

lämplig i Västra Stationsområdet.

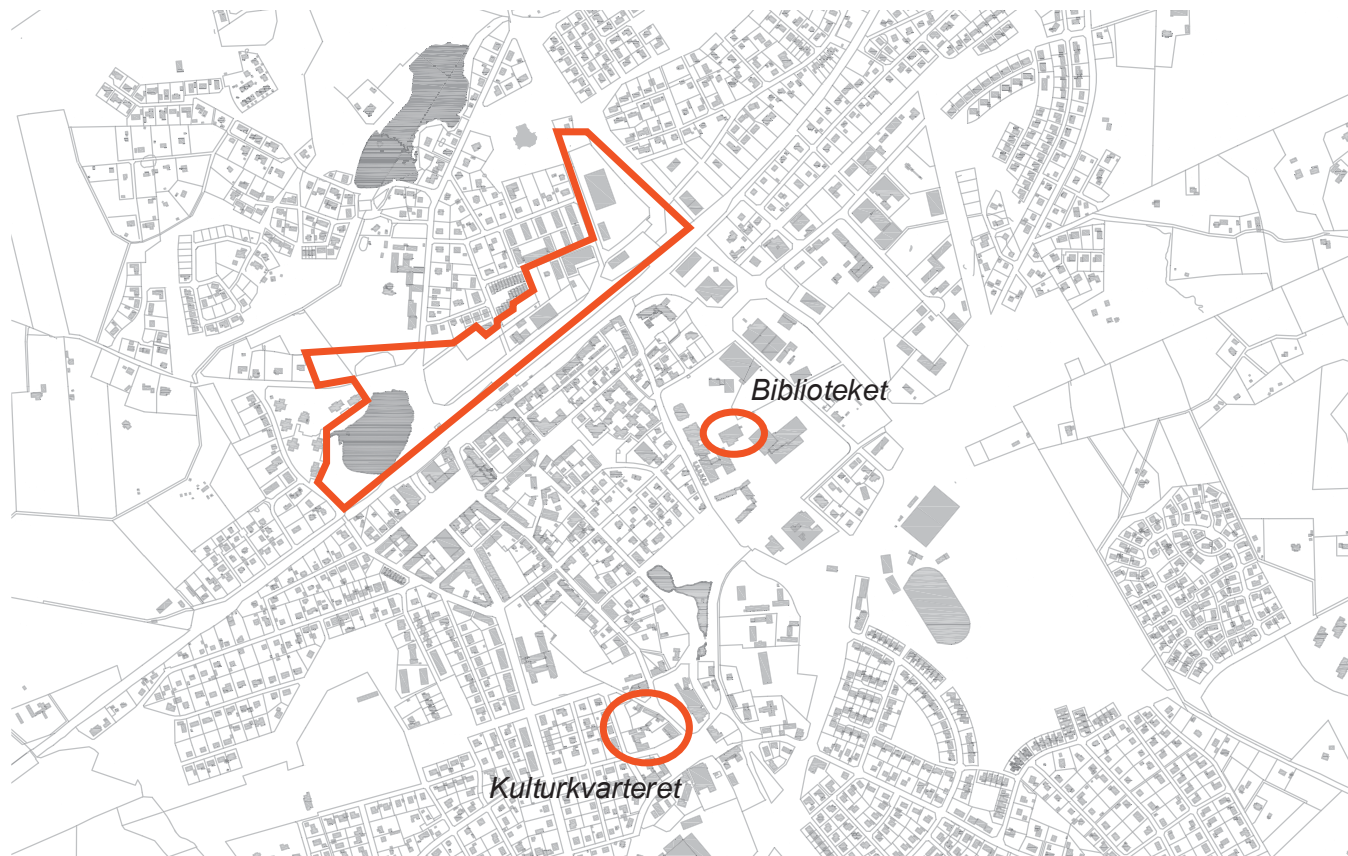
Behov:

