

vid väg 13. Bangårdsgatan och Maglasätevägen ingår i dagens huvudcykelnät. Jularpsvägen och Åkersbergsgatan är utpekade som felande länkar i Cyklplan för Höörs kommun, antagen juni 2013.

Bangårdsgatan, Maglasätevägen och Åkersbergsgatan är huvudgator med viktiga funktioner i det lokala bilvägnätet. Vid en trafikmätning i augusti 2012 hade Maglasätevägen 1900 fordon/dygn och Åkersbergsgatan 1300 (vardagsmedel). Den tunga trafiken utgjorde 4% på båda dessa vägar.

Bangårdsgatan hade vid mätningen 1500 fordon/dygn, men denna siffra förväntas öka till 2700 när Järnvägsgatan enkelriktas under hösten 2014. Bangårdsgatans funktion som bussknutpunkt där flera bussar vänder bidrar till att den tunga trafiken idag utgör 10 % på Bangårdsgatan.

Trafiken på Maglasätevägen och Åkersbergsgatan förväntas öka allteftersom småhusområdet Höör Väster byggs ut. Enligt en trafikutredning från 2003 förväntades Åkersbergsgatan få uppåt 8000 fordon/dygn. Bangårdsgatans framtida trafikutveckling bedöms vara till stor del beroende av utbyggnaden av Västra Stationsområdet.

Service

Området ligger på gångavstånd från centrum, med ett brett utbud av offentlig och kommersiell service. Apotek, bokhandel och restauranger finns inom 400 m, dagligvaruhandel, systembolag och tandläkare finns inom 600 m, förskola, låg- och mellanstadieskola samt vårdcentral finns inom 1000 m (figur 16).

Teknisk försörjning

VA-ledningar finns framdragna till programområdet. Spillvattenledningar och dagvattenledningar går genom området. Vattenledningar finns framdragna till området längst Lantmannagatan.



Figur 16. Servicefunktioner i närheten av planområdet. Skrafferad centrumbebyggelse rymmer bland annat apotek, bokhandel, dagligvaruhandel, systembolag och tandläkare.

Kraftringen är ledningsägare för elnätet och det finns bredbandsfiber framdraget till Maglasätevägen som ägs av Kraftringen. Det finns flertalet transformatorstationer inom programområdet. Eventuella flytt av dessa kommer att få utredas vidare under det fortsatta planarbetet.

Störningar och risker

Järnvägen är en av Västra Stationsområdets största tillgångar, men samtidigt en av de största utmaningarna att hantera i det fortsatta planarbetet. Järnvägstrafiken medför särskilda olycksris-

ker och omfattande bullerstörningar som måste hanteras med omsorg. Till det kommer trafiken på Bangårdsgatan, där särskilt bussarna bidrar till bullersituationen.

Genomförd trafikbullerutredning visar att området kommer att utsättas för mycket höga bullernivåer. Ekvivalent ljudnivå från järnvägstrafik kan komma att överstiga 70 dB(A) vilket ska jämföras med gällande riktvärde på 55 dB(A). Även bullret från vägtrafik (Bangårdsgatan respektive Maglasätevägen) förväntas överstiga gällande riktvärde. En närmare

beskrivning av förväntade trafikbullernivåer finns i Programkapitlet.

Buller är ett folkhälsoproblem som bör tas på stort allvar. Människor som utsätts för buller får ökad risk att drabbas av bland annat sömnstörningar, försämrad inlärning och effekter på kärl och hjärta. Vid sidan av hälsoeffekterna har omgivningsbuller också negativa effekt när det gäller att göra områden attraktiva för boende och rekreation. När nya bostäder planeras i bullerutsatta områden måste därför bebyggelsen planeras och utformas med särskild hänsyn till akustiska förhållanden så att de boende skyddas från ohälsosamt buller i sitt hem och i sin närmiljö. Därutöver måste bostäder i bullerutsatta områden ha kvaliteter som väger upp nackdelarna av en bullrig gatumiljö. Annars blir inte bostäderna attraktiva – även om de uppfyller moderna krav utifrån hälsosynpunkt.

Transporterna på järnvägen och väg 13 medför också risk för olycka med farligt gods. Höörs kommun tillämpar länsstyrelsens *Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen (RIKTSAM)* för att hantera risker i anslutning till farligt godsleder.

Avståndet mellan spårmittpunkt och den tänkta nya bebyggelsen kommer att bli ca 45 m. Det innebär att en närmare riskbedömning behöver genomföras för att undersöka om risknivåerna är acceptabla eller om särskilda åtgärder behöver genomföras i samband med att ny bebyggelse uppförs. Dialog är inledd med räddningstjänsten. Om det blir aktuellt med nya bostäder i anslutning till väg 13 kommer det att behövas en närmare riskbedömning även i det fallet.

Utöver trafiken finns i området ett antal verksamheter som potentiellt skulle kunna medföra mindre störningar. Kommunens preliminära bedömning är dock att störningarna från verksamheterna är så



Figur 17. Större värdefulla naturområden enligt Grönstrukturprogram för Höörs tätort

begränsade att det inte riskerar uppstå konflikt vid planering för nya bostäder i området. Frågan kommer dock att följas upp i det fortsatta arbetet.

