

Planprogram för Hällbo 17, Hällbo 27 m.fl.

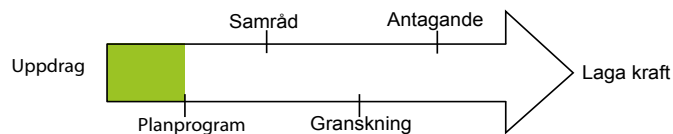
Godkänt av kommunstyrelsen i Hörs kommun 2020-12-01



Läsanvisning

Detta är ett planprogram, det första steget i att ta fram nya detaljplaner för området. Samråd om planprogrammet genomfördes under maj 2020. Erfarenheterna från samrådet har sammanställts i en samrådsredogörelse. Det här är den slutliga versionen av planprogrammet, reviderat efter samrådet. När kommunstyrelsen har godkänt programmet kan arbetet med detaljplanerna starta. Flera detaljplaner kommer att tas fram med detta planprogram som grund.

För varje detaljplan genomförs sedan ett samråd och en granskning, två tillfällen då det blir möjlighet för berörda att lämna sina synpunkter. När detaljplanerna är klara ska de antas av kommunfullmäktige.



Utredningar

Ett flertal utredningar har tagits fram som underlag för planarbetet:

- Rapport, Hällbo 17, översiktlig projekterings PM geoteknik. Upprättad 19-12-20, SWECO Civil AB.
- Rapport, Hällbo 17 Höör, Markteknisk undersökningsrapport, geoteknik (MUR/GEO). Upprättad 19-12-20, SWECO Malmö geoteknik.
- Hällbo 17 Miljö, översiktlig miljöteknisk undersökning. Upprättad 20-01-17, SWECO Environment
- Kulturmiljöutredning, Hällbo 17 m. fl., Höör. Upprättad Mars 2020. Tengbom.
- Trafikutredning kv. Hällbo 17 m.fl. i Höör. Upprättad 20-03-24, uppdaterad 20-10-14, Ramböll Sweden AB
- Dagvatten- och skyfallsutredning för Hällbo 17. Upprättad 20-03-25, Ramböll Sweden AB
- Riskutredning, Transport av farligt gods. Upprättad 20-10-07, Deap ab fire & safety advisors

Sammanfattning

Hällbo-området ligger centralt i Höör, med nära till serviceutbudet i centrum och bara 1 km från Höörs station. Detta planprogram visar en möjlig utbyggnad med cirka 580 bostäder tillsammans med kontor och service. Området är planerat för att bli en levande del av Höör med en brokig småstadskaraktär och med öppna gröna kvarter. Området ska vara behagligt att besöka, vistas och bo i. Skalan är den av en skånsk småstad och är starkt influerad av hur centrala Höör är utformat.

Förslaget ligger i linje med översiktsplanens strategier för att utveckla Höör som småstad i storstadsregion:

- Det ger förtätning med bostäder och effektivt marknyttjande nära centrum
- Det kompletterar bostadsbeståndet med lägenheter
- Cykeln prioriteras som transportmedel
- Det stärker resandeunderlaget för Höörs station
- Det bidrar till att skapa en mer attraktiv och välkomnande entré till Höörs tätort från väg 23

Den första etappen, Hällbo 27 invid Gamla torg, kan genomföras inom något år. För att de senare etapperna ska kunna genomföras behöver först industriverksamheten på Hällbo 17 flytta till nya lokaler i norra Höör. Fullt utbyggt kan området bidra till cirka 1330 nya invånare i Höör.

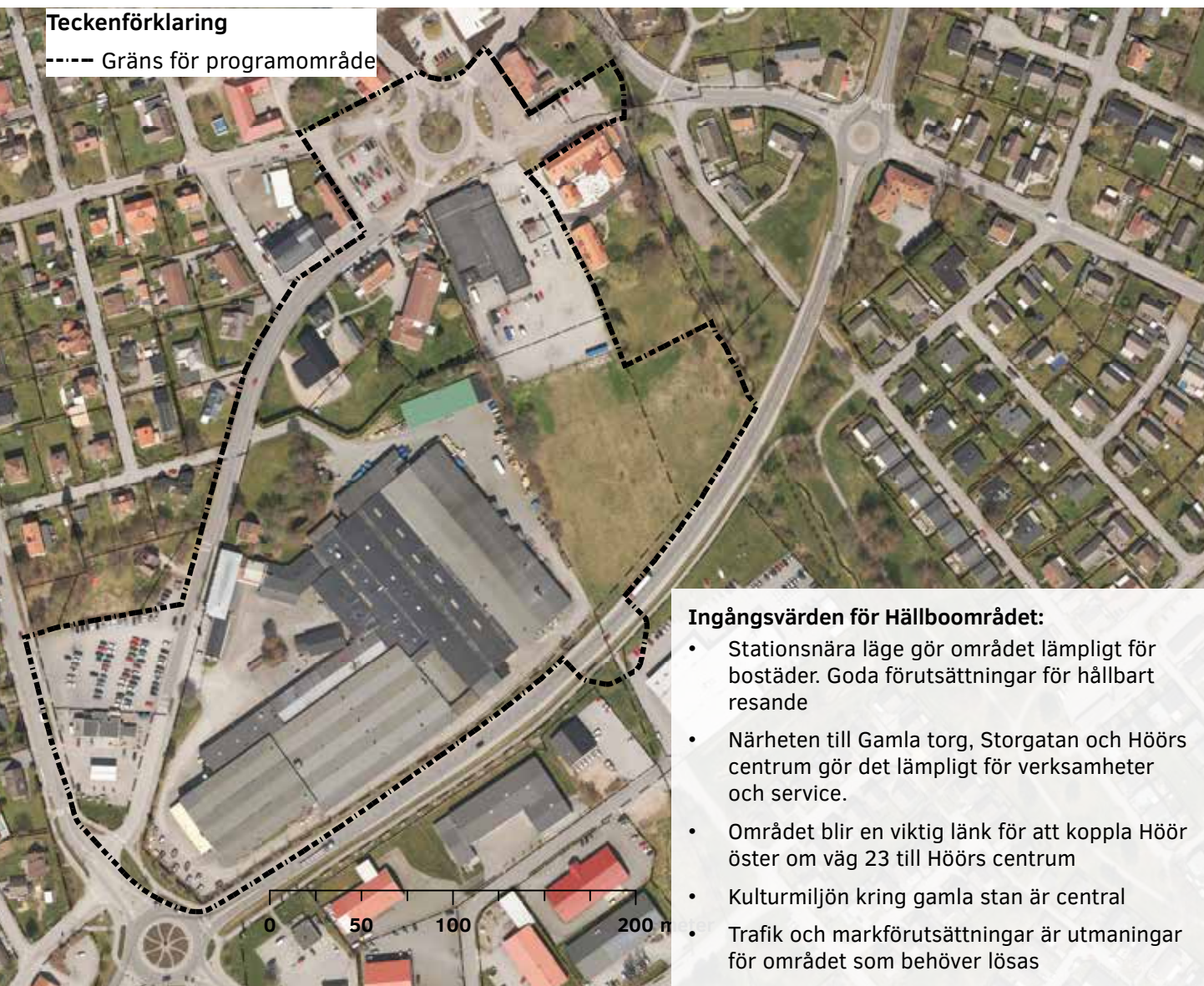


Bilden visar den centralt belägna parken som planeras i området. Källa Tengbom

Innehållsförteckning

| | | | | | |
|------------------------------------|----------|--------------------------------------|-----------|-------------------------------------|-----------|
| Inledning | 6 | Utbyggnadsförslag | 30 | Fortsatt arbete | 68 |
| - Bakgrund | 6 | - Introduktion | 31 | | |
| - Översiktsplanen | 7 | - Stadsbyggnadsprinciper | 32 | | |
| - Lämplig markanvändning | 8 | - Illustrationsplan | 41 | | |
| | | - Stråk och platsbildningar | 42 | Hållbarhet och miljöpåverkan | 70 |
| | | - Grönstruktur | 43 | | |
| Förutsättningar | 9 | - Kulturmiljö kring Gamla torg | 44 | | |
| - Markförhållanden | 9 | - Etappindelning | 48 | | |
| - Tidigare ställningstaganden | 9 | - Exploateringsgrad | 51 | | |
| - Trafik | 10 | - Skuggstudie | 52 | | |
| - Kommunal och kommersiell service | 14 | - Funktioner | 53 | | |
| - Befintlig bebyggelse | 14 | - Siktlinjer och fondmotiv | 54 | | |
| - Kulturmiljö | 16 | - Trafik - gångtrafik | 55 | | |
| - Natur och rekreation | 18 | - Trafik - cykeltrafik | 56 | | |
| - Miljö kvalitetsnormer för vatten | 19 | - Trafik - motortrafik | 57 | | |
| - Dagvatten | 20 | - Trafik - analys | 58 | | |
| - Teknisk försörjning | 21 | - Gatusektioner | 59 | | |
| - Föroreningar i mark | 23 | - Möjlig framtida koppling Lillgatan | 60 | | |
| - Geoteknik | 24 | - Parkering | 61 | | |
| - Risker och störningar | 24 | - Teknisk försörjning | 63 | | |
| - Arkeologi | 28 | - Dagvatten och skyfall | 64 | | |
| - Barnkonventionen | 29 | | | | |

Inledning



Figur 1. Programområdet, Hällbo.

Bakgrund

Projektet

På fastigheten Hällbo 17 finns idag en industriverksamhet. Fastighetsägaren/verksamhetsutövaren planerar att bygga moderna industrilokaler på industrimark i norra delen av Höors tätort. Det innebär att fastigheten Hällbo 17, med centralt läge i Höors tätort, blir tillgänglig för annan markanvändning. Programområdet berör även andra fastigheter som är aktuella för exploatering.

Läget

Höör ska växa utifrån sin potential som småstad i en storstadsregion och som kärna för sitt omland.

Det säger utvecklingsstrategin för småstaden Höör (Översiktsplan för Höors kommun, antagen 2018). Stadsomvandling av Hällboområdet kan bli ett viktigt led i arbetet med att förverkliga denna strategi.

Området ligger 900-1100 m från Höors station och har mycket goda förutsättningar att bidra till hållbara transporter. Busstrafik samt goda förbindelser finns redan för cyklister och en omvandling av området skapar förutsättningar för att ytterligare stärka dessa.

Genom detta program sammanfattas de viktigaste förutsättningarna för utvecklingen av området samt hur och i vilken ordning en omvandling och utbyggnad av området är möjlig.

Syfte med planprogrammet

Programmet ska beskriva mål och utgångspunkter för det fortsatta planarbetet med särskilt fokus på att utreda förutsättningar som kan vara styrande för inriktningen. Det gäller framförallt kulturmiljöfrågor, trafikfrågor samt dagvatten och skyfallsplanering. Det ger förutsättningar att vara effektiv i kommande detaljplanearbete och exploateringsprojekt. Planering och utbyggnad förväntas pågå i Hällboområdet de kommande 10-15 åren.

Översiktsplanen

Utveckling av Hällboområdet som del av småstaden

Småstad i storstadsregion är ett av översiktsplanens teman för utveckling av Höörs kommun.

Inom detta tema finns de viktigaste strategierna för utvecklingen av västra Höör. Det viktigaste i småstaden är att vi möter andra människor när vi rör oss i stadsmiljön. Därför är den mänskliga skalan ett av småstadens viktigaste karaktärsdrag. Vi känner igen varandra tvärs över gatan och trafiken på gatan hindrar mig inte från att korsa gatan och prata med dig. Ett annat viktigt karaktärsdrag är att här finns en tydlig kärna i betydelsen att kulturliv, arbetsplatser och servicefunktioner är samlade på gångavstånd från varandra.

Strategier för centrum

Förtäta med bostäder!

Med fler bostäder i centrala Höör ökar kundunderlaget för verksamheter i centrum samtidigt innebär det hus-hållning med marken som naturresurs.

Samla målpunkter och funktioner!

Att samla målpunkter som föreningslokaler, handel, bibliotek, vårdcentral, busshållplats och skolor skapar platser som är befolkade stora delar av dygnet och därför upplevs trygga. Samtidigt skapas en miljö

som ger förutsättningar för spontana möten mellan människor, möten som kan ge upphov till en större tolerans mot andra individer och innovativa idéer. Denna typ av platser bidrar till att orten blir attraktiv och tilltalande för inflyttare och företag.

Spännande arkitektur och lokala särdrag!

Ny bebyggelse i centrala Höör ska utformas med särskild omsorg, särskilt i delar som påverkar gator och torg. Unik arkitektur eftersträvas. Kulturhistoriskt värdefulla byggnader och områden erbjuder en möjlighet att skapa en stadsmiljö som är unik för Höör. Äldre bebyggelse bidrar till en attraktiv, intressant och spännande helhet när staden utvecklas med modern bebyggelse. Byggnaderna kan förmedla en berättelse som blir en värdefull del i arbetet med att sätta Höör på kartan.

Utveckla smarta parkeringslösningar!

Det är viktigt för verksamheterna i centrum att det finns tillgängliga parkeringsplatser. Det finns dock goda möjligheter att samordna och reglera parkeringsplatserna så att de används mer effektivt. I en tätare stad går det inte att använda lika stor andel av marken för parkering och det behövs därför smartare lösningar.

Strategier för bostäder

Höör behöver utvecklas med bostäder för olika smaker för livets skilda skeden och för en växande befolkning.

Fler lägenheter nära centrum!

Höör har en hög andel småhus, men fler och fler söker en hyreslägenhet. Det gäller både äldre som behöver ett bekvämt boende, ungdomar som söker sin första bostad och barnfamiljer som prioriterar en enklare vardag framför eget hus.

Utbyggnad för en hållbar stadsstruktur!

Utbyggnadsområden ska väljas utifrån hur de kan bidra till att Höör blir en långsiktigt hållbar stad. Det innebär att stationsnära lägen ska prioriteras.

Strategier för vardagslivet

Småstaden ska planeras så att det är enkelt att ta sig till och från jobb och skola handla mat, umgås med vänner och släkt, hämta barn, motionera och delta i föreningsliv eller kulturaktiviteter.

Vardagens funktioner ska finnas nära!

De flesta människor önskar sig närhet till livsmedelsbutik, skola och förskola liksom grönområden. Om dessa platser finns nära, gärna inom 10 minuters gångavstånd, blir vardagen enklare för alla.

Prioritera cykeln som transportmedel!

Cykelstråk med hög framkomlighet gör det lätt att välja cykeln och underlättar vardagen för dem som inte har något annat transportmedel att välja på.



Strategier för natur i staden

Utveckla grönområden och parker!

Naturmarken ska växa in mot centrum och vid behov ska naturmark anläggas i både nya och äldre bostadsområden. I grönområden är de naturliga inslagen helt dominerande.

Lyft fram vattendragen i stadsmiljön!

Viktiga verktyg är utformning av närmiljön, aktiv skötsel och skyltar i gatu- och parkmiljöer som talar om namnet på vattendraget.

Planera för träden!

Träd har stor betydelse även utanför grönområden och parker. Vid exploatering ska värdefulla träd bevaras i möjligaste mån och nya träd ska planteras där det är lämpligt. Träd i gatumiljö kräver också särskild hänsyn och det är viktigt att tänka på hur trädens rötter påverkas vid förändringar.

Strategier för verksamheter

Centrum är bästa läget!

Frisörsalonger, kontor, butiker och liknande ska i första hand utvecklas integrerat med stadsbebyggelsen i centrum eller som en del av bostadsområden. Det ger en attraktiv stadsmiljö och närhet till kunderna.

Hållbara transporter

Hållbara transporter är ett eget tema i ÖP.

Stärk resandeunderlaget för noderna!

Ju fler som har nära till noder i starka kollektivtrafikstråk desto bättre för miljön och tillgängligheten! Därför planerar Höörs kommun för att bygga ut och förtäta Höör med stationsnära bostäder. Personalintensiva arbetsplatser ska placeras särskilt nära transportnoder.

Transportnoder som förenklar vardagen!

Transportnoder är en viktig del av människors vardag och har potential att utvecklas till mötesplatser. Noderna ska utvecklas med hela resan-perspektiv och underlätta för människor att byta transportmedel. Det är viktigt att utforma noderna som trygga och be-

kväma miljöer där alla människor vill och vågar vara. Transportnoderna bör också kompletteras med andra servicefunktioner. På det viset underlättas vardagen ytterligare för pendlare.