- Möjlig lokal för kulturverksamhet

Kapacitet på Södra Stambanan

Behovet av utökad kapacitet på Södra Stambanan, och särskilt sträckan Lund-Hässleholm, är konstaterat i ett flertal utredningar. Utbyggnad med fler spår ingår inte i den nyss beslutade nationella transportinfrastruktur-planen, men berörda kommuner är eniga om att en kapacitetshöjning är nödvändig för att säkerställa regionens utveckling på sikt. Utan en kapacitetshöjning riskerar Höör att få sämre tågförbindelser framöver när regional-tågstrafiken "knuffas undan" av snabbare tåg som prioriteras högre av Trafikverket. Det ligger därför i Höörs kommuns intresse att underlätta en sådan utbyggnad.

Stambanan.com är en intresse-organisation som består av 26 kommuner, fem regioner och näringslivet i samverkan för att utveckla Södra stambanan. Organisationen har presenterat flera utredningar kring möjligheten att bygga ut Södra stambanan med ytterligare 2 spår i sträckan Lund-Hässleholm, antingen längs befintlig järnväg eller som ny sträckning. Utredningarna visar att om utbyggnaden ska ske längs befintlig järnväg bör de nya spåren förläggas väster om befintlig järnväg genom Höörs samhälle. Fortsatta utredningar har dock visat att det finns flera fördelar med att i stället bygga två nya höghastighetsspår i helt ny sträckning som förbinder Lund C med Hässleholm C utan att passera genom några tätorter på vägen. En sådan utbyggnad skulle både bli billigare och generera restidsvinster som inte går att uppnå längs den nuvarande bansträckningen.



Figur 9. Befintliga kulturverksamheter i Höör.

Det finns för- och nackdelar med både ny sträckning och befintlig sträckning och Höörs kommun har begränsade möjligheter att påverka vilken sträckning det blir. Ur kommunens perspektiv är huvudsaken att kapacitetshöjningen blir av. I väntan på en samlad genomlysning av frågan från Trafikverket arbetar Höörs kommun för att båda alternativen ska vara möjliga.

Behov:

- Markreservat för fler spår väster om järnvägen

Pendlarparkering

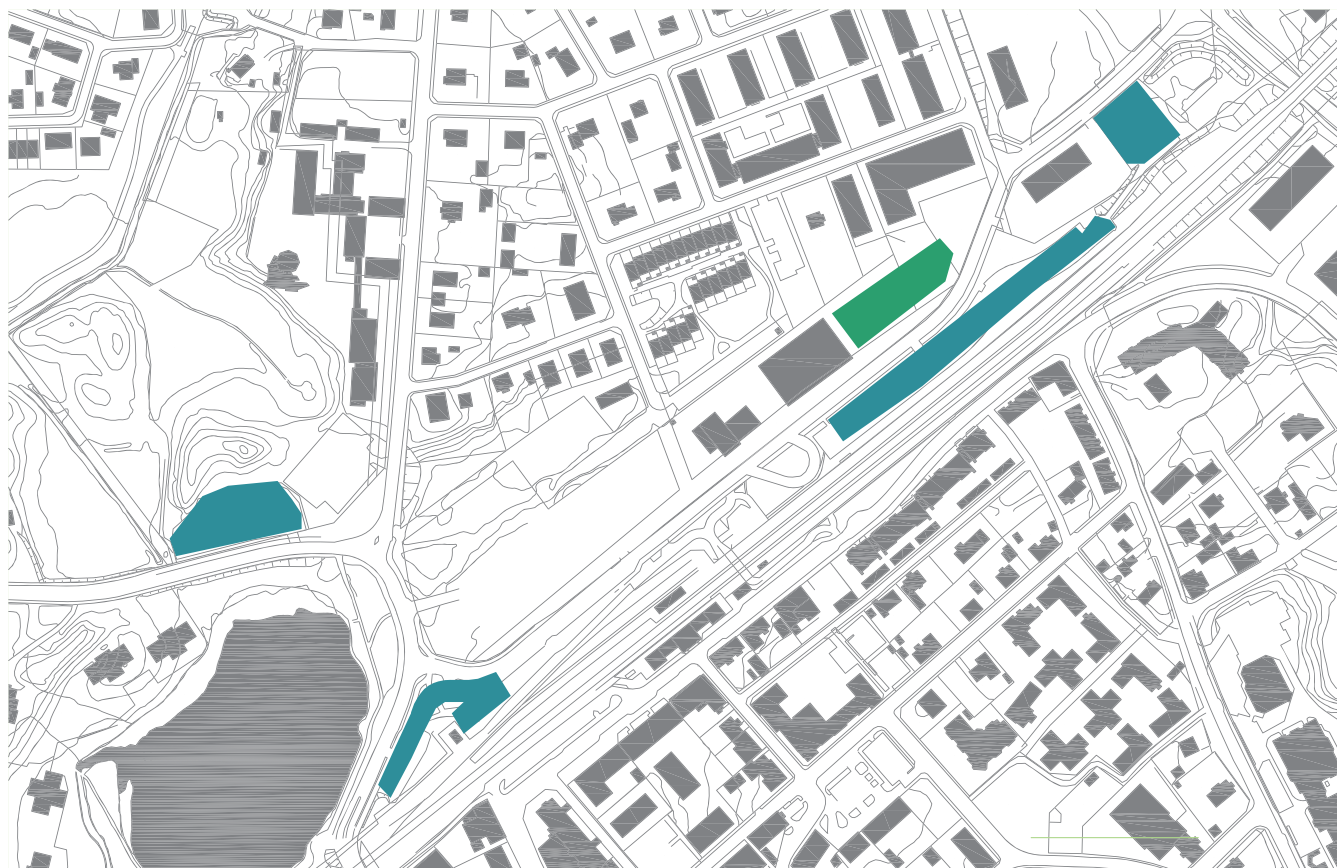
Idag finns 407 pendlarparkeringsplatser vid Höörs station. Drygt 100 av dessa platser är tillfälliga utökningar av pendlarparkeringarna som iordningställdes efter att Byggland flyttat, och som är tänkta för bebyggelse. Det är viktigt att inte inskränka på pendlarparkeringen på ett sätt som gör tåget till ett mindre attraktivt transportmedel. En viktig fråga att studera är därför hur behovet av pendlarparkering kan hanteras när området byggs ut.

Kommunstyrelsen i Höör arbetar med en Parkeeringsplan, som en del av trafikstrategin. Av re-

missversionen framgår att beläggningsgraden för pendlarparkeringar inte bör överstiga 80 %. Vid en nyligen genomförd inventering fanns sammanlagt 319 bilar parkerade samtidigt, vilket ger en beläggningsgrad nära 80 %. Varje minskning av pendlarparkeringarna riskerar därför att uppfattas som en försämring för tågpendlarna. Redan idag händer det också att resenärer hör av sig till kommunen och framför att det är brist på platser för pendlarparkering. Eftersom beläggningsgraden inte antyder att det skulle råda faktisk brist tyder klagomålen på att de lediga platserna ligger för långt från stationen för att vara attraktiva, eller att de som klagar inte känner till alla platser som finns. De två mest avlägsna pendlarparkeringarna ligger ca 300 m från stationen.

Tillgången till pendlarparkeringsplatser påverkas dock av flera faktorer än av antalet platser. Hittills har beläggningsgraden på pendlarparkeringarna ökat allteftersom Höör's befolkning har vuxit. Den tidigare omnämnda tillfälliga utökningen var ett sätt att möta det ökande behovet. Det är dock inte självklart att möta ett ökat tågresande genom att utöka antalet parkeringsplatser. Höör har en av Skånes största pendlarparkeringar medan städer med större resandeutbyte har avsevärt färre parkeringsplatser. Vi kan förvänta oss att efterfrågan på pendlarparkering fortsätter öka när Höör växer, men hur stort behovet av pendlarparkeringsplatser i Höör blir i framtiden beror också på andra saker, till exempel hur attraktivt det är att gå eller cykla till stationen i stället för att köra bil dit. Nya bostäder i Västra Stationsområdet innebär också att Höör växer på ett sätt som gör det enkelt för de boende att leva utan bil, och utan att bidra till behovet av pendlarparkeringsplatser.