Natur och rekreation

Naturen är ett av Höörs kännetecken. Det gäller både Höörs tätort, och tillgängligheten till det omgivande naturlandskapet, med attraktiva friluftsområden. I själva tätorten finns en välutvecklad struktur av parker, gröna friytor och vildare gröna miljöer. Grönstrukturprogram för Höörs tätort (antaget 2007) innehåller en inventering av dessa miljöer med en beskrivning av naturvärden och sociala värden.



Figur 18. Närreklamationsområden enligt Grönstrukturprogram för Höörs tätort

Västra Stationsområdet och de närmaste omgivningarna rymmer flera miljöer för natur och rekreation. Tjurasjö – Åkersberg – Backadammen – Höör Väster är ett viktigt stråk både ur socialt och ekologiskt perspektiv (figurer 17 och 18). Tjurasjö har naturvärdesklass 1 och övriga delar har klass 2 på en fyragradig skala där 1 avser de högsta värdena.

Höörsån binder samman områdena och bidrar med stora kvaliteter både ur ekologisk och social synpunkt. Vid Höörsåns utlopp från Backadammen finns en nyligen anlagd parkmiljö, med konstverket Mittelen som markerar Skånes mittpunkt.



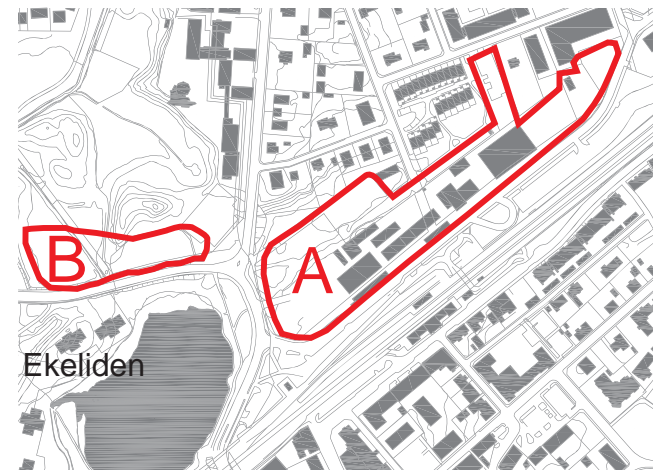
Figur 19. Stig i Ravinen

Höorsån rinner sedan genom Åkersbergs marker. Naturmarkerna väster om Stiftsgården Åkersberg är ursprungligen hagmark och innehåller värdefulla träd, med relativt grov ek och visst inslag av hagmarksvegetation. Genom området finns vältrampade stigar och det finns en grillplats. I västra delen finns också fuktigare delar med björk al och gran. Terrängen i området är kuperad och höjer sig från pendlarparkeringen vid Maglasätevägen upp mot Höorsån i nordväst.

Tjurasjö är en näringsrik liten sjö. Delar av sjön är igenvuxna av högrört, vass m m. Vid sjön finns det ett rikt fågelliv, såväl sommar som vintertid. Då kan bl a sjö återfinns bl a fiskmåsar, rörhöna, gäss och gräsänder. Sjön får friskvatten via en ledning från Ankdammen och står även i förbindelse via ledning med Höorsån.

Parkanläggningarna vid Tjurasjö har nyligen rustats upp med nya gångstigar, planteringar och en trappa ner till vattnet. Områdets värde för närrecreation och stadsbild kan knappast överskattas. Skridskoåkning på sjön är populärt vintertid.

Ravinen är en liten grön kil av skogsmark. Marken ligger delvis på industrifastigheten som har tillhört Byggland, men upplevs som en helt avskild miljö



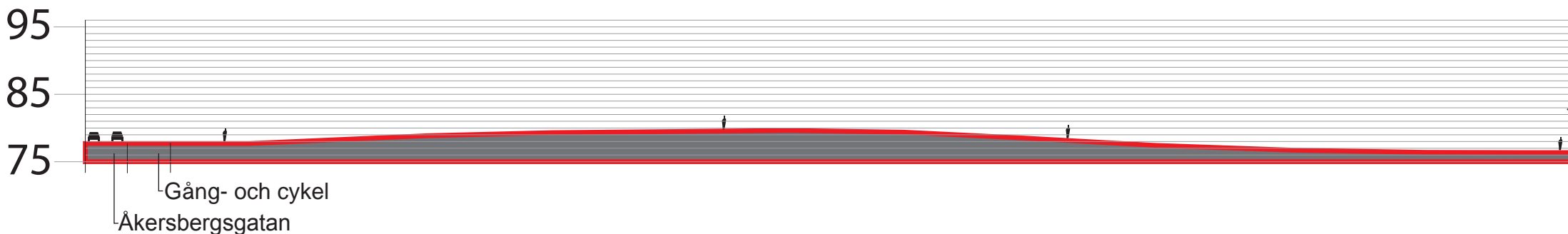
Figur 20. Områden som utretts geotekniskt.

tack vare att verksamheterna har legat högre upp, på utfyllnader. Stigarna genom området vittnar om att området lockar till promenader (figur 19).

Marktekniska förhållanden

En översiktlig geoteknisk utredning för området är utförd. Utredningen omfattar inventering av jordarter, grundvatten och radon samt en bedömning av nybyggnadsmöjligheter.