Välkomna besökare och stärk identitet!

Transportnoder och stationsområden är det första som möter resenärer och har därför stor betydelse när det gäller att få besökare att känna sig välkomna. Det gäller att locka till nya besök och utöver en attraktiv plats är det extra viktigt med service, information och vägvisning. En lokal identitet i bebyggelsen och miljön kan ge besökaren en första bild av Höörs kommun.

Småstadens entréer

Småstadens entréer ska stärkas:

Dessa sträckor är viktiga att lyfta och att ge extra fokus i planeringen av det framtida Höör. Det är just i anslutning till entréer och angränsningspunkter som kommunen har en chans att skapa ett första intryck. Förutom att arbeta aktivt med en god gestaltning utmed järnvägsområdet mitt i centrala Höör så vill kommunen även stärka entréerna via de större vägar som går genom samhället. Både utmed väg 23 och väg 13 finns en stor potential att genom gestaltning av vägrummen skapa en miljö som upplevs som tilltalande och som fokuserar på de värden som kommunen vill visa upp. (ÖP, s.97 i utvecklingsdelen)

Särskild vikt ska därför läggas på hur planområdet uppfattas av den som kommer körande längs väg 23. Inte minst söderifrån då det går att överblicka området redan tidigt uppe från Orupsbacken och södra infarten till Höörs tätort.

Markanvändningskartan

Översiktsplanens markanvändningskarta (se figur på nästa sida) anger att området är lämpligt för verksamheter och stadsbygd. Det område där befintliga verksamheter finns idag, utgör drygt hälften av området för ansökan medan övrig yta består av stadsbygd.

Generell vägledning för verksamheter

Verksamhetsområden i markanvändningskartan är särskilt avsedda för sådana verksamheter som inte bör blandas med bostäder. Här finns utrymme för verksamheter som kan innebära viss störning, som är ytkrävande eller som genererar mycket trafik. Viktiga kriterier är att områdena har god trafikförsörjning och är tillräckligt stora för att ge näringslivet förutsättningar att utvecklas i tider av stort tryck på bostadsmarknaden. Områdena är inte avsedda för kontor och personalintensiv verksamhet.

Generell vägledning för stadsbygd

Staden utvecklas utifrån befintlig struktur. Utbyggnaden av större områden måste medge en indelning i etapper. Ny bebyggelse ska anpassas till befintlig topografi och ta till vara naturliga förutsättningar på platsen. Kulturmiljön ska beaktas i samband med planeringen för ny bebyggelse. Koppling till cykelvägnät och kollektivtrafik ska beaktas i samband med ny bebyggelse. Gestaltungsprinciper i Höörs centrum:

- Omsorg om detaljer,
- Gärna sticka ut,
- Inordnas i befintlig kvartersstruktur,
- Entréer mot gatan,
- Anpassa bebyggelse till befintlig topografi.

Förutsättningar

Markförhållanden

Läge

Planprogramområdet ligger centralt i Höörs tätort. Området är det första som möter många som både åker genom Höör och ska till Höör via väg 23 från Malmö.

Området gränsar till väg 23 i sydöst och Södergatan i väster. Kolljungabäcken i öster och Gamla torg i norr samt Ringsjövägen i nordväst.

Areal

Planprogramområdet är knappt 77 hektar stort (inklusive icke ägda fastigheter). 67 hektar privatägd av exploatören samt kommunalt ägd mark.

Ägoförhållanden

Hällbo 17, Hällbo 27 och Hällbo 42 av programområdet är privatägt av Hellasvägen invest AB som även står som exploatör för området. Hällbo 43 och del av Höör 53:1 ägs av Höörs kommun.

Fastigheterna Hällbo 23, 14 och 26 är privatägda och inom programområdet. Exploatören önskar däremot köpa dessa fastigheter fastigheterna kommer därför ingå i planprogrammet.

Topografi

Marknivån inom programområdet lutar huvuddrag i sydostlig riktning, med nivåer på cirka +67,9 möh i nordväst och +63,5 möh i sydost. Marknivåerna lutar även ner till väg 23 i söder.

Historik

Höörs kommun har varit bosatt under lång tid. Under 1600-talet bestod Höör av 17 gårdar. Det aktuella planprogramområdet utgjordes långt in på 1800-talet av utmarker. Lantbruk och stenbrytning av Höörs sandsten. Gästgiveriet byggdes vid ett vägskäl och dessa mönster av vägar kan fortfarande se i det befintliga vägnätet.

Vid laga skifte (1825-30) fanns det 19 gårdar och ett "gatehus" i byn, de flesta av dem samlade söder och väster om nuvarande Gamla torg. Nio av de ursprungliga gårdsplatserna finns fortfarande kvar. De flesta av byggnaderna är ifrån 1860-90-talet.

Från och med 1858 omvandlades Höör från kyrkby till stationssamhälle. Stationssamhället med nytt torg utvecklades nordväst om kyrkbyn, men Gamla torg var en viktig handelsplats in på 1900-talet.



Historisk bild över Tage Fors smedja, företrädaren till Höörs plåt, bild från Höörs kommuns bilddata nr 438.

Höörs plåt grundades 1937 av Tage Fors. I början var firman ett mindre plåtslageri men växte långsamt. 1966 köptes det upp av Husqvarna AB och 1972 började tillverkning av handgräsklippare (Skånska dagbladet 2011-09-08). På Höörs plåt har man även tillverkat Electrolux torkskåp. 2013 köpte Stockfors invest AB Höörs plåt.

Nuvarande användning

Hällbo 17 är idag en industrifastighet och Industrigruppen HCU bedriver sin verksamhet på fastigheten.

På Hällbo 27 bedrivs handel och gym i lokalerna. Hällbo 43 är en öppen parkeringsplats. På Hällbo 23 bedrivs drivmedelhandel samt en mindre handelslokal och gatukiosk.

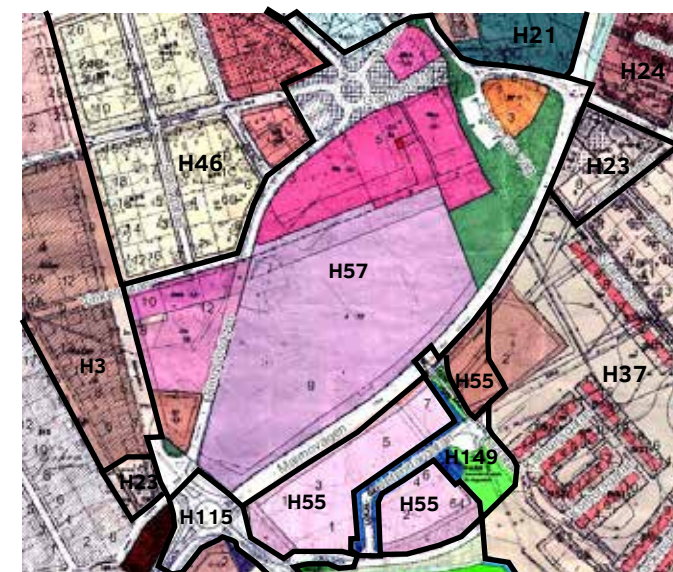
Tidigare ställningstaganden

Detaljplan

Gällande detaljplan H57 (12-HÖÖ-1887) från 1981 reglerar hela planprogramområdet plus Gamla torg och bostäderna söder om Vinkelgatan. Detaljplanen reglerar området till Industri-ändamål, drivmedelstation och handel med möjlighet till bostad.

Vid exploatering av programområdet kommer majoriteten av den befintliga planen H57 få ny användning i nya detaljplaner. De områden som inte omfattas av planprogrammet inom detaljplanen H57 är:

- De befintliga enbostadshusen söder om Vinkelgatan regleras som "småindustri samt bostäder"
- Gästgiveriet står som "handel samt i vissa fall bostäder".
- handelslokaler öster om Gamla Torg.
- Bostäderna vid Edvin Ols väg



Figur 3. Befintliga detaljplaners avgränsningar i och intill programområdet.

Riksintressen

Inga riksintressen finns inom planområdet förutom riksintresset för väg 23. Mer om det riksintresset beskrivs under trafikavsnittet.

Kommunala beslut

Planbesked för omvandling av fastigheterna Hällbo 17, 27 och 43 inkom 2019-04-01. Kommunstyrelsen beslutade att godkänna planbeskedet 2019-08-13, § 138. Planarbetet ska starta som ett planprogram då förslaget saknar stöd i Översiktsplanen.

Trafik

Framtidsscenarioer för väg 23

Den framtida funktionen för väg 23 har avgörande betydelse för planeringen av ny stadsbyggnad på fastigheterna Hällbo 17 m.fl. Vägens framtida funktion och trafikflöden påverkar:

- Möjlig trafikmatning till den nya stadsdelen,
- Möjligheten att inkludera utformningen av väg 23 i utformningen av den nya stadsdelen,
- Hur nära väg 23 ny bebyggelse och andra anläggningar kan tillåtas samt
- Förväntade bullerstörningar från väg 23.

Väg 23 är av riksintresse för kommunikationer. Vägen är en regionalt viktig väg för godstransporter, långväga personresor med bil samt dagliga personresor med bil (funktionellt prioriterat vägnät). Trafikverket är huvudman för vägen. Lokala trafikföreskrifter begränsar transport av farligt gods på vägavsnittet. Endast gods av klasserna 1 och 2 är tillåtna, där klass 1 står för explosiva ämnen och klass 2 gaser. Flytande farligt gods är alltså inte tillåtet, utom när vägen är kortast möjliga väg för lastning eller lossning invid vägen.

| Antal fordon (ÅDT) | Nuläge | Scenario 1 år 2040 – Nuvarande funktion | Scenario 2 år 2040 – Kommunal stadsgata |
|--------------------|--------|---|---|
| Personbilar | 9480 | 13650 | 7300 |
| Lastbilar | 1020 | 1560 | 640 |
| Totalt | 10500 | 15210 | 8000 |

Tabell 1. Antal beräknade fordon beroende på scenario.

Sedan lång tid tillbaka har Trafikverket planerat för en förbifart och ny dragning av väg 23 öster om Höör. En åtgärdsvalsstudie färdigställdes under 2017. 2018 inledde Trafikverket arbetet med en vägplan för den nya vägen, men avbröt arbetet på grund av oklara utredningsförutsättningar.

I mars 2020 är statusen att Trafikverket har inlett en ny åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för att bättre beskriva funktionen för riksväg 23 och ny dragning ur ett regionalt perspektiv. Trafikverket avser studera förbifarter både väster och öster om Höör samt ombyggnad av befintlig väg 13 öster om Höör och 23 norr om Höör. Därefter kan Trafikverket besluta om hur verket ser på framtiden för nuvarande väg 23 genom Höör. Trafikverket vill dock vänta in lokaliseringsutredning för höghastighetsjärnväg innan ÅVS för väg 23 färdigställs. Det är alltså oklart när en ny dragning av väg 23 med eventuell förbifart kan finnas på plats, men inte före år 2030.

I samband med en framtida ny dragning av väg 23 får den befintliga väg 23 genom Höör en helt ny funktion med mindre trafikflöden. Kommunen kan då överta befintlig vägsträcka genom Höörs tätort och därmed få rådighet över utformningen av vägen.

Som underlag för planeringen av den nya stadsdelen har Höörs kommun därför valt att titta på vägsträckan dels utifrån nuläget och dels utifrån två framtidsscenarioer med år 2040 som prognosår. Framtidsscenarioerna för vägen är:

1. Nuvarande funktion av regionalt viktig väg, med framskrivning av trafikflödena enligt EVA.
2. Lokal genomfartsgata, med kommunen som huvudman. Detta scenario bygger på en ny förbifart öster om Höör som gör det möjligt att leda den regionala och mellanregionala trafiken öster om Ringsjöarna.

I praktiken finns fler möjliga framtidsscenarioer. Det finns exempelvis ett avtal mellan Höörs kommun och Trafikverket från 2013 om tätortsåtgärder som skulle göra vägen genom orten mindre attraktiv för genomfartstrafik - utan att invänta en omledning. Utifrån den kunskap som finns idag är det dock inte relevant att närmare beskriva fler scenarier kopplat till aktuellt planprogram.

Risker kopplat till transport av farligt gods bedöms inte vara alternativskiljande och redovisas därför inte som en del av scenarioanalysen, se i stället särskilt avsnitt Risker och störningar.

Nuläge

Idag är väg 23 förbi planområdet en av de hårdast trafikerade vägsträckorna i Höörs tätort med ca 10500 fordon/dygn (ÅDT 2015), varav 1020 är lastbilar. Under högsäsong (sommarmånaderna) förekommer upp till 12 000 fordonsrörelser/dygn. Tillåten hastighet är 50 km/h.

Övervägande del av trafiken är genomfartstrafik, men vägen har också en viktig funktion i det lokala vägnätet. En jämförelse mellan hur trafikflödena varierar i olika avsnitt av väg 23 ger en fingervisning om hur stora de lokala trafikflödena är på vägen. Höörs kommun väljer att jämföra flödet på det aktuella avsnittet med det vägavsnitt som ligger närmast söder om tätorten, vid Orupsbacken. Slutsatsen blir då att ca 2640 fordon/dygn utgör lokal trafik (ÅDT 2015).

Trafikmatning av planområdet

Idag kan planområdet nås från väg 23 dels via Södergatan, söder om planområdet och dels via Skolgatan och Hörbyvägen norr om området. I båda punkterna finns cirkulationsplats. Trafiksituationen är ansträngd vid Södergatan under rusningstimmarna.



Figur 4 Befintlig gatustruktur från Rambölls trafikutredning

Området knyts samman med resten av staden främst via Södergatan, som är huvudgata in mot centrum och stationen. På Södergatan går knappt 5000 fordon/dygn. Södergatan är reglerad 40 km/h.

I områdets västra kant går Ringsjövägen som ansluter mot Södergatan i söder och mot Gamla torg i norr. Anslutningen till Södergatan ligger nära cirkulationsplatsen, vilket idag redan skapar vissa trafikproblem då trafiken söderut på Ringsjövägen inte kommer ut på Södergatan under högtrafik. Detta beror på att det uppstår köer på Södergatan in mot cirkulationsplatsen. Detta skulle, i ett framtida scenario med bebyggelse i Hällbo, kunna medföra ytterligare problem både för trafik ut från Ringsjövägen men också för trafik från cirkulationsplatsen in mot centrum.

Väg 23 som del av stadsmiljön

Väg 23 är genom sin utformning och genom trafikflödena en kraftig barriär genom tätorten. Den är utformad som en landsväg med breda vägrenar och samspelar dåligt med stadsmiljön.

Byggnadsfritt avstånd

Längs väg 23 gäller utökat byggnadsfritt avstånd på 30 m från vägområdet. Syftet med det byggnadsfria avståndet är trafiksäkerhet samt för att säkerställa utbyggnadsmöjligheter av vägen och skyddsavstånd ur risk- och bullersynpunkt. Utanför detaljplan gäller att särskilt tillstånd måste sökas hos länsstyrelsen för byggnader och anläggningar inom det byggnadsfria avståndet. När det finns en detaljplan (som för Hällbo 17) så gäller inte tillståndsplikten, utan det är i stället detaljplanen som reglerar var nya byggnader och anläggningar får tillkomma.

| Avstånd från vägmitt (m) | Ekvivalent ljudnivå (dBA) | Maxnivå (dBA) |
|--------------------------|---------------------------|---------------|
| 25 | 62 | 76 |
| 40 | 56 | 68 |

Tabell 2. Bullernivåer beroende på avstånd till vägmitt, nuläge

Gränsen för vägområdet går i fastighetsgräns, utom närmast cirkulationsplatsen i söder där vägområdet går som mest 1 m in på fastigheten Hällbo 17. Befintlig industribebyggelse ligger idag som närmast knappt 5 m från vägområdet. Gränsen för byggrätten i gällande detaljplan ligger dock ca 12 m från vägområdet

Bullerstörningar från väg 23

Avstånden vid bullermätningar utgår från vägmitt. Fastighetsgränsen ligger ca 10 m från vägmitt längs industribyggnaden och ökar till 12-13 m från vägmitt där fastigheten slutar.