Parkeringsplanens förslag till åtgärd kring pendlarparkeringen är att i första hand genomföra åtgär-



Figur 10. Befintligt parkeringsbestånd 2013-03-27

der som får fler att gå och cykla till stationen, och i andra hand genom att anordna fler bilplatser. Det är dock oklart hur mycket behovet av pendlarparkeringsplatser kan minskas genom att fler går och cyklar till stationen.

Möjligheterna att ersätta delar av pendlarparkeringarna med P-hus har diskuterats och belysts genom resultaten av idéuppdraget för området. Det är möjligt att hitta en lämplig plats, och rätt utformat kan ett P-hus bidra till att skapa en god stadsmiljö. Utmaningen gäller att hitta en rimlig

■ Permanent pendlarparkering
■ Tillfällig pendlarparkering

finansieringslösning. Pendlarparkeringen i Höör är idag avgiftsfri, liksom övrig offentlig parkering i tätorten. Det är dock svårt att tänka sig en avgiftsfri parkering i ett P-hus. En avgörande fråga är därför om avgiftsreglering i sig kommer att minska efterfrågan på parkeringsplatser så mycket att ett P-hus inte behövs.

Parallellt med planarbetet för Västra Stationsområdet genomför kommunen därför en närmare analys av vilken effekt påverkansåtgärder skulle kunna ha och av förväntat behov av parkerings-

platser i framtiden. I väntan på resultatet av analysen av hur framtidens behov av pendlarparkering kan hanteras måste vi därför planera för parallella scenarier – ett med och ett utan P-hus.

Behov:

- Lämplig plats för P-hus

Förutsättningar

Detta kapitel beskriver förutsättningar att ta hänsyn till vid planering för områdets utveckling.

Västra Stationsområdets historia

Innan järnvägen byggdes var Höör en bondby med kyrka, skola och Gästis invid ett vägskäl (se figur 11). Säterigården Åkersberg låg för sig, och det fanns inte någon bebyggelse mellan Höörs by och Åkersberg. Flera av de landsvägar som möttes vid Höörs by syns dock fortfarande i dagens vägstruktur, exempelvis Åkersbergsgatan-Storgatan, Skolgatan-Östergatan-Jularpsvägen, Hörbyvägen-Ringsjövägen samt Hagagatan-Västergatan-Munkarpsvägen-Maglasätevägen.

År 1858 färdigställdes Höörs station, efter att Södra Stambanans etapp Örtofta-Eslöv-Höör blivit klar. Höör är Skånes geografiska mittpunkt och orten var tänkt att bli landskapets ledande järnvägs-knut med bibanor som grenade ut åt olika håll. Detta förklarar det ståtliga stationshuset, uppfört 1856-58.

Stationssamhället byggdes på obruten mark skänkt av Åkersberg, en kilometer från den gamla kyrkbyn. Bebyggelseutvecklingen började vid järnvägsstationen men var länge ganska obetydlig. Precis som andra skånska stationssamhällen fick Höör en representativ framsida och en funktionell baksida. På framsidan (den östra sidan) förlades stationshus, järnvägsgata, affärer och officiella byggnader. Bangård och bebyggelse med verkstadskvarter placerades på baksidan (den västra).

Grunden till Åkersbergs säteri lades 1687 då schoutbinachten Henning Olsen Ankargrip erhöll säterifrihet på ett hemman i Höörs by. Det var Höör nr 6, som låg strax söder om kyrkan. Omkring 1760 i samband med storskiftet uppbyggdes

gården ståndsmässigt cirka en km norr om byn och fick namnet Åkersberg. Åkersbergs glansperiod var på 1860 och 1870-talen då Åkersberg var en mycket stor arbetsplats. Sensommaren 1880 brandhärjades Åkersbergs säteri svårt. Ekonomiska problem följde efter branden och gården styckades år 1882. 1920-1985 fungerade Åkersbergs byggnader som lanthushållsskola. Sedan 1993 är Åkersberg stiftsgård för Lunds stift.