Utredningsområdet är uppdelade i två; område A (det inre planområdet) respektive område B



Figur 21. Höjdförhållanden i området. Skärning från xx till xx

(pendlarparkering samt Åkersbergs mark invid Tjurasjö), se figur 20. I område A togs totalt 10 borrpunkter och i område B, togs 2 borrpunkter. För detta område finns det sedan tidigare ytterligare en geoteknisk utredning att tillgå, med totalt 13 borrpunkter.

Jordlagerna i område A är till största delen en blandning bestående av bärlagergrus, sand och morän. I område B består jordlagerna till största del av matjord, torvhaltig sand, torv och gyttja.

För område A påträffades grundvatten vid + 73,56. Det är ca 3 meter under befintlig marknivå. För område B påträffades grundvatten vid ca + 73,1, enbart ca 1 meter under befintlig marknivå. Under nederbördsrik årstid kan fritt vatten förekomma inom delar av området. Grundvattenströmningen för utredningsområdet riktas mot Ravinen respektive Tjurasjö.

Området är klassat som normalriskmark för radon. Sedvanlig tätning föreslås för att minimera inträngning av radonhaltig jordluft.

De geotekniska förhållandena i område A bedöms som gynnsamma för exploatering. Grundläggning kan ske på sedvanligt sätt med bottenplatta och det bedöms även att källare med golvnivå $\geq + 74.5$

kan anläggas inom området.

I område B är förutsättningarna för bebyggelse mindre gynnsamma. Marken består av sättningsgivande organisk jord med torv och gyttja och grundvattennivån är hög. Vid byggnation krävs antingen utskiftning av torven/gyttjan eller att byggnaderna pålas.

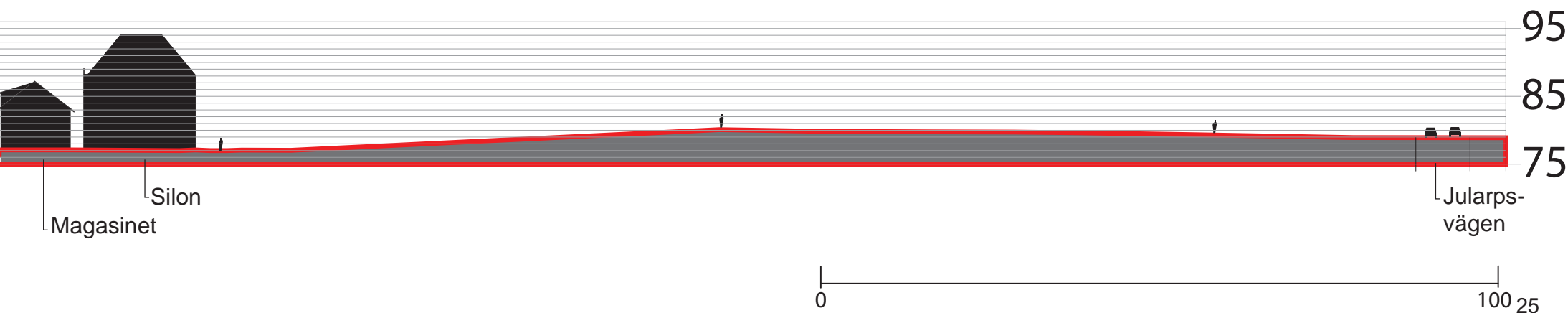
I samband med utbyggnaden av Ekeliden, söder om område B (se figur 19) gjordes en geoteknisk undersökning. Den visade på dåliga grundläggningsförhållanden vilket medförde åtgärder för delar av området i form av höjning, massbyte och pålning.

Eftersom skiftande verksamheter har förekommit i kv Råven och Bävern i mer än 100 år finns viss risk för markföroreningar. Det har inte framkommit indikationer på att området skulle vara förorenat på ett sätt som allvarligt försvårar exploatering. En miljöteknisk markundersökning behöver dock genomföras för att konstatera förekomsten av eventuella markföroreningar och behov av åtgärder.

Topografi

Topografin inom planområdet varierar (figur 21). I sydvästlig-nordostlig riktning: från +76,8 vid Åkers-

bergsgatan, upp till en höjdpunkt +79,7, ca 80 meter in på området. Profilen sjunker sedan igen, ner till ca +76,3 vid Magasinsbyggnaden för att återigen stiga till +80,1 (områdets höjdpunkt) för att slutligen landa på ca +77,4 vid Jularpsvägen. Ravinen utgör områdets lågpunkt med en höjd på 73,63 m.ö.h.







Planförslag

Planförslaget bygger på områdets potential, kommunens behov och platsens förutsättningar. Avvägningar mellan intressen presenteras också.