Bullernivåerna har beräknats på två avstånd från vägmitt – dels 40 m från vägmitt (motsvarar ca 30 m från vägområdet enligt det byggnadsfria avståndet utanför detaljplan) och dels 25 m från vägmitt (motsvarar ca 15 m från vägområdet, ungefär enligt tillåten byggrätt i befintlig detaljplan).

Framtidsscenario 1 – Nuvarande funktion år 2040

Trafikflödena på vägavsnittet har räknats upp enligt Trafikverkets Trafikuppräkningsstal för EVA från 2018-04-01. Flöden år 2040 blir då 1560 lastbilar och 13650 personbilar, totalt 15210 fordon.

Trafikmatning

Så länge vägen har kvar funktionen av interregional transitförbindelse och Trafikverket har kvar huvudmannskapet föreslår Höörs kommun inte några nya anslutningar från väg 23 till planområdet. Trafikverket har också meddelat att verket inte kommer att acceptera några nya åtgärder som begränsar framkomligheten i detta scenario. De befintliga cirkulationsplatserna vid Södergatan och Hörbyvägen är därför de möjliga trafikmatningspunkterna från väg 23.

Vägen som del av stadsmiljön

Vägen är fortfarande genom sin utformning och genom trafikflödena en kraftig barriär genom tätorten. Viss förändring av vägens närmiljö och kanske även av vägområdet är möjlig, men så länge vägen har kvar sin nuvarande funktion kommer den inte att samspela med stadsmiljön.

Byggnadsfritt avstånd

Under processen att ta fram en ny detaljplan sker en dialog med Trafikverket om hur långt byggnadsfritt avstånd som behöver avsättas med hänsyn till specifika förutsättningar på platsen. Aspekter som Trafikverket väger in i sin bedömning är bland annat sikt, buller och risker och utveckling av väganläggningen.

Bullerstörningar

Bullernivåerna har beräknats på tre avstånd från vägbanan:

- 25 m från vägmitt (ca 15 m från vägområdet enligt tillåten byggrätt i befintlig detaljplan).
- 30 m från vägmitt, där gällande riktvärde för fasadbuller klaras (ca 20 m från vägområdet, grovt räknat)
- 40 m från vägmitt (ca 30 m från vägområdet, grovt räknat, enligt det byggnadsfria avståndet utanför detaljplan)

Framtidsscenario 2 – Stadsgata år 2040

I det här scenariot har kommunen huvudmannskapet för vägen och har därmed mandat att avgöra lämplig utformning av gatan och lämpligt avstånd till bebyggelse utan hänsyn till Trafikverket.

Trafikverkets trafikanalyser visar att ca 4000 fordon per dygn är genomåkande fordon på väg 23 som kommer från norr om Höör och ska söder om Rolsberga. Trafikanalyserna visade även att ca 1000 fordon per dygn kommer från norra delen av Höör och skulle kunna attraheras av ett stråk öster om orten (Åtgärdsvals-

| Avstånd från vägmitt (m) | Ekvivalent ljudnivå (dBA) | Maxnivå (dBA) |
|--------------------------|---------------------------|---------------|
| 25 | 63 | 76 |
| 30 | 59 | 70 |
| 40 | 58 | 68 |

Tabell 3. Bullernivåer beroende på avstånd till vägmitt, scenario 1

studie väg 13/23 Ekeröd-Hörby, Trafikverket 2017). Totalt finns alltså potential att ca 5000 av dagens fordon väljer det nya östliga stråket, varav 4400 personbilar och 600 lastbilar. Kvar på väg 23 blir då 5500 fordon (2015 års trafikflöden).

Höors kommun har inga egna trafikuppräkningsstatistik och väljer därför att även i detta scenario tillämpa Trafikverkets trafikuppräkningsstatistik för EVA från 2018-04-01. Flöden år 2040 blir då 640 lastbilar och 7300 personbilar, totalt 8000 fordon.

Trafikmatning

Detta scenario gör det möjligt att bygga en ny trafikanslutning vid väg 23. Korsningen kan utformas som en cirkulationsplats, och fyller en funktion även för trafikangöring av östra delen av tätorten. Lämpligt läge är i Lillgatans förlängning, invid Toyota.

Vägen som del av stadsmiljön

I detta scenario kan Höors kommun bygga om den befintliga vägen. Det blir då möjligt att omforma vägen till en stadsgata enligt kommunens gestaltningsprogram (del av Trafikplanen). En cykelväg bör då anläggas längs vägen på befintlig vägbana längs planområdet. Träd och andra planteringar samt stadsmässig möblering anläggs på vägen och i dess omedelbara närhet.

Byggnadsfritt avstånd

I det här scenariot är det upp till Höors kommun att bedöma vad som är ett lämpligt avstånd mellan gata och bebyggelse med hänsyn till stadsmiljö, trafiksituation, buller, risker etc. Eftersom flera fraktioner av farligt gods är otillåtna är riskerna begränsade jäm-

| Avstånd från vägmitt (m) | Ekvivalent ljudnivå (dBA) | Maxnivå (dBA) |
|--------------------------|---------------------------|---------------|
| 25 | 60 | 76 |
| 30 | 56 | 70 |
| 40 | 55 | 68 |

Tabell 4. Bullernivåer beroende på avstånd till vägmitt, scenario 2

fört med vad som brukar gälla längs större vägar. En riskbedömning behöver genomföras för att bedöma riskerna.

Bullerstörningar

Bullernivåerna har beräknats på samma tre avstånd från vägbanan som för scenario två:

- 25 m från vägmitt (ca 15 m från vägområdet enligt tillåten byggrätt i befintlig detaljplan).
- 30 m från vägmitt, (ca 20 m från vägområdet, grovt räknat)
- 40 m från vägmitt (ca 30 m från vägområdet, grovt räknat, enligt det byggnadsfria avståndet utanför detaljplan)

En aspekt som påverkar bullerstörningen är att Höors kommun i detta scenario kan bygga om vägen så att vägmitt flyttas i sidled, vilket i sin tur påverkar bullerutbredningen (jämför avsnitt Vägen som del av stadsmiljön).

Slutsatser väg 23:s närområde

Ur Höors kommuns perspektiv är scenario 1 ett steg på vägen mot scenario 2. Kommunen planerar för att scenario 2 ska kunna genomföras även om det är oklart när i tid det kan ske. Därför behöver tydliga hänsyn tas till scenario 1.

30 m från vägmitt blir det möjligt att klara bullerriktvärdena vid fasad i scenario 1 som har de högsta trafikflödena (se även avsnitt Risker och störningar). Med scenario 2 blir det möjligt att lägga bebyggelse något närmare vägen, men inte så mycket att det påverkar möjlig stadsstruktur på ett avgörande sätt.

Höors kommun har därför valt att tillämpa bullerskyddsavstånd till väg 23 utifrån scenario 1 för år 2040, där väg 23 har kvar nuvarande funktion och Trafikverket är väghållare. Inga bostadskvarter föreslås därför närmare vägmitt än 30 m.

Samtidigt vill kommunen ta höjd för de möjligheter som uppstår i scenario 2, där vägen blir en stadsgata. Mark är därför reserverad för en ny trafikplats på väg 23 och strukturen i den nya stadsdelen är anpassad för att kunna anslutas till den.



Figur 5. Trafikverkets anspråk på möjligheter att utveckla väg 23 för framtida trafikökningar (röd streckad linje). Anspråket gäller tills pågående utredningar om väg 23 Tjörnarps-Rolsberga har resulterat i underlag som ger Trafikverket möjlighet att besluta om vägens framtid.

Under arbetet med planprogrammet har det blivit tydligt att Trafikverket inte längre står fast vid sin tidigare uttalade inriktning att väg 23 genom Höörs tätort ska anpassas för mindre genomfartstrafik, oberoende av när och hur en förbifart kan genomföras. Till dess att den nya åtgärdsvalsstudien är klar vill Trafikverket hålla öppet för kapacitetshöjande åtgärder längs vägen även genom tätorten.

Höörs kommun bedömer att det saknas förutsättningar att anpassa planstrukturen till Trafikverkets anspråk till dess att verket har kommit till ett beslut om vägens framtid. Planprogrammet färdigställs därför med en struktur som bygger på scenario 2, där kommunen tar över vägen, men med en markering som visar hur stort Trafikverkets anspråk på att förändra den statliga infrastrukturen är. Inom de etapper som berörs av Trafikverkets anspråk kan detaljplaner inte färdigställas innan Trafikverket har beslutat sig om vägens framtid (se figur 5).

Gångtrafik

Programområdet saknar i princip möjlighet för fotgängare att röra sig inom programområdet, särskilt inom Hällbo 17 men även inom grönområdet i öster.



Figur 6. Befintligt Gångtrafiknät kring programområdet, Rambölls trafikutredning 20-03-25.

Kring området finns flera färdvägar för fotgängare både helt separerat från fordonstrafik i gångtunnel under väg 23 och längs vägarna på trottoarer.

In mot centrum finns det flera olika gångvägar via Lovisagatan, Sofiagatan, Storgatan eller Söndergatan. Söndergatan är huvudstråket upp mot centrum och stationen.

Väg 23 är en stor barriär mot centrum från de sydöstra delarna av Höör. Den befintliga men plomberade gångtunneln kan bli en viktig länk i framtiden för att skapa ett tätare gångnät. Ett alternativ till att öppna upp tunneln är att lägga två nya överfarter i samma nivå som väg 23 vid en ny korsningspunkt längst väg 23. Oavsett val av lösning behövs det ett mer finmaskigt gångnät för området.

Cykeltrafik

Som för gångtrafikanter saknas det i princip cykelinfrastruktur i området. Kring området finns goda möjligheter att ta sig fram med cykel. Huvudstråken ligger på Söndergatan men alternativa mindre trafikintensiva vägar är Lovisagatan, Sofiagatan och Storgatan.



Figur 7. Befintligt cykelnät kring programområdet, Rambölls trafikutredning, 20-03-25.

Kombinerade gång- och cykelbanor finns längst med Söndergatan, Stenskogsvägen och längs östra sidan av väg 23. Längs Ringsjövägen finns cykelfält som kopplar ihop Söndergatan och Gamla torg.

Passager över väg 23 sker vid cirkulationsplatserna i söder och norr samt via gång- och cykeltunneln vid Edvin Ols väg.

Kollektivtrafik

Höörs station ligger mindre än en kilometer från programområdet. Från Höörs station tar man sig enkelt till Malmö, Lund och Kristianstad men även vidare mot Köpenhamn m fl.

Norr om programområdet går idag två kollektivtrafiklinjer, 445 och 448. Båda linjerna stannar väster om Gamla torg. På västra sidan om området, på Söndergatan, går fyra linjer 440, 445, 469 och 470. Med dessa linjer kan man ta sig mot Höör station, Rolsberga, Hörby med flera.



Figur 8. Befintligt kollektivtrafik kring programområdet, Rambölls trafikutredning, 20-03-25.

Kommunal och kommersiell service

Kommunal service

Programområdet ligger centralt i Höörs tätort. Det finns därför en stor variation i kommunal service i närheten av området. Det kommunala skolområdet finns 500 meter ifrån programområdet med skolor F-9. Det finns flertalet förskolor i närheten och idrottshall/simhall samt bibliotek. Vårdcentralen i Höör ligger på andra sidan Gamla torg. Kommunhuset ligger 300 meter från området.

Kommersiell service

Höörs centrum ligger ca 800 meter från planområdet. Inom detta avstånd finns flera olika butiker och andra verksamheter som erbjuder olika typer av service. Det finns två matvarubutiker inom en 1 km ifrån planområdet. Höörs station ligger knappt 1 km ifrån planområdets norra del. Inom Höörs tätort finns flertalet SPA och gym.

Befintlig bebyggelse

Bebyggelse på planområdet

Befintlig bebyggelse inom programområdet utgörs i huvuddel av industribebyggelsen på Hällbo 17. Utformningen av industribyggnaden för Höörs plåt präglas av dess långa historik på platsen. Industrin har under sin 80 åriga historia växt sig större och byggnaden har växt allteftersom. På fastigheten finns även en nyligen ombyggd kontorsbyggnad.

Byggnaden är runt 8 meter hög typisk industribyggnad med fasader i bland annat korrigerad plåt. Byggnaden visar tydligt i sin utformning sin långa historia på platsen med många olika tillbyggnader med olika utseende.

Hällbo 27 (Colorama) består av en befintlig handelsbyggnad och innehåller även ett gym. Byggnaden är byggd på 1980-talet och är tidstypisk för en handels-

byggnad för den tiden. Arkitektoniskt sett är den inte anpassad till sin kulturhistoriska placering vid Gamla torg.

Hällbo 26 består av flertalet byggnader uppförda i olika tidsperioder, de används av Attendo för gruppboende. Byggnaderna är i maximalt 1,5 plan och vita putsade fasader mot Gamla torg.

Hällbo 23 består av en befintlig drivmedelsstation samt en mindre gatukiosk med matservering och närbutik. Byggnaden är tillbyggd och ombyggd allteftersom verksamhetens behov ändrats.

Hällbo 43 används idag för bilparkering för de anställda på industrin.

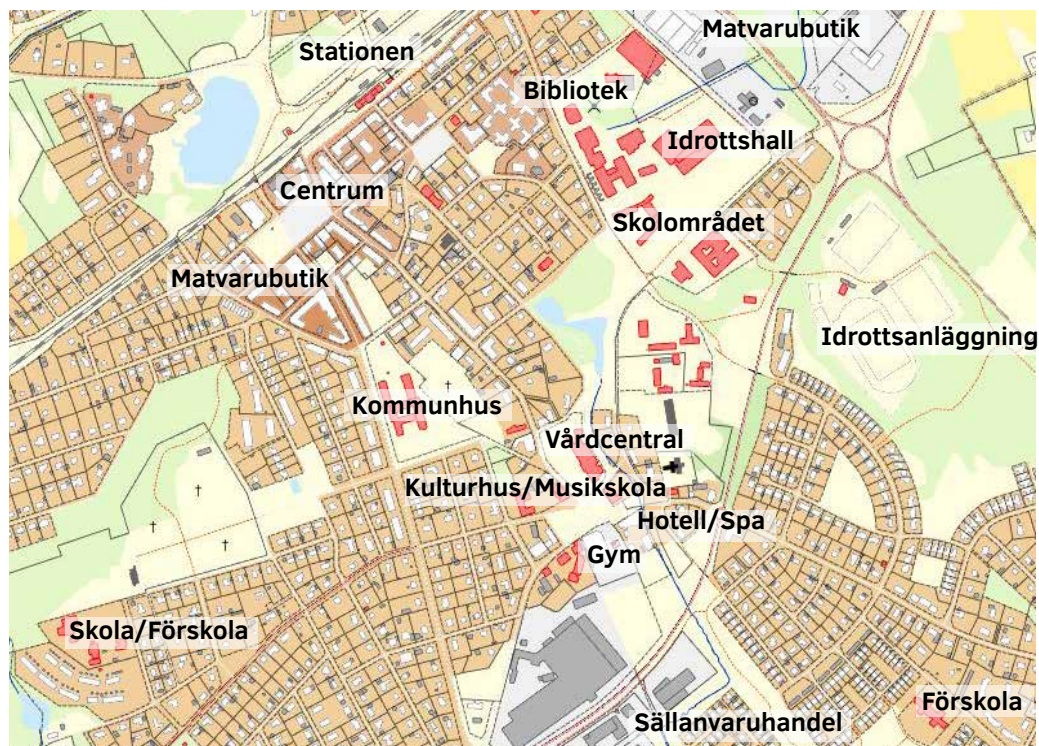
Intilliggande bebyggelse

Programområdet är stort och sträcker sig från Höörs tätorts äldsta bebyggelsestruktur vid Gamla torg till nyare sällanvaruhandel med storskaliga byggnader på andra sidan väg 23. Området ramar in av villabebyggelse på andra sidan Ringsjövägen, Vinkelgatan och Södergatan.

Gamla torg ramar in av äldre bebyggelse som Gästgiveriet, gamla gårdar som byggts om för modern verksamhet samt Kulturhuset Anders i intilliggande kvarter. Gamla torg avgränsas också av modernare bebyggelse som vårdcentralen i norr och Colorama som vittnar om en annan tidsanda och skala.