Styckningen av Åkersbergs säteri innebar att det blev gott om byggnadstomter i stationsområdet. Lantmannagatan, Norra Nygatan m fl lokalgator nordväst om Västra Stationsområdet härrör från tidigt 1900-tal, då en successiv utbyggnad med villor påbörjades på Åkersbergs tidigare marker. På 50-talet tillkom även flerbostadshus

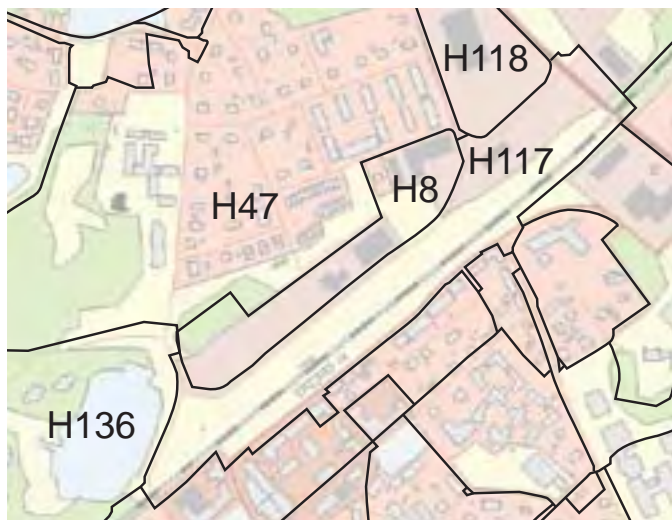
Firma J. Ljungh grundad 1863 är Höörs äldsta företag inom handelssektorn. Förutom att bedriva handel med trävaror och spannmål har företaget bedrivit småskalig industriell verksamhet med bland annat framställning av djurfoder och utsädesrensning. Tidigare fanns företaget på Handels-gatan 2, men flyttades till Bangårdsgatan i och med att allt fler varor transporterades via järnvägen. År 1974 bytte företaget namn från AB Ljungh till Byggland. Under hand har verksamheten förskjutits till att bli en trä- och byggvaruhandel. Företaget har haft sin verksamhet på Bangårdsgatan mittemot järnvägsstationen från 1930-talet till 2009 då verksamheten slogs samman med en annan trävaruhandel i norra delen av Västra Stationsområdet.

Sedan Pågatågen började köra till Höör 1987 har orten blivit en populär bostadsort för pendlare främst till Malmö och Lund. Den första pendlarparkeringen anlades vid Åkersberg, men den blev snabbt för liten. När bangården med stickspår bröts upp på 1990-talet kunde en större pendlar-



Figur 11. Höörs kyrkby ca 1830 (Laga skifte). Vägarna i kartan är numrerade och avser med dagens gatunamn: 1 Åkersbergsgatan, 2 Storgatan, 3 Skolgatan, 4 Jularpsvägen, 5 Hörbyvägen, 6 Västergatan

parkering anläggas i direkt anslutning till stationen. Tillgången till pendlarparkering har därefter utökats ytterligare två gånger, till dagens drygt 400 platser. Pågakiosken som fanns på bygglandområdet fram till 2009 erbjöd viss service till pendlare.



Figur 12. Gällande detaljplaner inom området.