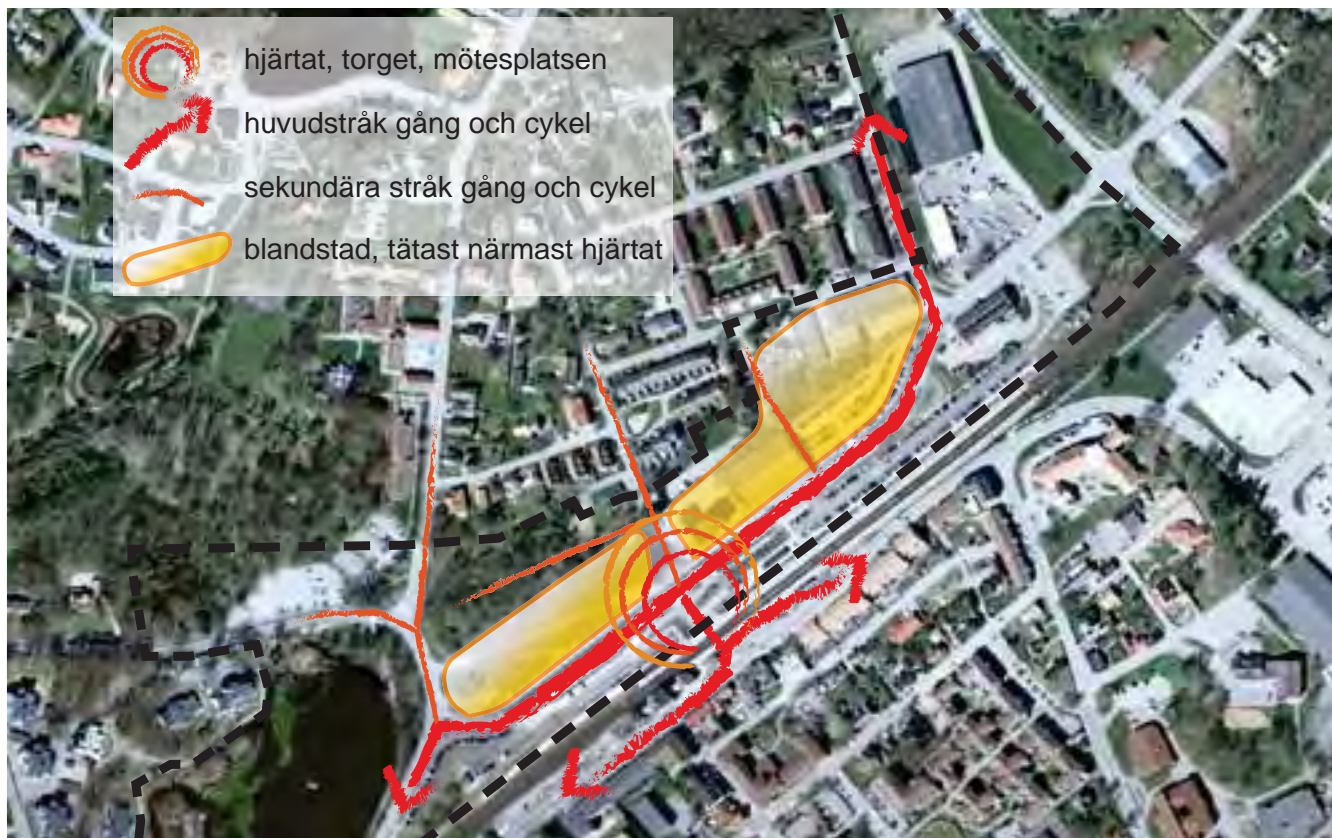
Unik småstadsmiljö

Västra Stationsområdet blir en ny stadsdel i Höör. För att området ska bidra till Höörs Vision 2025 bör utformningen ta utgångspunkt i småstadens människovänliga skala och Höörs naturnära kvaliteter. Servicefunktioner som underlättar för pendlare nära stationen kan göra Höör till en än mer attraktiv boendekommun, samtidigt som det ger liv åt stadsdelen. Omsorgsfullt anlagda gator och torg ger förutsättningar att dra nytta av bytespunktens potential som mötesplats. Grönskan blir en del av platsens karaktär. Magasinet och Silon är unika byggnader som kan bidra till en unik miljö.

Huvudstruktur

Hjärtat i Västra Stationsområdet finns där flest människor rör sig, nämligen i anslutning till gång- och cykeltunneln vid stationen. Marken allra närmast tunneln har störst potential att fungera som mötesplats för människor och magnet för verksamheter. Här finns de bästa förutsättningarna att bygga en blandad småstadsmiljö med lokaler och service-funktioner i bottenvåningen och bostäder ovanpå. Här bör finnas service-funktioner som underlättar vardagen för pendlaren. Det befintliga centrumstråket som i dag sträcker sig fram till stationens östra sida får då sin startpunkt i den nya bebyggelsen i Västra Stationsområdet (figur 22).