Hällbo 27 består av en handelsbyggnad i en våning, historiskt har det varit dagligvaruhandel även innan befintlig byggnad byggdes på tidigt 1980-tal. Byggnaden är inte anpassad i sin arkitektur till sin viktiga placering mitt i Höörs kulturhistoriska centrum. Byggnaden är i en våning ut mot Gamla torg.

Hällbo 42, Gästgiveriet, är en av Höörs ursprungliga gårdsplatser. Byggnaden har nyligen renoverats med stor omsorg vid dess kulturhistoriska värde. Gästgiveriet har ett stort kulturhistoriskt värde för Gamla torg och för Höörs gamla kyrkby. Hänsyn måste tas vid exploatering i dess direkta anslutning.



Karta över befintliga mälpunkter i Höörs tätort

Vårdcentralen i Höör, nordöst om Gamla torg



Gamla torg, foto taget österifrån, Bykrogen i fonden



Villabebyggelse längs med Ringsjövägen



Parkering mellan Ringsjövägen och Södergatan



Höörs Gästgifwaregård, restaurang, hotell och spa, foto från norr



Höörs Gästgifwaregård till höger, kyrkan i fonden, foto taget från väster



Bykrogen, foto från öster



Kulturhuset Anders, foto från söder



Plåtindustrin som upptar stora delar av området



Bebyggelse längs med Ringsjövägen som idag inhyser vårdboende



Storgatan med Gamla torg i fonden



Ringsjövägen med plåtindustrin till höger i bild



Bensinstation söder om området, foto från nordost



Verksamheter söder om området, väg 23 + förgrunden, foto från nordost



Foton tagna av Höörs kommun

Cykelväg söder om väg 23



Plåtindustrin vid väg 23



Bensinstation i korsningen Ringsjövägen/Södergatan



Kulturmiljö

Höörns kommuns översiktsplan anger "Gamla kyrkbyn" som ett värdefullt sammanhängande kulturmiljöområde. Gällande detaljplan för området redovisar även skydd för kulturhistoriska miljön vid Gamla torg och förvanskning av Gästgiveriet (Hällbo 42) och Alex 2. Nio av de ursprungliga gårdsplatserna finns fortfarande kvar varav många i direkt anslutning till Gamla torg.

Det nya området ska förhålla sig och anpassas till de kulturhistoriska värdena har Tengbom tagit fram en kulturmiljöutredning över området 2020-03-01.

Gamla kyrkbyn

Gamla kyrkbyn beskrivs i Höörns kommuns kulturmiljöprogram delområde 1, antagen 2013.

Runt Gamla torg och kyrkan ligger den äldsta delen av Höör, en gång en kyrkby med marknadsplats. delar av bebyggelsen finns kvar. Kyrkomiljön med kyrka, prästgård, skolbyggnad och friliggande enbostadshus visar på en relativt stor del ursprunglighet.

I takt med att landskapet koloniserades uppstod ett mönster av vägar, som delvis ligger till grund för dagens vägnät. Vid tiden för laga skifte (1825-30) fanns det 19 gårdar och ett "gatehus" i byn, de flesta av dem samlade söder och väster om nuvarande Gamla Torg. Nio av de ursprungliga gårdsplatserna finns fortfarande kvar.

Från och med 1858 omvandlades Höör från kyrkby till stationssamhälle. Stationssamhället med nytt torg expanderade ett stycke nordväst om kyrkbyn, men under hela 1800-talet och in på 1900-talet var Gamla torg en viktig handelsplats.



Ca 1950-tal. Gamla torg Foto: Bildarkivet Höörns kommun.

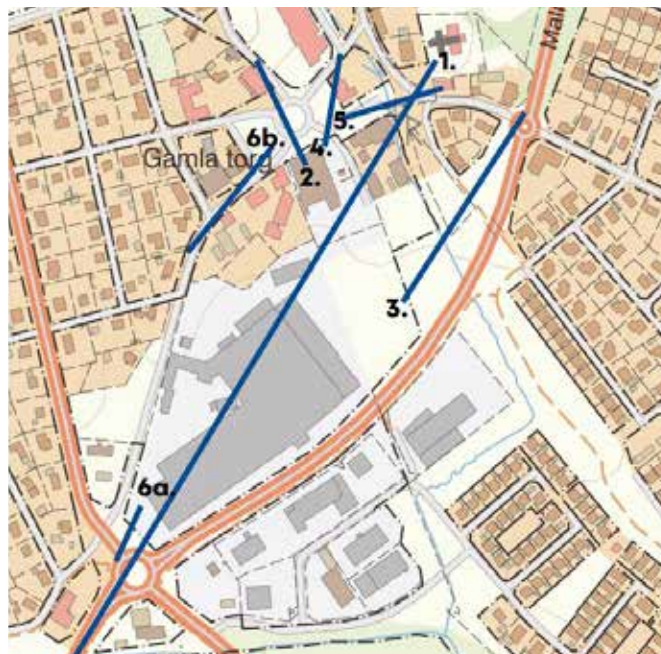
Kulturhistoriska värden

Gamla torg är en av Höörns äldsta bevarade struktur och påminner om ortens uppkomst. Gamla torg som från början utgjorde den oskiftade bondbyns inägomark, utvecklades till en viktig vägkorsning i kyrkbyn och så småningom en plats för torghandel och handel. Vägmötena är viktiga kulturhistoriska värden.

Programområdet Hällbo 17 m.fl. med dess industri verksamhet bedöms ha inga, eller mycket få kulturhistoriska värden.

Byggnaderna kring Gamla torg som är äldre än 1900 har vidmakthållit arkitektoniska drag från den gamla bondbyns mangårdar, i att de är utformade som envåningslängor med symmetrisk fönstersättning och sadeltak

Industribyggnaderna bedöms inte inneha några uttalat starka industriarkitektoniska värden. Fastigheterna Hällbo 26 (Attendo sjukhem) består av flertalet byggnadskroppar vari man i de enskilda byggnaderna kan finna arkitektoniska element med visst värde. T ex det



Figur 9 Siktlinjer enligt Tengboms Kulturmiljöutredning

modernistiska bostadshuset med vit fasadputs och framträdande balkongfront. Byggnaderna bedöms i det här översiktliga skedet inte inneha historiska värden eller arkitektonisk unicitet som motiverar ett bevarande.

Miljöskapande värden

Några miljöskapande element inom eller i anslutning till programområdet och som inte utgörs av byggnader är bl.a. eken som står mitt i området, bäckarna, den tvåspannade bron vid gästgiveriet, platsbildningarna som skapas av vägmötena, torgrondellen, kyrkan med kyrktornet, siktlinjerna mot kyrktornet och Gamla torg samt programområdets entréer.

Siktlinjer

Viktiga siktlinjer vid entréerna till Höör är av kulturmiljöintresse att bevara. Vissa är långa medan andra är korta beroende på vilken väg eller väderstreck man ser ifrån.

De tre viktigaste siktlinjerna för bevarande av eller stärkande av kulturhistoriska värden:

1. Väg 23/Malmövägen - Hällbo 17 - kyrktornet.

Ca 800 meter siktlinje från söder, sett från väg 23/Malmövägen. Siktlinjen går mot kyrktornet genom södra planområdet. Kyrktornet har högt kulturhistoriskt och miljöskapande värde för Höör. Ny bebyggelse bör placeras och utformas så att sikten mot kyrktornet inte byggs bort. Hällbo 17 begränsas längst hela östra fastighetsgränsen av väg 23/Malmövägen. Denna del av programområdet har störst möjlighet till arkitektonisk frihet, så till vida den inte inkräktar på kulturmiljön vid Gamla torg och kyrktornet



Foto från siktlinje 1

2. Storgatan - Gamla torg - Hällbo 27

Ca 300 meter siktlinje från Storgatan ned mot Gamla torg och Coloramahuset. Här är det viktigt att en ny fondbyggnad på fastigheten Hällbo 27 förstärker, och inte stjälper, de kulturhistoriska kvaliteterna på Gamla torg. Siktlinjen är kulturhistoriskt viktig som koppling mellan kyrkbyn och stationssamhället samt viktig för ett harmoniskt och hänsynsfullt möte med kulturmiljön



Foto från siktlinje 2

3. Väg 23/Malmövägen - Hällbo 17

Ca 300 meter siktlinje från norr, sett från väg 23/Malmövägen. Den byggnad som först möter betraktaren från norra cirkulationsplatsen mot Hällboområdets östra del kommer att bilda en fond. Fondbyggnaden volym och framtoning bör ta hänsyn till gästgiveriet och eventuell insyn mot Gamla torg. Bebyggelsen på programområdets östra sida utmed väg 23/Malmövägen bör ha en tilltalande siluett som bidrar till en avvägd "Höörsk" helhetsmiljö.



Foto från siktlinje 3

Synpunkter och rekommendationer

I plan- och bygglagen, miljöbalken och kulturmiljölagen finns lagarna som skyddar kulturhistoriskt värdefulla byggnader och kräver att nya hus som byggs inom befintlig bebyggd miljö eller andra kulturmiljöer ska anpassas så att de inte inverkar negativt på kulturhistoriska värden.

Fastigheterna inom programområdet har inga skydds- eller varsamhetsbestämmelser i gällande detaljplan. Det har däremot gästgiveriet på grannfastigheten Hällbo 42 och huvudbyggnaden på Alex 2. Dessa är skyddade med lilla "q", vilket betyder att de inte får förvanskas samt att hänsyn till kulturmiljön måste tas vid eventuell nybyggnation.

Syftet med planprogrammet är att exploatera området med bostäder, vilket förändrar områdets bebyggelsemiljö och kulturhistoriska förutsättningar. Idag innehar dessa fastigheter kulturhistoriskt eller upplevelsemässigt värde. De kulturhistoriska värdena upptäcks först om fastigheterna läses samman med Höörs historia och Gamla torgs bebyggelse och vägnät.

Det största värdet besitter Gamla torg, varför torget bör betraktas som områdets viktigaste element. Den nya bebyggelsen i programområdet ska därför förhålla sig till Gamla torg så att dess ålderdomliga karaktär bevaras och fortsatt är läsbar.

Den största byggnadsmassan kommer att uppföras på Hällbo 17 och bli framträdande tillskott i området, men kan föra med sig positiva effekter genom att återföra liv och rörelse kring Gamla torg och till de kulturhistoriskt värdefulla gatusträckningarna som leder in mot Gamla torg. Nya byggnader som ligger utmed Malmövägen och Ringsjövägen kan ges en friare gestaltning så tillvida detta inte dominerar eller tar bort Gamla torgs kulturmiljö eller skymmer siktlinjer mot kyrktor-net.

Förslaget från utredningen kan sammanfattas i följande punkter:

- Bebyggelse mot gamla torg i ett (max två) och ett halvt plan med sadeltak, Viktigt att tänka på det nya gaturummet på Hällbo 27 och mötet med

Gästgiveriets sidobyggnad.

- Fokus bör ligga på att förstärka den gamla bykärnekartären och att skapa en utformning som knyter an till den. Mer sentida byggnader har inte samma starka historiska koppling till platsen och blir därmed inte vägledande för ny utformning på samma sätt som äldre byggnader kring torget.
- Nya byggnader ut mot torget bör harmoniera med utformningen av byggnader kring torget i övrigt. Genomgående drag i den äldre bebyggelsen är låga byggnader, som regel i ett plan, som är vända med långsidan mot torget. Fönstersättningen är symmetrisk men låg fönsterbröstning och husen har naturstenssocklar.

Rekommendationer för fondbyggnader och byggnader utmed siktlinjerna

I programområdet rekommenderas att den nya bebyggelsen plockar upp följande särdrag eller tar hänsyn till:

- entréer mot torg och gator.
- gatubyggnader med höga stensocklar.
- rödbrunt tegel eller puts i ljusa nyanser av grått, gult eller vitt (ev. tegelfärgad puts) på fasaderna.
- sadeltak på majoriteten av husen och på de inom kulturmiljöerna visuellt viktigaste byggnaderna, ex. fondbyggnader.
- siktlinje 1 hålls öppen.
- fondbyggnader i siktlinjer 2, 3 och 6a får väl avvägda volymer, max två våningar, ut mot torget och gästis.
- i siktlinje 4, 5 och 6b är torgets utformning viktigt för att bli en harmonisk mötesplats med förtydligad historia med hjälp av den angränsande byggda miljön.

Natur och rekreation

Kolljungabäcken

Kolljungabäcken och det gröna stråk som finns längs med bäcken är av central betydelse för utvecklingen av området. Rinnande vatten innebär en betydande kvalitet och förhöjer upplevelsen av området för besökare och boende. Att säkerställa allmänhetens tillgång till bäcken blir centralt för områdets utveckling. Kolljungabäcken kopplar vidare norrut till Höörs "stadspark" Enebacken och söderut till Höörsån och Sätofta hed.

Stora och halvstora träd som idag växer längs med bäcken ska bevaras i mesta möjliga mån för att bibehålla en ridå som ramar in planområdet. Vid stenbron mot Gästis, finns grupper av större uppvuxna träd som behöver bevaras. Sträckan längs med bäcken behöver göras tillgänglig för fotgängare på respektive sidor om bäcken och kopplingar behöver skapas över bäcken på ett eller ett par ställen.



Kolljungabäcken har viktiga kvaliteter för området med rinnande vatten och skuggning från intilliggande träddrå.

Vidare kopplingar:

Höörs finpark, Enebacken, ligger ett par hundra meter uppströms. Nedströms rinner bäcken genom Veterie-närsområdet och därefter mot Sätofta hed och Ringsjön. Barriärer finns i båda riktningarna i form av väg 23 i söder och Skolgatan/Ågatan/Eriksgatan i norr.

Eken

Eken som ligger i tomtgräns mellan det som idag är Höörs plåt och gräsytan utanför är en central punkt både som landmärke och för de naturvärden den hyser.

I ett område med hög andel hårdgjord mark och få större träd får eken extra stor betydelse som naturin-slag. Ekar i den här dimensionen kan förväntas hysa en mängd naturvärden och fungera som värd för en mängd arter av svampar, insekter, djur, mossor och lavar. Att eken är solitär i förhållande till kringliggande vegetation gör att den har kunnat breda ut sig och få ett habitus som är typiskt för friväxande ekar med gro-va, vidväxande sidogrenar som breder ut sig i samtliga riktningar.

Kopplingar i området

I samband med skapandet av nya stadsdelar, som i fallet med programområdet, finns behov av att skapa sammanhängande sekvenser eller stråk med allmän platsmark där det finns möjlighet att röra sig och som kan bidra till att binda samman området visuellt. Ett genomgående stråk som binder samman det blågröna området vid Kolljungabäcken i nordost övriga progra-mområdet behöver vara tillräckligt brett och samman-hängande för att fylla sina önskade funktioner.

Attraktiva och sammanhängande stråk stimulerar till att ta sig fram till fots. Utformning och kopplingar till närliggande målpunkter har avgörande betydelse för hur människor att röra sig. Stråket bör koppla till grön-området vid Kolljungabäcken.

Kulturella ekosystemtjänster:

Möjlighet att röra sig längs med vatten är en stor kvalitet för att skapa goda miljöer för rekreation. Med fördel kan någon del av bäcken även göras tillgänglig ner till bäckfåran. Den stora eken samt trädridån längs med bäcken bidrar till kringliggande platsers uttryck och till att skapa rumslighet. Eken skapar historisk anknytning och ger tyngd åt platsen då den överlevt flera generationer av människor. Eken hade redan stått på platsen i många år redan när Höörs plåts verksamhet startade upp på platsen 1937. Trädet kan överleva flera hundra år till och har stor potential att fungera som en central punkt som ger området identitet och karaktär.