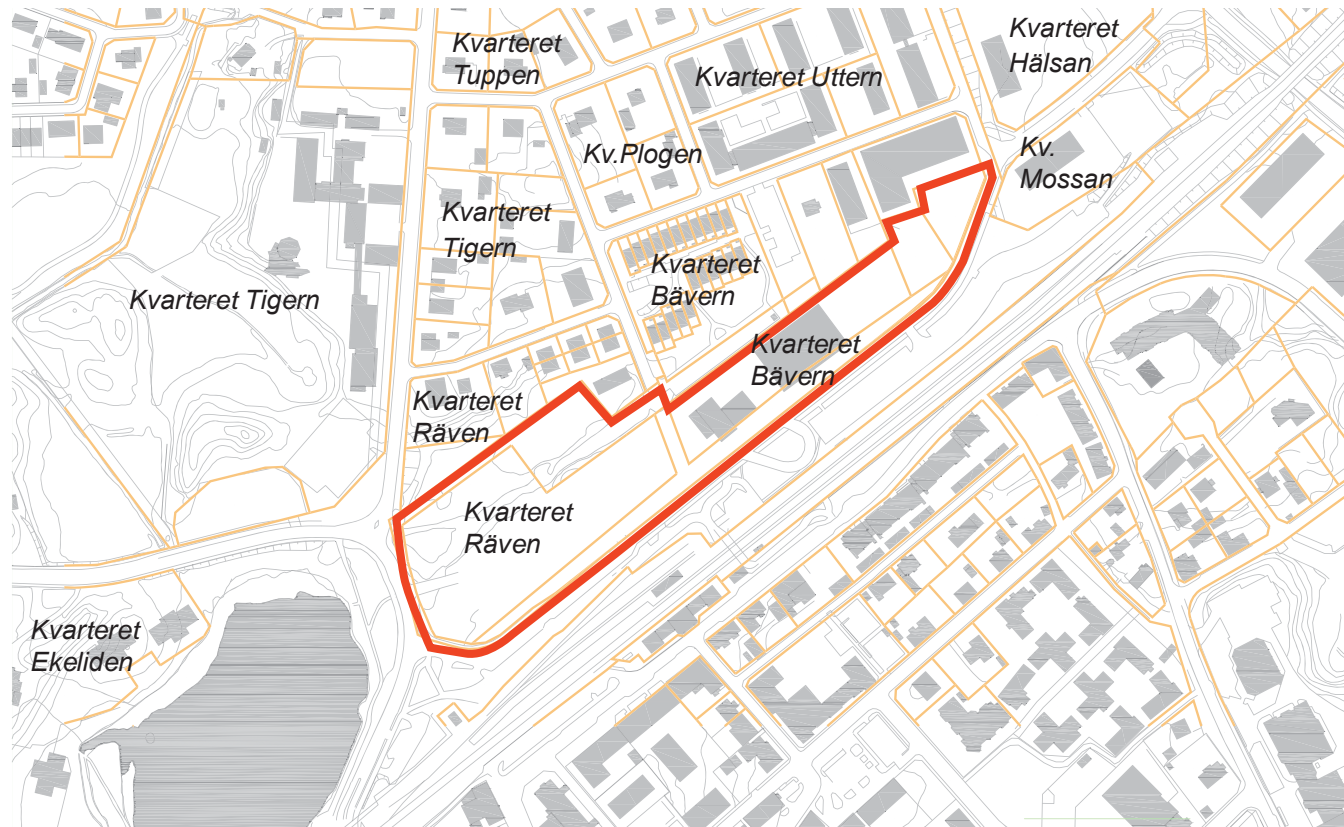
Gällande detaljplaner

Gränserna för gällande detaljplaner framgår av figur 12 och kvartersbeteckningar av figur 13. Stadsplan H8, antagen 1944, gäller för hela den kommunägda marken i det inre planområdet och reglerar industriändamål.

Stadsplan H47 för Åkersberg, antagen 1975, har delvis ersatt stadsplan H8. Inom aktuellt planområde reglerar denna plan allmänt ändamål som delvis får begyggas inom Åkersbergs mark i kv Tigern och bostadsändamål utan byggrätt i kv Lejonet.

Detaljplan H117 för Bangårdsområdet, antagen 2001, ersätter stadsplanen H8. Inom aktuellt planområde reglerar planen järnvägstrafik, huvudgata (Bangårdsgatan), terminal (pendelparkeringen, med vändplats etc) samt småindustri och handel med skrymmande varor i kv Mossen. Längst i norr är marken utlagd som naturmark.