Hjärtat är också den naturliga platsen för ett mindre torg som välkomnar besökaren och blir en mötesplats i vardagen. Här möts flera viktiga stråk genom området och här finns "bytespunkten" som används av tusentals pendlare varje dag. Den



Figur 22. Huvudstruktur

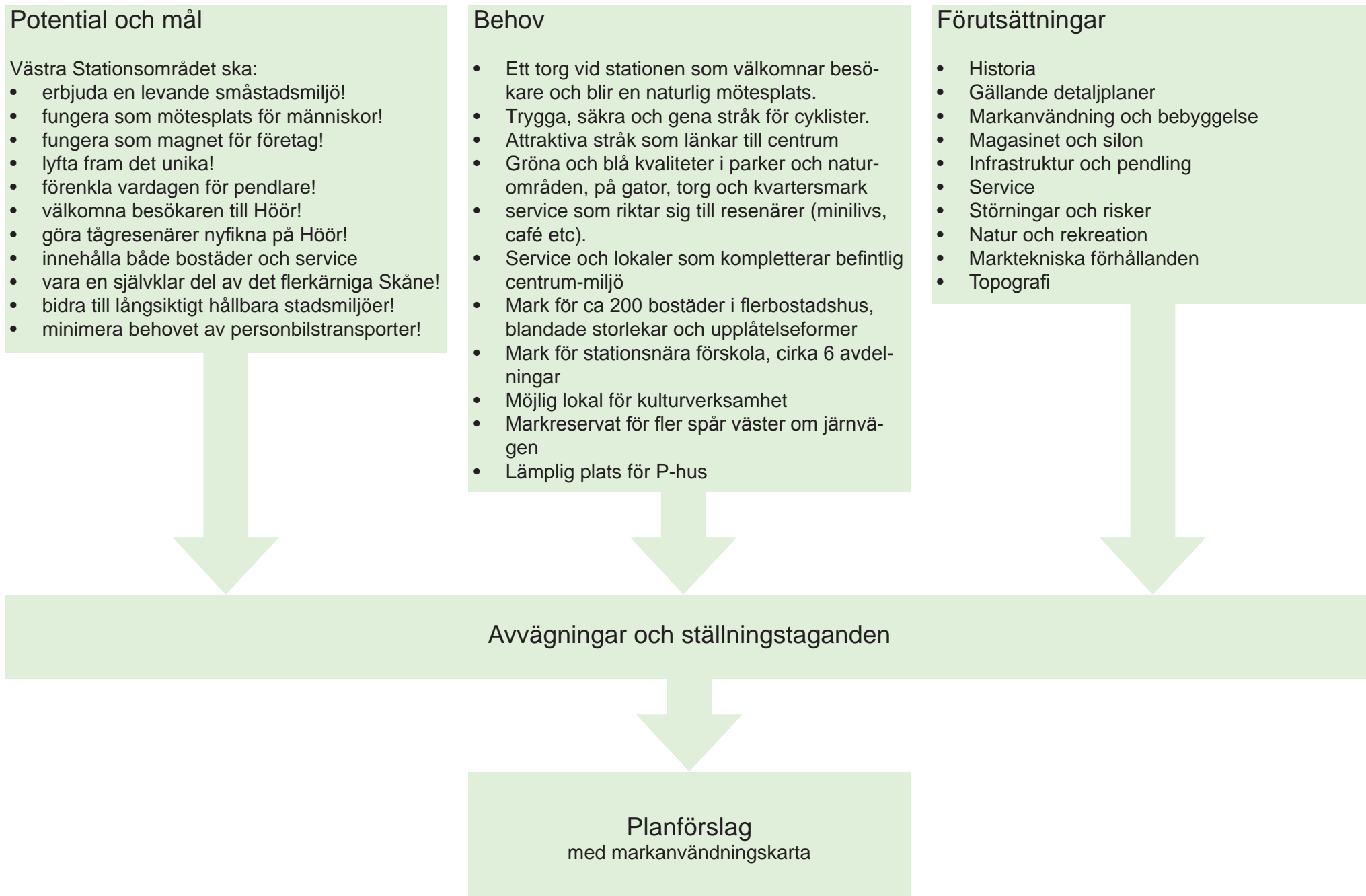
befintliga platsbildningen precis vid tunnelns mynning bör integreras i torget vilket förutsätter åtgärder för att minska Bangårdsgatans barriärverkan.

Från hjärtat finns två stråk in mot centrum - dels genom tunneln och dels längs Bangårdsgatan. Bebyggelse och offentliga miljöer längs dessa stråk bör utformas med särskild omsorg så att de får en tydlig identitet och inbjuder till möten. Målpunkter och funktioner för andra än de som bor i kvarteret är extra viktiga längs dessa stråk.

Kvarteren närmast stationen och hjärtat bör utnyttjas effektivt med en tät och stadsmässig bebyggelse. Bostäder i olika storlekar och upplåtelseformer

bör integreras med lokaler som erbjuder målpunkter för andra än de boende. Då skapas ett område som "lever" en större del av dygnet och som därför blir mer attraktivt och tryggt för alla som rör sig i området och för dem som bor och verkar där. När-livs, café, gym, kulturverksamhet, samlingslokaler och vårdcentral är exempel på funktioner som är lämpliga att integrera med bostäder och som ligger bra i anslutning till stationen.

Den nya bebyggelsen bör i första hand koncentreras till kvarteren närmast stationen. Övriga delar av planområdet bör bebyggas om det bidrar till att nå målen för Västra Stationsområdet.



Figur 23. Planförslaget som resultat av analys av potential och behov samt avvägningar mellan intressen

Magasinet och Silon

De antikvariska och kulturhistoriska värdena i Magasinet och Silon är väl dokumenterade och utgör i sig goda skäl att bevara byggnaderna, men det finns många andra aspekter att väga in inför ett beslut om byggnadernas framtid.