Reglerande ekosystemtjänster:

Eken mitt i området och trädridån längs Kolljunga-bäcken bidrar till att reglera vattenflöden i trädkronor och rotsystem i samband med regn eller skyfall. Träden bidrar med vindskydd och skugga. Skuggning av själva bäckfåran har betydelse för att bevara den öppna karaktären och den vattenspegel som finns

idag. Träden vid bäcken hjälper också till att bevara bäckfårans karaktär genom att deras rotsystem binder jorden och bidrar till att upprätthålla markens struktur. Läget i nära anslutning till väg 23 gör att stråket och ridån kring bäcken bidrar till en avskärmade karaktär och motverkar buller och negativa visuella effekter av vägen. Samtidigt bidrar vegetationen till upptag av luftföroreningar från vägen. Träden har en viktig funktion för mikroklimatet i hårdgjorda områden och hjälper även till att binda en stor mängd luftföroreningar, bl.a. i form av kvävedioxid, ozon och svaveldioxid.

Avsätta utrymme:

Tillräckligt med yta och utrymme behöver avsättas för att säkerställa trädets framtida centrala funktion för området. Behov finns av att skydda trädet i såväl planering som anläggningsskede och senare i samband med skötsel och utveckling för att säkerställa dess utveckling i det på sikt fullt utbyggda området.

Biotopskydd

Programområdet berörs inte av något biotopskydd.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Information om vattenkvalitet och miljö kvalitetsnormer för vatten finns i Vatteninformationssystem Sverige (VISS).

Större delen av Höörs tätort överlappar ett grundvattenmagasin i sand och grus. Det gäller även detta planprogram. Vattenförekomsten har god kemisk och kvalitativ status. Transport och infrastruktur står för betydande påverkan. Grundvattnet bedöms vara i risk att inte uppnå god kemisk status till år 2027 med avseende på klorid. Möjliga åtgärder för långsiktigt god vattenkvalitet är efterbehandling av miljögifter och minskad användning av vägsalt.

Recipienten för programområdet är Höörsån. Höörsåns miljö kvalitetsnorm har måttlig ekologisk status och ej god kemisk status. En av riskerna för statusen för Höörsåns vattenkvalitet är dagvatten från tätorter och vägar som förorenar. Höörsån är känslig för övergödning, bromerad difenyleter och kvicksilver.



Den stora eken vid gränsen till Höörs plåt är ett landmärke för hela området. Ekens framtida utveckling behöver säkerställas i planarbetet.



Höörs ån är recipient för programområdet

Dagvatten

Höörns kommun har en dagvattenpolicy som antogs 2017. I dagvattenpolicyen förordas öppen dagvattenhantering i nya områden. Detta både för att kunna hantera skyfall på ett effektivare sätt och för att kunna fördröja och rena dagvattnet på vägen till recipienten.

Dagvattenkvalitet

Recipienten för programområdet är Höörsån. Höörsåns miljö kvalitetsnorm har måttlig ekologisk status och ej god kemisk status. En av riskerna för statusen för Höörsåns vattenkvalitet är dagvatten från tätorter och vägar som förorenar. Höörsån är känslig för övergödning, bromerad difenyleter och kvicksilver.

Flöden före exploatering

I tabell 5 redovisas flödena av dagvatten för befintlig markanvändning, area och avrinningskoefficient

| Mark-användning | Area (ha) | φ | Red. area (ha) | Flöde | | |
|-----------------|-------------|-------------|----------------|-------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | | | | 2-årsregn utan KF (l/s) | 10-årsregn utan KF (l/s) | 30-årsregn utan KF (l/s) |
| Tak | 2,62 | 0,90 | 2,54 | 316 | 537 | 772 |
| Asfalt | 2,46 | 0,80 | 1,97 | 264 | 449 | 646 |
| Gräsyta | 2,29 | 0,10 | 0,23 | 31 | 52 | 75 |
| Totalt | 7,36 | 0,62 | 4,55 | 611 | 1 038 | 1 493 |

Tabell 5. Markanvändning och beräknade flöden för ett 2-, 10- och 30-årsregn utan klimatfaktor för befintlig situation.

Fördröjningsvolym

Befintliga dagvattenledningar i Ringsjövägen kan ta omhand dagvattenmängder upptill ett 2-års-regn 566 l/s. Enligt Höörs kommuns dagvattenpolicy ska nya exploateringar räkna på att kunna fördröja ett 10 års regn utan att byggnader ska ta skada. För programområdet behövs därför kapacitet för fördröjning av dagvatten för minst 442 m³.

Skyfall

Höörs kommun har gjort en översiktlig översvämningskartering över tätorten. Denna visar att programområdet har en översvämningsproblematik som grundar sig i de befintliga marknivåerna för verksamhetsområdet.

Området är till stora delar hårdgjort och dagvattnet från området hamnar i dag i Höörs ån utan direkt rening av dagvattnet. Vid en förändring av området kommer dock nya krav på dagvattenhantering och hur man hanterar skyfall.



Figur 10 Skyfallskartering för 55 mm regn, Rambölls dagvatten- och skyfallsutredning

Skyfallsutredning

Ramböll har i mars 2020 tagit fram en dagvatten- och skyfallsutredning för programområdet. I denna utredning har de gjort en skyfallskartering i SCALGO Live. Vid analysen bortses infiltration och inverkan av ledningsnät.

Skyfallskarteringen är gjord för 55 mm regn (motsvarar exempelvis 1 timmes 100-års regn utan klimatfaktor). Resultat se figur 10. Stående vatten under 10 cm visas inte.

Lågpunkten kring befintlig industrifastighet håller vid 55 mm regn 4500 m³ där vattendjupet är upptill 0,5 m. Det finns fler lokala lågpunkter inom programområdet som redovisas i figur 10.

Största delen av planområdet rinner till lågpunkten vid Hällbo 17. Lågpunkten blir ett inestängt område. Vattnet tippas över kanten från lågpunkten när tröskelnivån +64,4 nås som är den lägsta punkten för väg 23.



Figur 11 Avrinningsområde, Rambölls dagvatten- och skyfallsutredning

Då rinner vattnet över väg 23, in mot fastigheter söder om planområdet, och vidare till Höörsån. Skyfallsanalysen visar att detta inte sker förrän vid ett 122 mm regn.

Området väster om Ringsjövägen rinner via Södergatan eller Ringsjövägen till cirkulationsplats med väg 23 i söder.



Figur 12 Avrinningsområde, Rambölls dagvatten- och skyfallsutredning

Teknisk försörjning

El

Kraftringen elnät AB är nätägare inom programområdet. Det finns ledningar in till befintligt programområde. Hur ledningarna går inne på de privata fastigheterna är oklart utan ytterligare utredning. Exploatören får räkna med att kapaciteten kan komma att behöva ökas för att klara den nya förbrukningen med bostäder.

För att säkerställa behovet av el nu och i framtiden kommer Kraftringen att se över kabelbeståndet i kring Hällbo 17 mfl.

I området finns idag en blandning av både 10 och 20kV kablar och Kraftringens intension är att spänningshöja Höör till 20kV för att just säkra för framtiden.

En annan anledning till denna spänningshöjning beror på att de befintliga 10 kV kablar som finns i Höör, är i den åldern där den tekniska livslängden har eller i det närmsta förestående kommer att löpa ut inom kort. Då detta är en process som inte går att utföra allt på en gång, får det genomföras efter stor planering samt synkas med Höörs utbyggnadsplaner.

På Hällbo 11 finns en större transformatorstation. Hällbo 11 ligger mitt i fastigheten Hällbo 27 och för att kunna exploatera fastigheten så kommer transformatorstationen och ledningarna till stationen behöva flyttas. Flytten behöver genomföras i nära samarbete med Kraftringen AB för att säkerställa att nya transformatorstationer hamnar på rätt avstånd för att säkra elförsörjningen inom det påverkade området. Hällbo 11 försörjer stora delar av den omliggande bebyggelsen kring Gamla torg.

Hällbo 17 har en större transformatorstation inne i industrilokalen som förser industriverksamheten med elkraft. Då dagens industriverksamhet har en stor energiförbrukning är denna station försörjd av flertalet kablar, både 10 kV och 20 kV. Den inhysta transformatorstationen FLH-019 som idag finns i Höörs Plåt måste avvecklas, på grund av infrastrukturen till denna station är det av största vikt att en ersättningsplats hamnar i närheten av den befintliga då det är en knut-

punkt för både 10 kV och 20 kV idag.

De 10 kV kablar som går in i transformatorstation FLH-019 kommer fortsättningsvis ligga kvar i det kabelstråk som det gör idag, vid rivningen av stationen skarvas kablarna utanför.

Kraftringen har gjort bedömningen att det nya området behöver minst 4 st "dubbelstationer" för att klara försörjningen av området. Dubbelstationer är byggnader med plats för två transformatorstationer. Hänsyn har då tagits till planerna på omfattande solcellsanläggningar på de nya byggnaderna och på ett eventuellt behov av ca 400 - 450 uttagspunkter för elbilsladdning.

Inom Hällbo 17 m fl finns idag befintliga hög- och lågspänningskablar som kommer ligga i vägen för byggnationen, och eventuella kostnader för dessa flyttar kommer exploatören att stå för.



Hällbo 11, befintlig transformatorstation

Avfall

Merab AB har ansvar för renhållningen och avfallshandlingen i Höörs kommun. Merab har riktlinjer för avfallshandlingen vid nybyggnation.

Några av kraven är avstånd och krav på genomfartsvägar eller vändzoner där renhållningsbilarna inte behöver backa. Renhållningsbilarna ska ha maximalt 50 meter från gata till placeringen av avfallskärnen.

Allmänna VA-ledningar

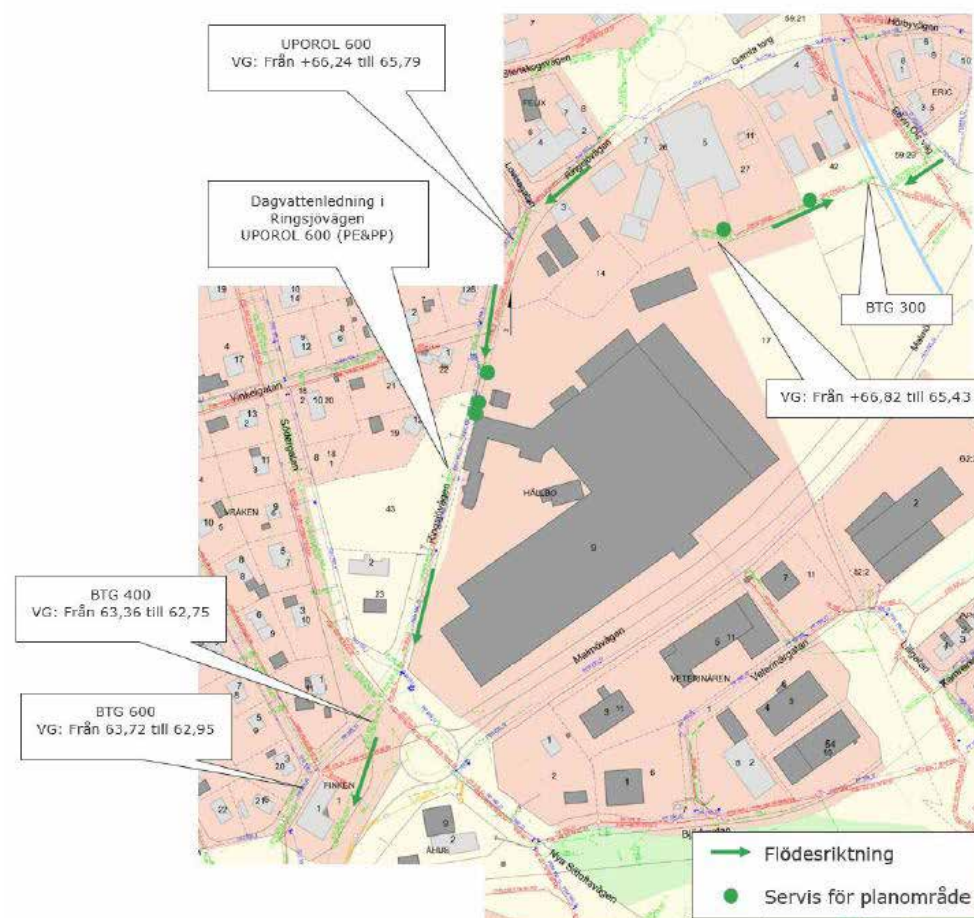
Vattenledningar finns i Ringsjövägen samt i en ledning under väg 23. Vattenledningar finns även under gång- och cykelvägen söder om väg 23. Spillvattenledningar och dagvattenledningar finns dragna igenom det befintliga grönområdet i väster och i södra delen av fastigheten Hällbo 27. Ledningarna som går genom Hällbo 27 försörjer Hällbo 26 med spillvatten och dagvattenförsörjning. Spillvattenledningar finns även i Ringsjövägen.

Befintlig plan anger U-område för att skydda befintliga ledningar inom Hällbo 27 och 42. Vid nyexploatering måste exploateringen antingen anpassas till ledningarnas placering eller måste exploatören bekosta flytten av ledningarna.

Befintlig verksamhet har en stor förbrukning av vatten. Kapaciteten för vatten och spillvattenförsörjning för föreslagen ny användning är däremot oklar i dagsläget. För att kunna fastslå kapaciteten behöver en va-utredning tas fram som fastslår vilka åtgärder som behövs för att eventuellt öka kapaciteten i ledningsnätet. För första etappen bedöms ingen kapacitetsbrist finnas.

Fiber

Telia Sonera har ansvar för fiberutbyggnaden i Höörs kommun. Vid en exploatering kommer Telia Sonera vara inblandad i planeringen av var deras infrastruktur ska ligga.



Figur 13 Befintliga VA-ledningar

Föroreningar i mark

Större delen av marken på planområdet har använts som industri under lång tid. Länsstyrelsen har klassificerat fastigheten som riskgrupp 2, näst högsta riskgraden för förorenade områden. I bedömningen för området kan man läsa att Länsstyrelsen övervägt att ge området en riskklass 1, men att skyddsvärdet bedöms vara lågt vilket gör att den slutliga klassificeringen landade i en riskklass 2. Anledningen till den höga klassificeringen är att verksamheten under lång tid använt sig av klorerade lösningsmedel.

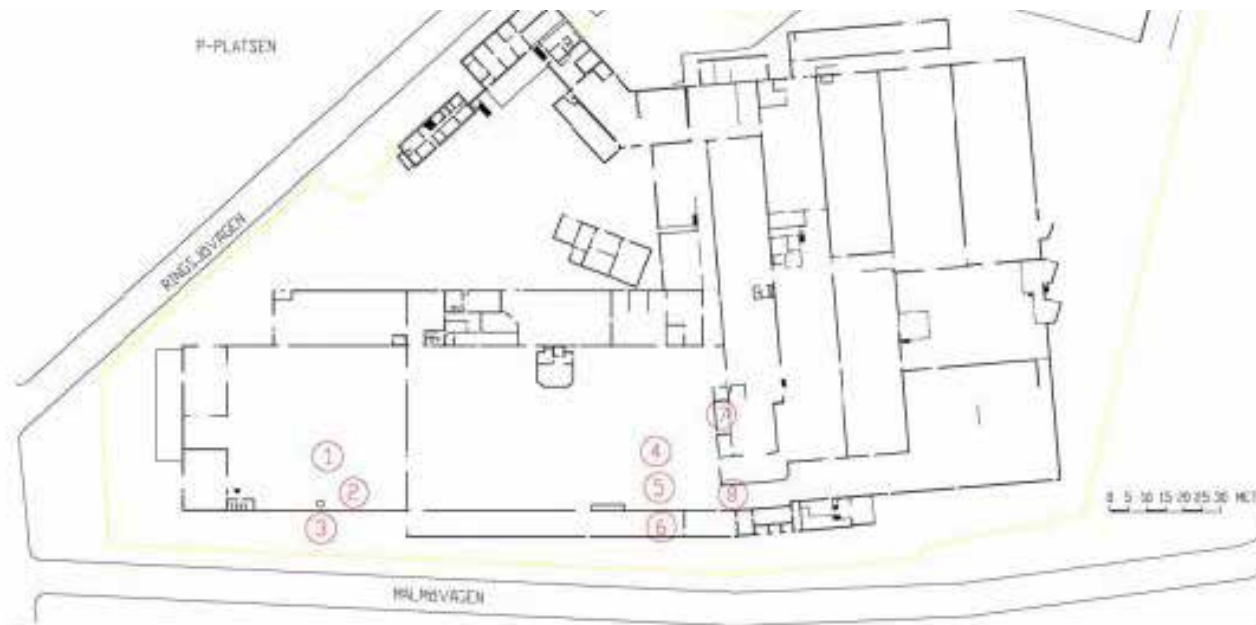
Klorerade lösningsmedel och i detta fallet Trikloret är en kemikalie som uppmärksammas allt oftare i samband med mark- och grundvattenföroreningar. Den bedöms ha mycket hög farlighet och även relativt små mängder kan förorena stora områden. Exploatören har därför tagit fram en översiktlig miljöteknisk undersökning.