Detaljplan H118 för kvarteren Hälsan och Halmen, antagen 2001, reglerar småindustriändamål och



Figur 13. Kvarternamn samt avgränsning av kommunägd kvartersmark (röd linje)

handel med skrymmande varor samt naturområde inom nu aktuellt planområde.

Detaljplan för Ekeliden H136, antagen 2007, reglerar park och vattenområde inom nu aktuellt planområde.

Markanvändning och bebyggelse

De mest i ögonfallande byggnaderna i området är Magasinet och Silon i kvarteret Bävern, mitt för stationen. Byggnaderna har stora kulturhistoriska värden och beskrivs under egen rubrik på nästa sida. I övrigt innehåller området främst verksamhetslokaler av enklare utformning.

Norr om spannmålssilon ligger en lagerhall som uppfördes runt 1974. Tak och fasader är klädda av sinuskorrigerad plåt. Byggnaden användes senast av företaget Combat Zone och planeras att demonteras under 2014.

Kv Bävern rymmer även ett tryckeri och en bilservice. De två byggnaderna utgörs av rektangulära byggnadskroppar i ljusa prefab-element med platta, svarta plåttak.

I kv Mossen har Skogsstyrelsen och ett plåtslageri sin verksamhet. Byggnaden utgörs av en rektangulär kropp med ljus plåtfasad och ett svart mansardtak.

I kv Hälsan ut mot väg 13 har byggvaruhandeln XL-Bygg sin verksamhet. På norra delen av fastigheten ligger lagerbyggnaden med kontorsdel. Lagerbyggnaden har gula plåtfasader och ett svart, platt plåttak. På södra delen av fastigheten finns upplag och en förrådsbyggnad. Parkering finns öster och norr om lagerbyggnaden.

Den enda bostaden i området är en villa i kvarteret Bävern som har bedömts vara av visst kulturhistoriskt värde. Annan markanvändning i området är pendlarparkering, park och naturmark.

Norr om utvecklingsområdet ligger en blandad bostadsbebyggelse med inslag av radhus, kedjehus, småhus och flerbostadshus. Området är utbyggt under större delen av 1900-talet. Området innehåller stora kulturmiljövärden och finns väl dokumenterat i *Kulturmiljöprogram 2012; delområde 4 för Åkersberg*.

Magasinet och silon

Magasinet och Silon är rester av Höörs tidiga industriella historia. Tillsammans utgör de en miljöskapande helhet och ger en bild av spannmåls- och hanteringens utveckling (figur 14). Byggnadernas kulturhistoriska värden är beskrivna i *"En länk till Höörs industriella kulturarv - Kulturhistorisk utredning av fastigheterna Råven 1 och Bävern 10, Höörs kommun, Skåne Län"*.

Magasinet är sannolikt uppförd som godsmagasin under 1880-talet. Därefter har det troligen rymt en lantmannaffär omkring 1905 och någon gång kring 1915-20 tillverkades madrasser här. Den mångsidiga lokalen blev sedan spannmålskvarn i regi av Firma J Ljungh (jämför Västra Stationsområdets historia, föregående uppslag). Magasinet eldrivna kvarn var senast i bruk under tidigt 1990-tal. Betning av utsäde förekom i byggnaden före 1970 och kan ha lämnat spår av gifter.



Figur 14. Magasinet och Silon.

Byggnaden är 3,5 våningar hög och består av en rektangulär byggnadskropp med källare och bottenvåning i tegel/natursten och överbyggnad i trä. Hos byggnaden tydliggörs jordnära kvalitetsbegrepp som slitstyrka, hållbarhet och funktionsduglighet, en aspekt med nära koppling till byggnadens bruksvärden. Byggnadstekniskt hållbara konstruktioner och hög virkeskvalitet borgar för byggnadens hållbarhet medan omsorgen om detaljer vittnar om de estetiska krav som gällde för äldre byggnadstradition och som omfattade även ekonomibygnader. Omsorgen om detaljerna och de goda materialen utgör egenskaper utmärkande för god arkitektur.