Ett viktigt argument för att bevara byggnaderna (eller någon av dem) är att de erbjuder en given möjlighet att skapa en stadsmiljö som är unik för Höör. Äldre bebyggelse bidrar till en attraktiv, intressant och spännande helhet när området utvecklas med modern bebyggelse. Intressanta livsmiljöer och orter som kompletterar varandra är viktiga aspekter när det flerkärniga Skåne lockar nya invånare till regionen. Byggnaderna kan förmedla en berättelse som blir en värdefull del i arbetet med att sätta Höör på kartan och att göra tågresenärer nyfikna på Höör.

Placeringen i hjärtat av området gör att Magasinet fasad kan bli en naturlig del av den nya torgmiljön (figur 24). Byggnaden i sig erbjuder en spännande lokal som är lämplig för någon form av utåtriktad verksamhet. Café, saluhall och kulturverksamhet är exempel på möjliga verksamheter. Under historien har Magasinet nyttjats för vitt skilda verksamheter vilket visar på dess flexibla och mångsidiga form.

En praktisk aspekt är att byggnadernas placering i området ligger bra i förhållande till en tänkt etappindelning av kvarteren Råven och Bävern. Byggnaderna kan utgöra en naturlig avgränsning av de tidigaste etapperna och bidra till att området blir en attraktiv närmiljö för boende och verksamma i de första etapperna trots att senare etapper väntar på genomförande eller utgör byggarbetsplatser.

Argumenten för att i stället riva byggnaderna och bygga nytt på platsen är främst ekonomiska. Det



Figur 24. Magasinet med publika funktioner och som en naturlig del av torgmiljön (White)

är troligt att kostnaden för att renovera byggnaderna och inreda dem för nya verksamheter blir större än att bygga nytt för motsvarande verksamhet. Nybyggnad ger också andra möjligheter att optimera byggytan. Just nu pågår därför en översiktlig utredning av de byggnadsekonomiska förutsättningarna samtidigt som kommunen genomför aktiviteter för att hitta intressenter för byggnaderna.

Sammantaget bedömer kommunen att byggnaderna kan ge så stora mervärden till en attraktiv stadsmiljö att de bör bevaras. Kommunen arbetar därför aktivt för att det ska vara möjligt. Resultatet av detta samråd kommer att utgöra ett viktigt

underlag för kommunens slutgiltiga beslut i frågan. Andra underlag för beslutet kommer att vara den byggnadsekonomiska utredningen, den kulturhistoriska utredningen och resultatet av diskussionerna med möjliga intressenter.

Centrum, service, kultur och bostäder

Centrumverksamhet, handel, service och kulturverksamhet är utåtriktade funktioner som bör koncentreras i områdets hjärta närmast torget och längs Bangårdsgatan in mot befintligt centrum. Då kan verksamheterna dra nytta av att finnas där många människor rör sig, samtidigt som de bidrar till att skapa ytterligare mötesplatser i området.

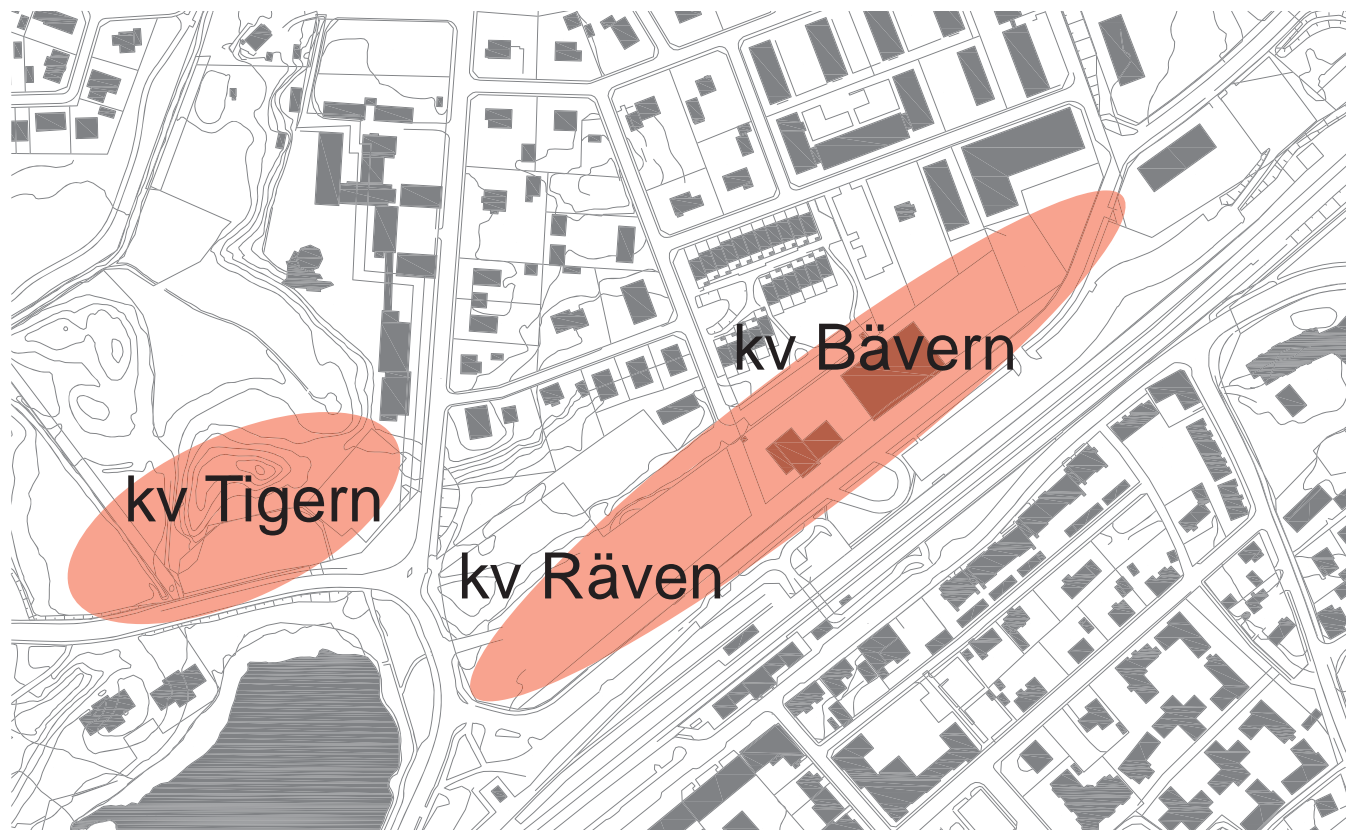
Även bostäder bör i första hand lokaliseras nära stationen så att så många som möjligt får del av det stationsnära centrumläget. Läget invid Höors station ger goda möjligheter att skapa attraktiva bostadsmiljöer, men närheten till järnvägen innebär samtidigt att bebyggelsen måste utformas med särskild hänsyn till akustiska förhållanden. Den bullerutsatta gatusidan måste kompenseras med en ljuddämpad gårdsmiljö som erbjuder lugn och möjlighet till återhämtning. Med kvarter som är slutna mot Bangårdsgatan skapar husen en skyddande skärm mot gårdssidan. Planlösningar och uteplatser måste studeras så att alla boende får tillgång till den tysta sidan, och kontakt med områden för närrekreation.