Historik

Fastigheten Hällbo 17 har sedan 1937 innehållit industriverksamhet för plåtindustri. Under åren har industriverksamheten tillverkat diverse stål- och plåt detaljer som även inneburit behov av avfettning och lackering i stor skala. Tidigare använde man inom verksamheten trikloret (tri) för avfettning innan våtlackering. Från 1989 skedde en succesiv övergång från detta till järnfosfatering och pulvermålning. Även blästring (torr) och alkalisk avfettning användes. Man har tidigare

PAH= finns i petroleum och kol samt bildas vid förbränning av organiskt material. Detta betyder att ämnena förekommer i stadsmiljöer. De bildas även vid grillning av mat, främst från proteinrik sådan såsom kött. Den svarta stekytan kan innehålla koncentrationer av PAH:er som långt överstiger gränsvärdet i luft, varför grillad mat kan anses vara en orsak till ökade cancerfrekvenser hos människor.

Småskalig vedeldning, trafik inklusive fartygstrafik och rökning är de huvudsakliga källorna till utsläpp av PAH i luft i Sverige. Spill av eldningsolja, till exempel bunkerolja till fartyg, ger utsläpp av PAH till mark och vatten.



Figur 14. Placering tri-tankar, tri-avfettare, förtunningsanläggning samt myrsyrabad (markerat med numrerade cirklar). Swecos Miljötekniska undersökning

hanterat stora mängder kemikalier, bl.a. lösningsmedel (xylen) och trikloret. Under 70-talet var förbrukningen av trikloret mycket stor (inköp av 35-45 ton trikloret finns registrerade under 1975). Trikloret förvarades utomhus i tank. Enligt uppgifter utvecklades tankarna i början av 1990-talet.

Inom planprogramområdet finns flera områden där man under längre tider hanterat drivmedel och haft verkstadslokal som även dessa har potentiella föroreningsrisker. Det finns flertalet nergrävda cisterner kvar från tidigare bensinstationer.

Undersökning

En översiktlig miljöteknisk undersökning har tagits fram av SWECO environment i november och december 2019.

Miljötekniska undersökningen har genomfört olika typer av provtagning beroende på tänkbara föroreningsämnen. Man har tagit prov av jord, grundvatten, asfalt och porgas.

Klorerade lösningsmedel kännetecknas bl. a. av hög

flyktighet. Om det skett läckage till jordlagren inom det aktuella området är det högst troligt att porgasen i jordlagren är påverkade av denna kemikalie eller dess nedbrytningsprodukter. Provtagningen och analys av porgas är därför lämpligt som ett första steg för att kartlägga om det finns flyktiga föroreningar, samt om det finns skäl att göra ytterligare utredningar om spridning eller inte.

Valet av punkter för porgasprovtagning utgörs av den historiska information som finns av var man använt klorerade lösningsmedel och placering av tankar mm.

Föroreningsresultat

Jord

Undersökningen av jordproverna visar att stora delar av Hällbo 17 består av olika typer av fyllningsmaterial. Prov på fyllningsmassor och naturlig jord har visats sig innehålla halter av PAH-H som överskrider Naturvärdsverkets generella riktvärde för känslig mark på enstaka prover.

Avseende metaller underskreds Naturvårdsverkets rekommenderade värden för merparten av utredda metaller och punkter.

Grundvatten

Analys av grundvatten från en provpunkt påvisade barium överskridande "target value" för Holländska riktvärden övriga halter av metaller återfinns inom kategorin mycket låga halter enligt SGUs bedömningsgrunder.

I en punkt påträffades trikloreten överskridande gränsen för låga halter enligt SGUs bedömningsgrunder.

Porgas

Resultaten från fältmätningarna av porgas dektekterade flyktiga kolväten från 3 av 13 provpunkter. Nivån som uppmättes var som högst en halt av trikloreten som ligger 12 gånger under riktvärdet för vad som tillåts vid bostäder. Intill punkt P1907 på karta XX uppmättes det högsta värdet av trikloreten.

Klorerade lösningsmedel

Inom Hällbo 17 har det i anslutning till tidigare placering av cisterner för trikloreten påträffas halter av trikloreten i både porgas och grundvatten. Högst halter har påträffats i anslutning till grundvattenrören R1906 vilket är i det område det historiskt sett varit en cistern placerad längst tid. Halterna i porgas är vid det enda mättillfället cirka 12 gånger under beräknade jämförvärden, men då det endast skett en mätning och i utkanten av det område där trikloreten tidigare använts kan det inte uteslutas att det finns högre halter i närområdet och då även över beräknade jämförvärden. Det har inte utförts några undersökningar för om det finns en spridning utifrån fastigheten åt sydost.

Slutsatser

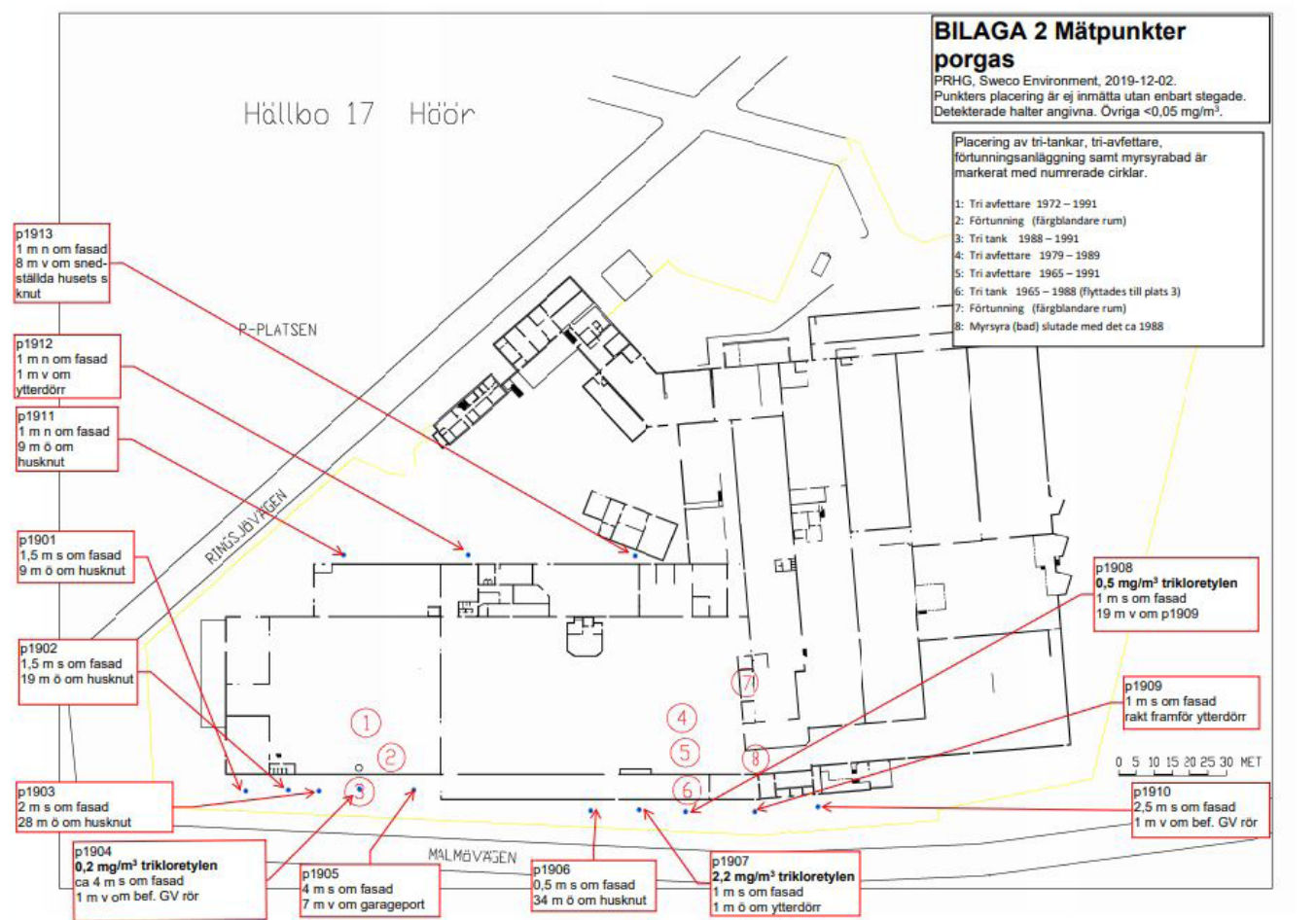
Swecos undersökning ger tillsammans med tidigare genomförda undersökningar en översiktlig bild av föroreningsituationen inom det aktuella planprogramområdet. Påträffade föroreningar bedöms inte utgöra en oacceptabel risk för nuvarande verksamhet inom utredningsområdet.

Det tidigare åkermarksområdet i utredningsområdets östra delar bedöms inte förorenat och här bedöms det inte heller finnas behov av ytterligare utredningar. Detta område bedöms utifrån denna aspekt lämplig för bostäder.

Fastigheten Hällbo 17 och 43 har lätt förorenade fyllningsmassor med risk för lokala föroreningshalter över känslig markanvändning. Inför en eventuell exploatering rekommenderas en förtätad provtagning av fyllnadsmassor.

Beträffande förekomsten av trikloreten i porgas och grundvatten bör denna förorening vidare undersökas och avgränsas. Undersökningar bör ske genom mätningar och analys av grundvatten och porgas inom planprogrammets området, men även spridningar ut från fastigheten bör utredas. Det bedöms troligt att marken kan göras lämplig för bostäder, dock kan åtgärder krävas för att sanara marken.

Inför eventuell urschaktning av förorenade jord- och asfaltsmassor ska en anmälan enligt 28 § förordning om miljö- och hälsoskydd inlämnas till miljöförvaltningen i god tid innan arbetena påbörjas.



Figur 15. Mätpunkter och resultat från provtagningen av porgas. Swecos miljötekniska utredning

Geoteknik

Sweco civil AB, har under vintern 2019 genomfört geotekniska undersökningar över programområdet för att fastslå lämplig grundläggning och ge information för vidare planering inför bostadsexploatering.

Geotekniska förhållanden

Enligt SGU:s (Sveriges geologiska undersökning) hemside framgår det att planområdets jordart huvudsakligen är morän. Planområdet är enligt SGU ett grundvattenmagasin (stora delar av Höörs centrum är utpekade som område med grundvattenmagasin).

Ytskiktet inom undersökningsområdet utgörs av fyllning av grusig sand. Fyllningsdjupet är ca 0.3 till 3.1 meter under markytan.

De naturliga jordlagren under fyllning utgörs av grusig sand med ett djup ca 2.5 till 5.0 meter under markytan. Sanden har en medelfast lagringstäthet.

Jordlagren av grusig sand vilar på siltig sand/sandig silt, med ett djup ca 4.0 till 5.0 meter under markytan. Den siltiga sanden har en lös lagringstäthet.

Den siltiga sanden/sandiga silten underlagras av siltig sandmorän ner till undersökt djup, som mest ca 5 meter under markytan. Sandmoränen har en medelfast till fast lagringstäthet.

Geohydrologiska förhållanden

Vid provtagning observerades det fria vattenytan ca 1,2 till 2,3 meter under markytan i provtagningshålen. Grundvatten observerades vid nivåer ca +62,0 till +63,4. Observerade nivåer motsvarar ett grundvattenstånd ca 1,5 till 3 meter under befintlig markyta. Det högsta grundvattenståndet har observerats i de sydvästliga delarna av området. Med hänsyn till att observationstiden varit kort, ska grundvattennivån tidvis förväntas vara både något högre och lägre än vad som hittills uppmäts.

Radon i markluft

Uppmätta radonhalter i markluft ligger mellan 8 och 40 kBq/m³. Då jordlagren domineras av sand motsvarar det att uppmätta värden ligger inom gränsen för

normalradonmark. Därför rekommenderas radonskyddande åtgärder.

Rekommendationer

- Grundläggning för byggnader i upp till 4 plan bedöms kunna ske med kantförstyvad platta på mark. Detta avser såväl bärande delar av bottenplattan som de delar som endast utgör golv på markplan.
- Grundvattnets trycknivå får i utförandeskedet inte ligga närmare lägsta schaktnivå än 0,5 meter. Vid behov utförs en temporär grundvattensänkning.
- Tillfällig avsänkning av grundvattennivån får endast utföras om det är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen påverkas. I annat fall krävs tillstånd enligt miljöbalken. Länsstyrelsen bör kontaktas i frågan om avsänkning är aktuell.
- Med hänsyn till den genomsläppliga jorden inom området är förutsättningarna för lokalt omhändertagande av dagvatten genom infiltration goda.

Risker och störningar

Plåtindustri - Hällbo 17

På fastigheten Hällbo 17 (inom programområdet) finns idag industriell verksamhet. Det rör sig om tillverkning av plåtkomponenter till verkstadsindustrin samt renovering av dieselpartikelfilter till fordonsindustrin. Verksamheten är klassad som C-verksamhet vilket innebär att Tillstånds- och tillsynsnämnden i Höör kommun svarar för tillsynen.

Avsikten är att industriverksamheten ska flytta till en ny anläggning på verksamhetsområde nord i Höör. Den första etappen av stadsomvandlingen för Hällbo-kvarteret är dock tänkt att ske medan verksamheten fortfarande är i drift på nuvarande plats.

De störningar som tillstånds- och tillsynsnämnden känner till från verksamheten gäller buller och lukt. Ett klagomål om detta inkom 2016. Verksamheten gjorde vissa åtgärder gällande båda och följde upp med en ny bullerutredning 2017. Inga ytterligare klagomål har inkommit därefter.

Verksamheten genomför dessutom årliga stoftmätningar enligt krav i deras tillstånd. Det ligger långt under riktvärdet 5 mg stoft/Nm³tg med en halt på 0,3 mg/Nm³tg.

Drivmedelsstationer

Det finns en drivmedelsstation inom programområdet (på fastigheten Hällbo 23) och ytterligare två drivmedelsstationer i nära anslutning till programområdet (fastigheterna Veterinären 2 respektive Åhus 9). Utöver tillsyn genom Tillstånds- och tillsynsnämnden har verksamheterna även tillstånd enligt lagen om brandfarliga och explosiva varor (LBE).

Det finns inga bindande generella skyddsavstånd som anger hur nära drivmedelsstationer det är möjligt att bygga bostäder, utan de specifika förutsättningarna behöver studeras på platsen.