Intill Magasinet ligger den karaktäristiska silobyggnaden. Silon uppfördes 1954 och var integrerad i kvarnverksamhetens spannmålsberedning. Byggnaden består av fyra cylindriska silotorn under ett sadeltak av valmad spets. Byggnadskroppen består av cement och taket är av sinuskorrugerad plåt. Spannmålssilon är en symbol för 1900-talets effektivisering av jordbruket och erinrar om en tid då transport och hantering av spannmål var relativt småskalig. Silon är tidstypisk och representativ, som en av många betongsilor uppförda i Sverige under en begränsad tidsperiod. Betongsilons era sammanfaller med framväxten av det svenska folkhemmet och en förbättrad levnadsstandard.

Byggnaderna står tomma sedan kommunen köpte marken av Byggland. Byggnaderna har även genomgått en skadebesiktning under 2011. Eftersom husen inte har använts under drygt 20 år har de sakta börjat förfalla, särskilt Magasinet. För att undvika alltför stora skador lät kommunen renovera tak. Stängslet runt fastigheten togs bort i samband med att kommunen förvärvade den.

Infrastruktur och Pendling

Västra Stationsområdet avgränsas på två sidor av väg och järnväg som tillhör den övergripande transportinfrastrukturen – riksväg 13 och södra stambanan. Riksväg 13 utgör infarten till Höör västerifrån. Det berörda avsnittet av riksväg 13 trafikerades av ca 4000 fordon per dygn, varav ca 400 är lastbilar. År 2030 förväntas trafiken öka till 4500 fordon. Västra Stationsområdet ansluter till riksväg 13 via Bangårdsgatan i norra delen av området, och har därigenom en god tillgänglighet till det övergripande vägnätet (figur 15).

Södra stambanan har avgörande betydelse för transportsystemet i södra Sverige och för Skånes utveckling. Den har därför status av riksintresse för kommunikationer. Södra stambanan genom Höör trafikerades varje dag av 196 tåg varav 61 är godståg. Av persontågen är det 120 tåg/var dag som stannar i Höör, varav vissa Pågatåg vänder i Höör och inte fortsätter norrut. Höör har 60 dubbelturer per dag söderut mot Lund/Malmö och norrut mot Hässleholm finns 40 dubbelturer per dag.

Tågtrafiken är prognosticerad för 2030 då totalt 305 tåg beräknas passera Höörs station varav 61 godståg.

Höörs mycket goda regionala tillgänglighet med tåg utnyttjas av drygt 2000 personer per dag. Så många unika resenärer stiger antingen av eller på



Figur 15. Järnvägspassager och gatunamn

tåget dagligen i Höör. Det innebär att ca 40 % av dem som pendlar till eller från Höör gör det med tåg.

Själva stationsområdet byggdes om under 2013. Förutom en ansiktslyftning innebar ombyggnaden bland annat hissar till perrongerna, cykelställ under tak samt låsbara cykelgarage som är möjliga att hyra. Stationen är numera väl utformad för att passa olika typer av resenärer.

Många av tågresenärerna kör bil till stationen i Höör, och det finns drygt 400 pendlarparkeringsplatser i anslutning till stationen, närmare beskri-

vet i avsnitt om behov av pendlarparkering.

Stationen utgör knutpunkten i Höörs busstrafik. Från Västra stationsområdet finns regionbuss till Hörby samt ringbusslinjer till byar/mindre tätorter och till Skånes Djurpark/Frostavallen.

Gång- och cykeltunneln vid stationen är inte bara viktig för tågresenärerna, utan binder ihop västra Höör med centrum. För boende i västra Höör som går i skolan i centrum är det den genaste vägen att komma till skolan. Planskilda passager med järnvägen finns även precis söder om planområdet vid Tjurasjö samt norr om planområdet