Kv Rävén och Bävern bedöms rymma 200-250 nya lägenheter utöver lokaler för centrumverksamheter. Idéer kring bebyggelsen i dessa kvarter utvecklas närmare i kapitlet Program för del av kv Rävén och Bävern.

Lämplig plats för förskola

En förskola kan byggas helt fristående eller integrerat med annan bebyggelse, till exempel i bottenvåningen av ett kvarter i flera våningar. En förskola för 6 avdelningar kräver dock stort utrymme för att kunna erbjuda en bra utemiljö, och behovet av friyta för lek blir därför mer begränsande vid val av plats än byggnaden i sig. Även om det finns tillgång till grönområden och parker i närheten bör minst 30 kvm per barn avsättas för förskolegård, vilket innebär att friytan behöver vara 3600 kvm till en förskola för 120 barn.

Två alternativa lokaliseringar för ny förskola i Västra Stationsområdet har undersökts översiktligt – i anslutning till pendelparkeringen vid Tjurasjö (kvarteret Tigern) respektive integrerat med bostäder och annan service närmast stationen (kvarteren Rävén/Bävern). Båda alternativen erbjuder en



Figur 25. Alternativ för placering av förskola med ca 6 avdelningar.

spännande närmiljö med Ravinen, Tjurasjö och Åkersbergs hagmarker (figur 25).

En förskola i kv Rävén/ Bävern skulle innebära kortast möjliga avstånd mellan stationen och förskolan, och därmed en unik möjlighet att erbjuda en attraktiv vardag för tågpendlande föräldrar. Förskolan skulle kunna inrymmas i bottenvåningen av kvarteret och bidra till en blandad och levande stadsmiljö. Det är möjligt att åstadkomma tillräckligt stor friyta på den ljuddämpade gårdssidan av kvarteren om gården kan samutnyttjas mellan boende och förskoleverksamhet.

Det finns dock vissa nackdelar med att låta försko-

lor dela gård med boende. Förskolan och barnen får inte samma möjlighet att påverka utformning och löpande förbättring av gården när den delas med boende. Barnen får mer förhållningsregler vilket verkar hämmande på deras lek.

Även för de boende är det en nackdel att gårdens utformning är styrd av förskoleverksamhetens behov. Förskolans verksamhet kan också medföra höga ljudnivåer. Med tanke på de höga trafikbullernivåerna på gatusidan är det särskilt viktigt att de boende får en ljuddämpad innergård och då kan även måttliga ljudnivåer från barnlek uppfattas störande.

I kv Tigern finns möjlighet att uppföra en mer traditionell förskola på en fristående förskoletomt. Avståndet till stationen blir större, men förskolan kommer ändå tillräckligt nära stationen för att det ska vara enkelt för föräldrar att lämna barnen på förskolan och resa vidare med tåget. Nackdelen med detta alternativ är att värdefulla naturområden skulle behöva tas i anspråk, och att förskolan skulle kunna upplevas som en barriär mellan Tjurasjö och Åkersbergs fina hagmarker. Marken (utom själva pendlarparkeringen) ägs av Stiftelsen Åkersberg och genomförandet förutsätter därför en överenskommelse om markköp.