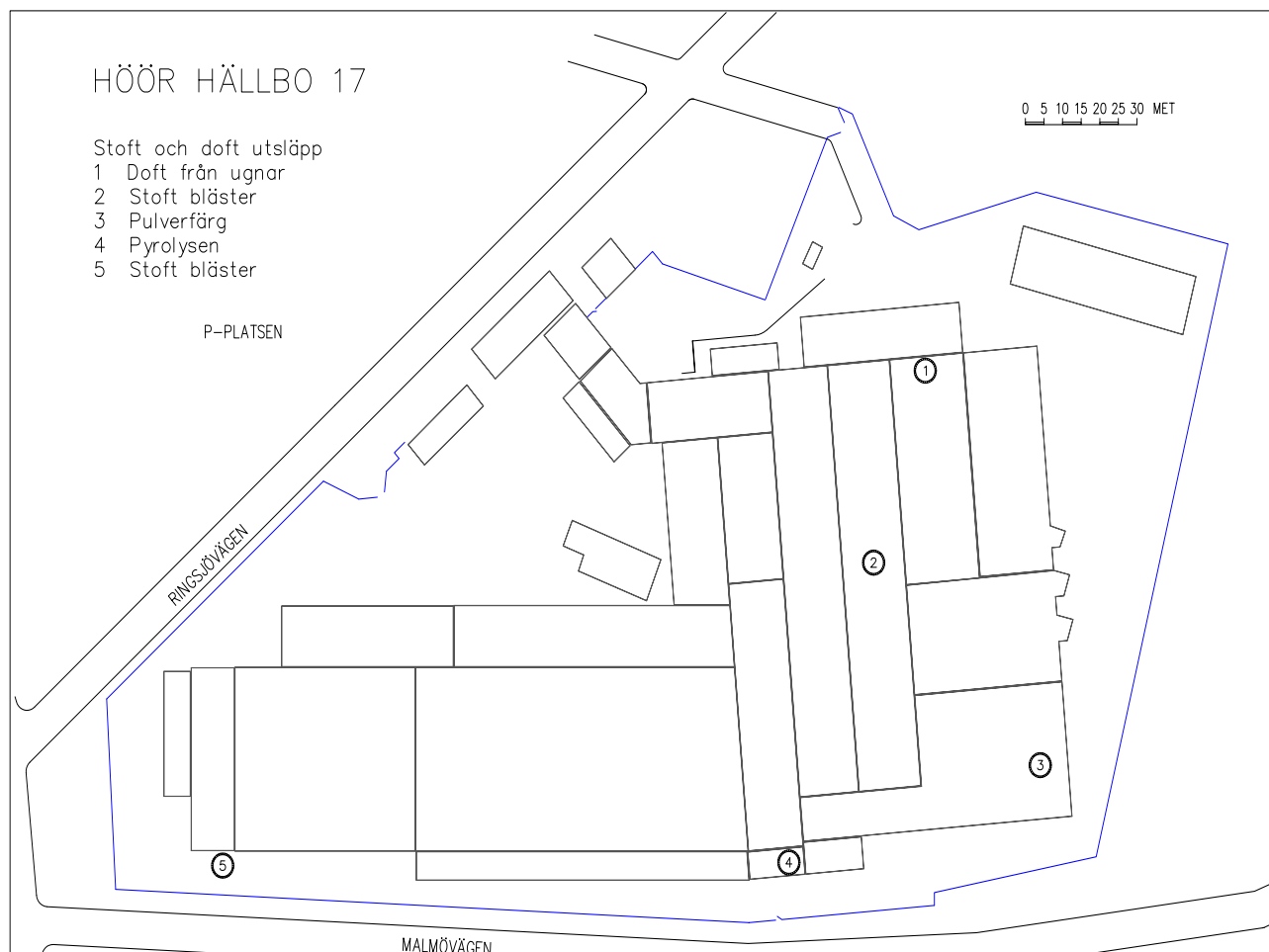
Förutom de uppenbara störningar i form av buller och lukt som kan uppstå vid en drivmedelsstation finns även vissa risker kopplade till lastning och lossning av drivmedel. Dessa risker prövas genom LBE-tillstånd-

det. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har publicerat en vägledning som preciserar antalet meter från olika delar av en bensinstationsanläggning till byggnationer (Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer, MSB 2015). Det längsta avståndet att förhålla sig till är 25 meter och det gäller från påfyllningsskåpen. Från mätarskåpen gäller 18 meter.

I det här fallet bedöms störnings- och olycksrisken vara liten från de två drivmedelsstationer som ligger på andra sidan 23:an, dels genom avståndet i sig (25

m mellan fastigheterna) och dels genom att väg 23 i sig genererar störningar som bedöms dominera över störningen från verksamheterna.

Avsikten är att fastigheten Hällbo 23 ska ingå i stadsomvandlingen och bebyggas med bostäder. Om det blir så att verksamheten på Hällbo 23 fortfarande pågår när detaljplaner upprättas för bostäder på angränsande fastigheter behövs en närmare bedömning av vilka anpassningar som är lämpliga. Det kan då handla om dels byggnadsfritt avstånd och dels vegetation eller andra skärmande åtgärder.



Figur 16. Aktuella störningskällor och deras position.
Källa, Industrigruppen HCU.

Transport av farligt gods

Väg 23 är inte rekommenderad transportled för farligt gods i det vägavsnitt som angränsar till planområdet. I stället finns lokala trafikföreskrifter som begränsar transport av farligt gods. Endast gods av klasserna 1 och 2 är tillåtna, där klass 1 står för explosiva ämnen och klass 2 gaser. Flytande farligt gods är inte tillåtet, utom när det utgör kortast möjliga lämpliga väg för lastning och lossning vid mottagaren.

Eftersom det finns tre drivmedelsstationer invid cirkulationsplatsen i programområdets södra ände kan det förväntas att flytande farligt gods transporteras på vägen i någon omfattning. Med hänsyn till föreskrifterna som begränsar transport av farligt gods på vägen bedöms dock omfattningen vara så begränsad att ingen särskild hänsyn behövs i planarbetet. För att säkerställa denna bedömning har en riskutredning tagits fram.

Deep fire & safety advisors har 2020-10-07 tagit fram en "Riskutredning, transport av farligt gods. Etablering av bostäder". Riskutredningen avser beskriva riskbilden för planområdet kopplad till befintliga leder av transporter för farligt gods och därmed utgöra en grund för att bedöma lämpligheten med detaljplanen, smat vid behov ge förslag på tillräckliga riskreducerande åtgärder.

Farligt gods transporteras primärt norrifrån via väg 13 och förbi aktuellt område på väg 23 till bensinstationer söder om planområdet. Riskbedömningen har utförts i enlighet med RIKTSAM:s riktlinjer.

I riskutredningen sammanfattas risken för etablering av bostäder enligt skissen:

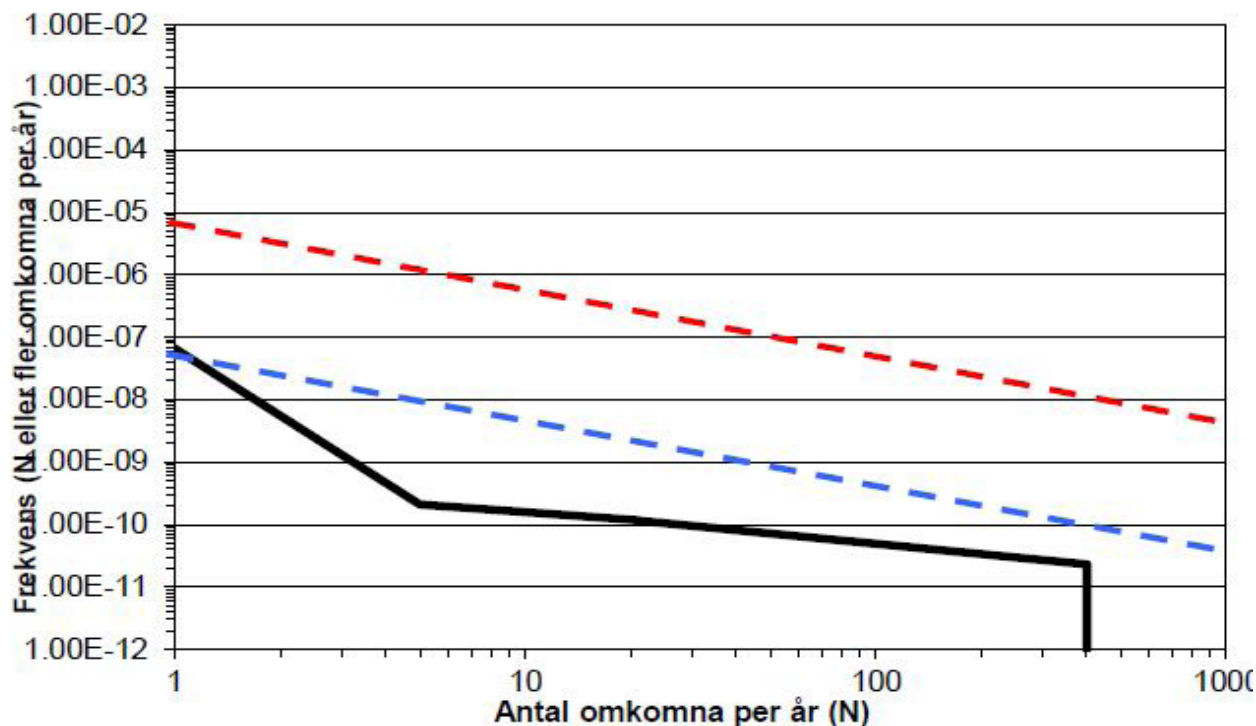
"Risknivån anses vara acceptabel för den planerade bebyggelsen. Då den föreslagna byggnationen är i minst trevåningsplan innebär detta att samtliga byggnader mot väg 23 faller under byggnadsklass Br1. Detta innebär att BBR (Boverkets byggregler) ställer högre krav på utförandet vilket medför att byggnaderna mot väg 23 kommer vara utförda i mer robusta material än om lägre byggnader eller småhus hade varit aktuellt. Detta medför också att de står emot tryckpåverkan

från explosioner bättre än småhus och stålhallar. Vidare är ytskiktsskruven högre för byggnader i tre plan eller mer vilket medför att ytskikten har bättre brandegenskaper.

Inga riskreducerande åtgärder föreslås baserat på resultaten från riskutredningen."

Värderingen av risken utgör en jämförelse med kriterier för vad som är en acceptabel risk. Riskanalysen har utgått ifrån att inga ytterligare riskreducerande åtgärder görs för den planerade bebyggelsen.

I figur 17 motsvarar det röda strecket övre gränsen för ALARP-området och den blå den nedre gränsen. Risknivåerna är korrigerade för att riskanalysen enbart tittar på en sträcka om 420 m istället för 1000 m som anges i RIKTSAM. Det svarta strecket redovisar risken för området.



Figur 17. Risknivåer enligt ALARP från riskutredningen.

Trafikbullerförordningen

Sedan 1 juni 2015 gäller förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader som ska tillämpas vid planläggning för bostäder. Förordningen reglerar riktvärden med en huvudregel (3 §) och en avstegsregel (4 §). I detta planprogram tillämpas i första hand huvudregeln:

Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskrida

1. 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och
2. 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

Bullerberäkning och slutsatser

Höørs kommun har beräknat bullernivåer med Tyréns app "Road Noise" (se trafik-avsnitt). Trafikflöden har räknats upp till år 2040 och trafikbullernivåerna har därför beräknats utifrån 13650 personbilar och 1560 lastbilar, totalt 15210 fordon/dygn (ÅDT). Vägglutningen satts till 1 % och omgivningen har angivits till landsbygd (country), vilket innebär att reflektioner från omgivningen inte räknas in.

Slutsatsen är att 30 m från vägmitt är det möjligt att klara riktvärdet 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad och maxnivån 70 dBA. Därutöver behöver ljuddämpade uteplatser ordnas, där den ekvivalenta ljudnivån inte överskrider 50 dBA.

I det fortsatta planarbetet behövs kompletterande bullerberäkningar utifrån de mer detaljerade förutsättningar som då kommer att vara kända. Bullernivåer behöver även beräknas längs kommunala gator.



Väg 23 genererar buller som påverkar programområdet.

Arkeologi

Kulturmiljölagen (KML) är den centrala lagen för kulturmiljövården i Sverige. Portalparagrafen 1 kap. §1 anger "Det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda kulturmiljön. Ansvaret för kulturmiljön delas av alla. Såväl enskilda som myndigheter ska visa hänsyn och aktsamhet mot kulturmiljön.

Den som planerar eller utför ett arbete ska se till att skador på kulturmiljön undviks eller begränsas. Bestämmelserna i denna lag syftar till att tillförsäkra nuvarande och kommande generationer tillgång till en mångfald av kulturmiljöer."

Programområdet ingår i Höørs äldsta delar där Gamla torg med omgivning är central. Det finns ett fornminne som berörs av planen. Fornminnet har beteckningen L1990:9306 enligt Riksantikvarieämbetet och är benämnt som Bytomt/gårdstomt.

"Vid arkeologisk förundersökning år 2002, i form av schaktövervakning vid Höørs kyrka, påträffades inget



Figur 18. Karta över fornminnen

profant av antikvarisk intresse. Endast gravfynd, bl.a. stenkista av tidig medeltida typ.” (Riksantikvarieämbetets händelseanteckning för L1990:9306).

Länsstyrelsens motiv för bevarande i Höör lyder:

”Miljön i Höör visar tydligt utvecklingen från bondby och kyrkby till stationssamhälle. Strukturer och samband mellan de olika tidsåldrarna är väl bevarade och de administrativa byggnaderna visar betydelsen som centralort i samtliga skeden.”

Vid senare planläggning kan behov finnas för ytterligare arkeologiska förundersökningar. Skulle något fornminne eller liknande påträffas sådana i samband med markarbetena skall dessa, i enlighet med 2 kap 10 § kulturminneslagen, omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas.

Barnkonventionen

Den 1 januari 2020 blev barnkonventionen lag i Sverige. Den kräver att politiker prioriterar barns rättigheter i praktiken. Barnkonventionen manar oss att lyssna på barn och unga som utgör en femtedel av befolkningen, men de saknar rösträtt och forum där de kan framföra sina åsikter. Enligt artikel 12 i FN:s konvention om barnets rättigheter, även kallad barnrättskonventionen eller barnkonventionen, har varje barn rätt till delaktighet och inflytande i alla frågor som rör barnet. Genom att ratificera barnkonventionen har Sverige förbundit sig att följa den. FN:s konvention om barnets rättigheter, artikel 12.1 ”Konventionsstaterna skall tillförsäkra det barn som är i stånd att bilda egna åsikter rätten att fritt uttrycka dessa i alla frågor som rör barnet, varvid barnets åsikter skall tillmätas betydelse i förhållande till barnets ålder och mognad.” Källa: FN:s konvention om barnets rättigheter, på Regeringens webbplats.

Dagens område i huvudsak ett område som inte är anpassat efter barn. Omvandlingen av området kommer betyda stora förbättringar för barns möjligheter att ta plats i staden. Flertalet grönytor planeras och majoriteten av den allmänna platsmarken kommer att utgöras av gångfartsgator där utformningen motverkar höga hastigheter och främjar fotgängare.

I kommande planarbete är det viktigt att ha med barnens rättigheter i planeringen av allmänna platser och grönområden och främja deras möjlighet att röra sig och vistas i området. Programområdet innebär en stor utbyggnad och en helt ny stadsdel. Det kommer att finnas flera olika områden för organiserad lek och grönområden.

Inom området kommer det anläggas en större park centralt. Förutom den större parken kommer även mindre pocketparker samt innergårdar som kommer vara viktiga för barn.



Lekande barn. Bild Höörs kommun

Utbyggnadsförslag



Introduktion

Beskrivning av området

Hällboområdet planeras att utvecklas till en levande del av Höör med en brokig småstadskarakter och med öppna gröna kvarter. Området ska vara behagligt att besöka, vistas och bo i. Skalan är den av en skånsk småstad och är starkt influerad av hur centrala Höör ser ut. Bebyggelsen uppförs i 2-5 våningar och har i många fall en utformning som ger den ett småskaligt uttryck t.ex. att den översta våningen är indragen eller utgörs av en inredd vind med takfönster och takkuper. Huvudregeln är att ny bebyggelse har sadeltak men det finns en stor variation i taklandskapet med även t.ex. platta tak och brutna sadeltak.

Ny bebyggelse placeras i förgårdsgräns och bildar kvarter med tydliga offentliga stadsrum utåt och en grön privat gård inåt. Det är en stabil och flexibel struktur som klarar de flesta användningar, står sig över tid och skapar bra boendeförhållanden. I viktiga lägen där många människor passerar, så som gatuhörn, finns verksamhetslokaler för mindre butiker, service och företag vilket ökar både tryggheten och trivselen i området. I bottenvåningarna finns även funktioner kopplade till bostäderna så som tvättstugor och cykelförråd med entré både från huset och gatan. Många bostäder har också små och trivsamma uteplatser mot mindre gator, parker och platsbildningar.

En bärande kvalitet i området är de småskaliga och intima gaturummen som inbjuder till promenader och vistelse. Dessa gaturum hänger samman i gena stråk som binder samman en rad lummiga platsbildningar och en större park. Motorfordon kan angöra i stort sett hela området men de mindre gatorna är utformade på så vis att trafiken håller ett tempo som är anpassat till fotgängarnas villkor. Parkering anordnas främst i underjordiska garage men markparkering kan även förekomma på områdets huvudgata och i mindre utsträckning på de mindre sidogatorna.