Sammantaget bedöms kv Tigern vara den bästa lokaliseringen för förskolan, eftersom denna lokalisering inte förutsätter kompromisser mellan förskolans och de boendes behov. Inför detaljplanering är det viktigt att studera noga hur förskola och pendlarparkering kan utformas så att de negativa effekterna på natur och friluftsliv minimeras.

Lämplig plats för P-hus

Vad som är lämplig placering och utformning av ett P-hus beror på vilken målgrupp som är i fokus. Ett P-hus som ska samutnyttjas mellan boende och pendlare ger andra förutsättningar än om allt fokus är på pendlare.

Fördelen med ett P-hus för både pendlare och boende är att det ger förutsättningar för en mer jämn beläggning över dygnet, större flöde av människor och därmed en mindre ödlig miljö. Boendeparkering behöver dock ligga i direkt anslutning till bostäderna medan pendlarparkering bör ligga så nära perrongerna och GC-tunneln som möjligt.

Kv Bävern kan rymma både P-hus och bostadskvarter, i ett läge som fungerar för både boende och pendlare. En placering i tät stadsmiljö medför dock höga krav på en omsorgsfull och stadsmäs-

sig utformning. En sådan placering upptar också värdefull mark som skulle kunna utnyttjas för stationsnära bostäder och lokaler (figur 26).

En annan möjlighet är att bygga ytterligare ett parkeringsplan ovanpå befintlig pendlarparkering mellan Bangårdsgatan och Järnvägen. Det ger ett optimalt läge för pendlare. Marken närmast järnvägen kan dock komma att behövas för utbyggnaden av fler spår i framtiden och parkeringsanläggningen bör därför få en enkel konstruktion som kan demonteras. Sidorna mot gatan och järnvägen bör dock utformas omsorgsfullt för att bidra till en attraktiv gatumiljö, och en representativ bild av Höör för tågresenärer. Spaljerade växter kan vara ett inslag. Läget är tillräckligt nära kommande bostäder i kv Bävern för att fungera som boendeparkering, men det är mindre lämpligt att anordna boendeparkering i ett läge som kanske inte är långsiktigt tillgängligt.

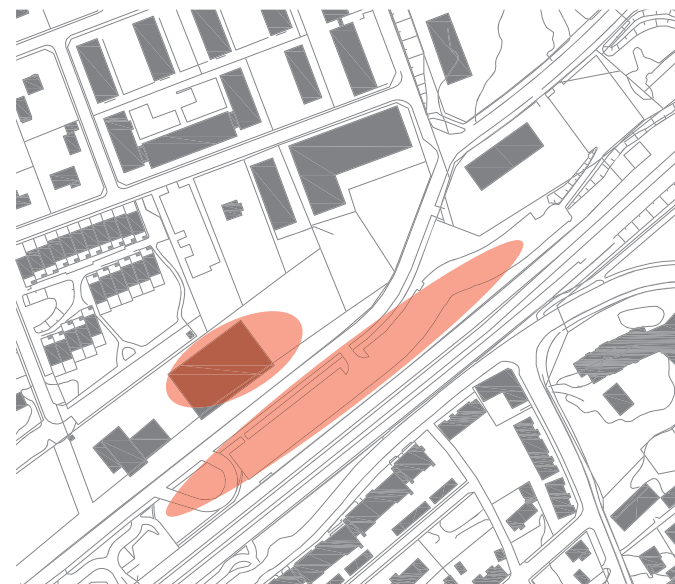
Vilket alternativ som är mest lämpligt beror bland annat på hur stort behovet av pendlarparkering blir, och på utbyggnadstakten för bostäder. Båda möjligheterna hålls därför öppna, även om alternativet mellan Bangårdsgatan och Järnvägen bedöms vara bäst med hänsyn till effektivt markutnyttjande och stadsutveckling i stationsnära läge.

Gröna och blå kvaliteter

Ravinen bör utvecklas som naturmark för närrecreation. Med nya flerbostadshus precis intill kommer betydelsen av denna vilda lunga att öka.

Tjurasjö och parkstråken längs sjön är en pärla som bidrar till den nya stadsdelens attraktivitet. Åkersbergs ekhagmarker välkomnar till strövtåg vidare i grönstråken längs Höörsån.

Gröna och blå kvaliteter får en naturlig plats även på gator, torg och på kvartersmark. Detta utvecklas närmare i kapitlet Program för del av kv



Figur 26. Alternativa lägen för P-hus

Räven och Bävern.

Gator

Strukturen av huvudgator förändras inte. Den nya täta bebyggelsen trafikmatas i huvudsak från Bangårdsgatan, men även från Tvärgatan. Inom kvarteren anläggs lokalgator och/eller anslutningar på kvartersmark. De utformas för att möjliggöra passage genom området för i första hand gång- och cykeltrafik. Torget binder samman Lantmannagatan med Bangårdsgatan men utformas inte för genomgående motortrafik.

Markanvändningskarta

Kommunens samlade bild av hur Västra Stationsområdet bör utvecklas framgår av markanvändningskartan (figur 27). Beskrivningarna till kartan föreslås bli kommunens ställningstaganden.