Hällboområdet ska uppfattas som en naturlig del av Höör och därför fortsätter befintliga stråk och gator in i området. Det nybyggda området drar nytta av och förstärker den gröna och lummiga miljö som redan finns kring Gästis och Kolljungabäcken. På ett liknande vis lyfts området även av sin koppling till Gamla torg och den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen som redan finns där. Nya tillägg kring Gamla torg ska respektera den karaktär som finns kring torget och i sig själva utgöra värdefulla tillägg som lyfter kulturmiljön.

Exploateringsnivå

Sammantaget uppförs i området cirka 57 000 m² bruttoarea bostäder motsvarande cirka 580 bostäder. Därtill möjliggörs för uppförandet av cirka 3500 m² bruttoarea kontor och service.

Ettappvis utbyggnad

Området uppförs ettappvis. I den första etappen utvecklas fastigheten Hällbo 27 (närmast Gamla torg) och ett område söder om denna. Därefter utvecklas området där Systrarna Larsson och Ingo-macken har sin verksamhet idag (Hällbo 23 och del av Hällbo 17). Därefter byggs området ut däremellan först söderut från Hällbo 27 sedan längs med Väg23/Malmö vägen och slutligen utmed Ringsjövägen.



Hällboområdet byggs ut ettappvis i 6 etapper

Stadsbyggnadsprinciper för Hällboområdet

Hur används principerna?

Stadsbyggnadsprinciperna fungerar som en kvalitetssäkring och ett underlag till detaljplanering för Hällboområdet. Nedan beskrivs målsättningen med varje princip och på följande sidor beskrivs mer ingående vilka prioriterade frågor som ingår under respektive princip. Alla frågor är möjliga att på olika vis reglera i en detaljplan.

Princip 1 - En levande del av Höör

Hällboområdet ska utvecklas till en livskraftig och trivsamt stadsdel som inbjuder till utevistelse. Området ska upplevas som tryggt med mycket liv och rörelse och med mötesplatser för boende och besökare.

Princip 2 - Brokig småstad

I den brokiga småstaden finns stor variation vad gäller olika hustyper, skala på husen och arkitektoniska uttryck. Inom kvarteren finns en variation som ger ett brokigt och trevligt intryck. Mellan kvarteren finns täta och gröna gaturum anpassade efter en småstads skala.

Princip 3 - Öppna och gröna kvarter

Ny bebyggelse uppförs i kvarter. Kvarterens innergårdar är gröna oaser för de boende. Varje kvarter har flera släpp mellan byggnaderna där träd och planteringar blir synliga från gatan. Även om det finns släpp så är gårdarna tydligt avskiljda från gatan och tillhör de boende i respektive kvarter.



Karaktärsbilder för Hällboområdet



Bild: Kjellander Sjöberg arkitekter



Bild: Tengbom



Bild: Tengbom



Bild: Tengbom



Bild: Brunnberg & Forshed



Bild: White



Bild: Arkitema



Bild: Tengbom

Stadsbyggnadsprincip 1 - En levande del av Höör

Entréer och bebyggelsefronter mot gata



Bild: Tengbom

För att skapa en levande stadsdel är det av mycket stor vikt att entréer placeras mot gatorna. Om entréer istället placeras på bostädernas baksidor finns det risk för att bebyggelsen upplevs som stängd och miljön blir otrygg att vistas i. Stadsradhus och flerbostadshus där bostäderna i bottenvåningen har egen entré mot gatan är särskilt gynnsamma att uppföra ur detta hänseende.

Gångfartsgator som norm



Bild: Tengbom

En gångfartsgata är en gata där alla trafikslag är välkomna men där de måste anpassa sin hastighet efter fotgängarnas villkor. Gatutypen inbjuder till vistelse samtidigt som det är möjligt att köra bil och angöra där. Bortsett från den huvudgata som går genom Hällboområdet är alla övriga gator gångfartsgator.

Verksamhetslokaler i nyckellägen



Bild: Tengbom

För att skapa liv och rörelse i Hällboområdet större delar av dygnet samt för att öka servicebudgeten är det viktigt att det på centrala platser finns lokaler i bottenvåningarna. Andra funktioner som är positiva att ha i bottenvåningar där det av olika skäl inte fungerar med verksamhetslokaler är t.ex. cykelförråd och tvättstugor. Det är även positivt att andra funktioner än bostäder finns i området.

Uteplatser mot små gator och platser



Bild: Tengbom

Omsorgsfullt utformade uteplatser kan berika en gata med grönska och folkliv samt göra att den upplevs som tryggare för alla som vistas där. En nyckelfaktor för att uteplatsen ska användas är att bostaden har en egen utgång till uteplatsen. Det är viktigt att dessa ytor inte blir så stora att det finns en risk att det istället anläggs parkeringsplatser på dem.



Entréer och bebyggelsefronter mot gata

Uteplatser mot små gator och platser

Verksamhetslokaler i nyckellägen

Gångfartsgator som norm

Stadsbyggnadsprincip 1 - En levande del av Höör

Stadsbyggnadsprincip 2 - Brokig småstad

Blandad skala inom kvarter



Kvarteren i Hällboområdet ska inbördes ha en varierande höjd och varierande våningsantal. Detta är en av de viktigaste faktorerna för att skapa den variation och karaktär som eftersträvas i området.

Stadsradhus



I Hällboområdet planeras för flera kvarter med stadsradhus. De skapar variation och småstadskänsla i stadsdelen. Längor med stadsradhus ska inom sig innehålla en riklig blandning av våningsantal, färger, takutformningar och förskjutningar.

Förskjutna byggnader



Att byggnader har olika bredd och därmed skapar förskjutningar mot gatan bildar ett varierat gaturum och bidrar till en brokig småstadskaraktär.

Ett varierat taklandskap



Bebyggelsen i Hällboområdet ska i regel ha sadeltak men för att bryta ned skalan och skapa mer variation behövs även inslag av t.ex. indragna takvåningar, platta tak, sadeltak med takkupor. Med fördel uppförs även gröna tak och solceller på taken.

En brokig rygg mot väg 23



Bebyggelsen utmed väg 23 är viktig för både området och Höör då det är väl synligt för förbipasserande på väg 23. Den utgör för Höör därför ett slags skyltfönster och för området en rygg mot väg 23. Bebyggelse föreslås (med några få undantag av hus i fem våningar) få fyra våningar. Med relativt homogena hushöjder och delvis långa fasadlängder finns risk att husen upplevs som en mur och skapar ett uttryck som inte är så inbjudande. Därför är det viktigt att husen gestaltas på så vis att de tydligt skiljer sig från varandra.

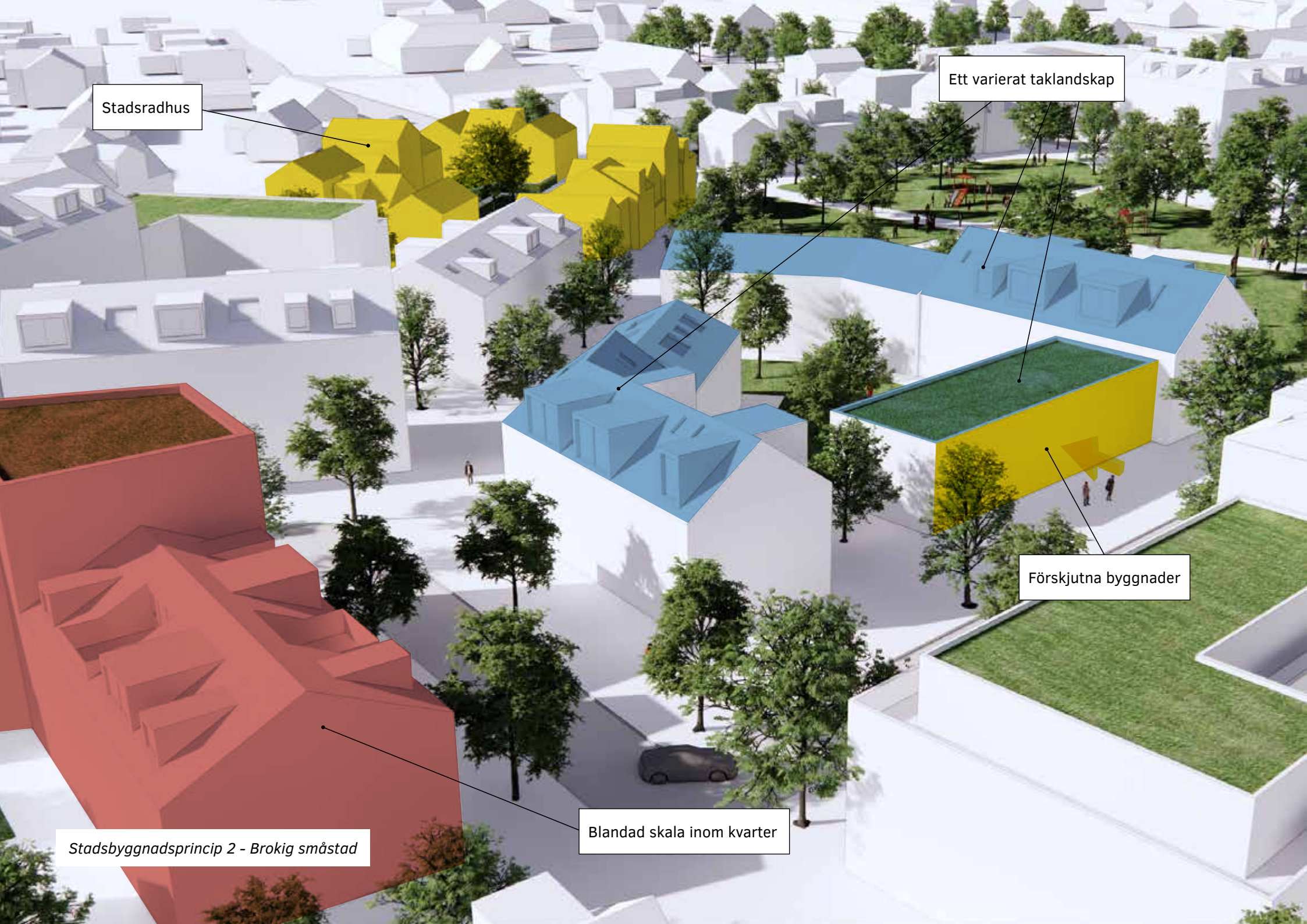
Stadsradhus

Ett varierat taklandskap

Förskjutna byggnader

Blandad skala inom kvarter

Stadsbyggnadsprincip 2 - Brokig småstad



Stadsbyggnadsprincip 3 - Öppna och gröna kvarter

Byggnader placeras invid gata



Bild: Tengbom

Byggnader placeras invid gata. Förgårdsmark ska vara 1 m. Undantaget är då det anordnas uteplatser mot gata. Bebyggelse ska omsluta kvarteret, skapa rumslighet och inte utgöras av punkthus.

Gröna släpp mellan byggnader



Bild: Tengbom

För att skapa en mer öppen karaktär ska det finnas släpp mellan byggnader i alla kvarter (men ej mot väg 23). Släppen lämpar sig väl för plantering av träd som kan bidra till en grönare miljö både på gårdarna och gatorna.

Gemensamma gårdar



Bild: Arkitema

I de fall ett kvarter får flera ägare får innergården inte styckas upp utan det ska istället tydligt avtalas att alla som bor i kvarteret har tillträde till innergården och ett gemensamt ansvar att sköta den.

Ingen markparkering på gårdarna



Bild: Tengbom

Parkering för boende och arbetande i området löses i underjordiska garage. För besökare finns kantspårparkering och viss parkering på gångfartsgator. Ingen markparkering för bilar anordnas på innergårdarna.

Tydliga gränser mellan allmänt/privat



Bild: Tengbom

Även om det ska finnas släpp mellan byggnaderna i kvarteren är det viktigt att det tydligt avgränsas var kvarteren slutar och börjar. Detta kan göras med t.ex. grindar, häckar och väl gestaltade staket.

Gröna släpp mellan byggnader

Tydliga gränser mellan allmänt/privat

Gemensamma gårdar

Ingen markparkering
för bilar på gårdarna

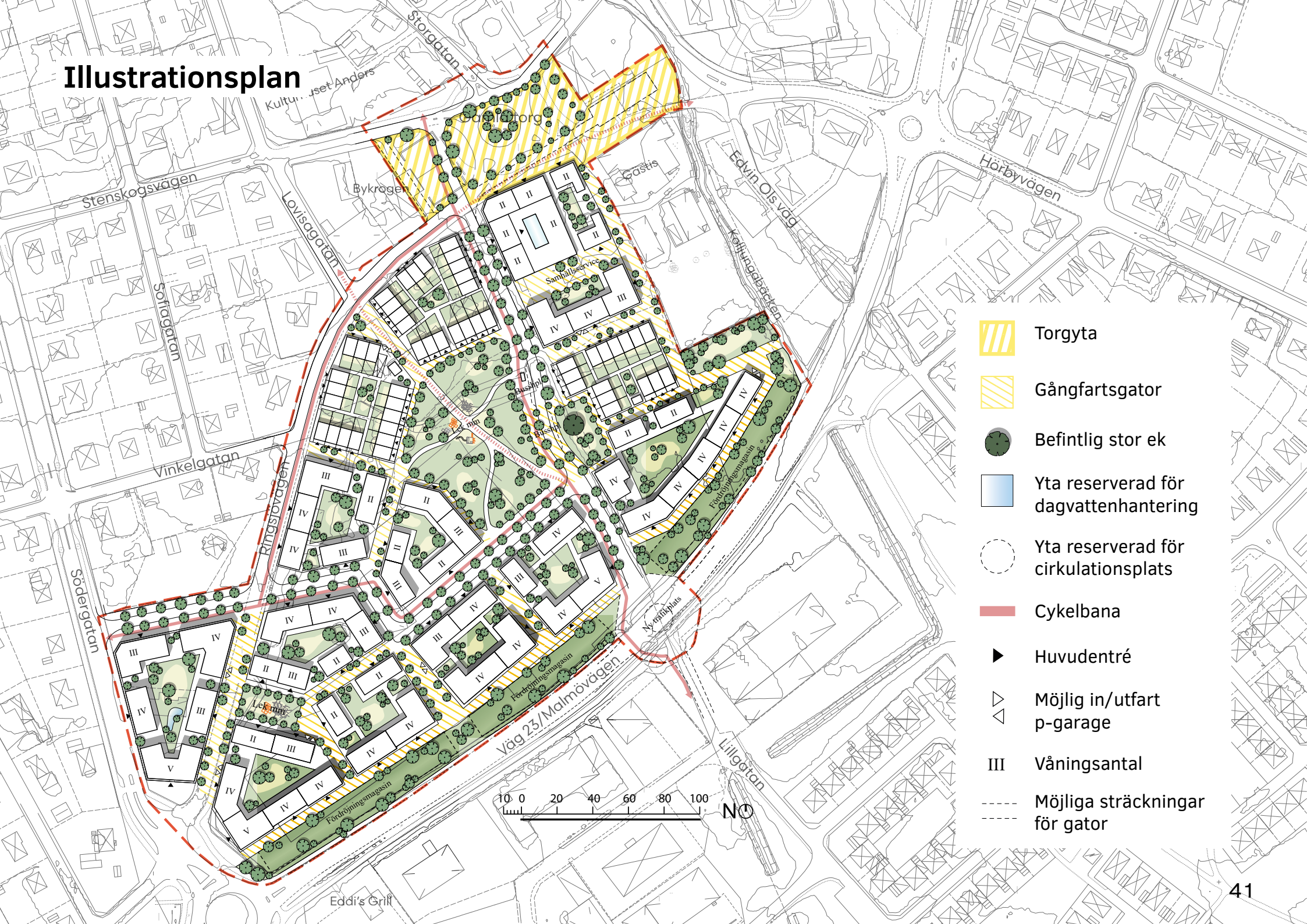
Byggnader placeras invid gata










Stadsbyggnadsprincip 3 - Öppna och gröna kvarter

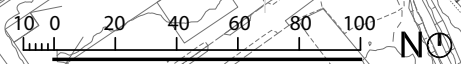


Visionsbild från parken. Oevis

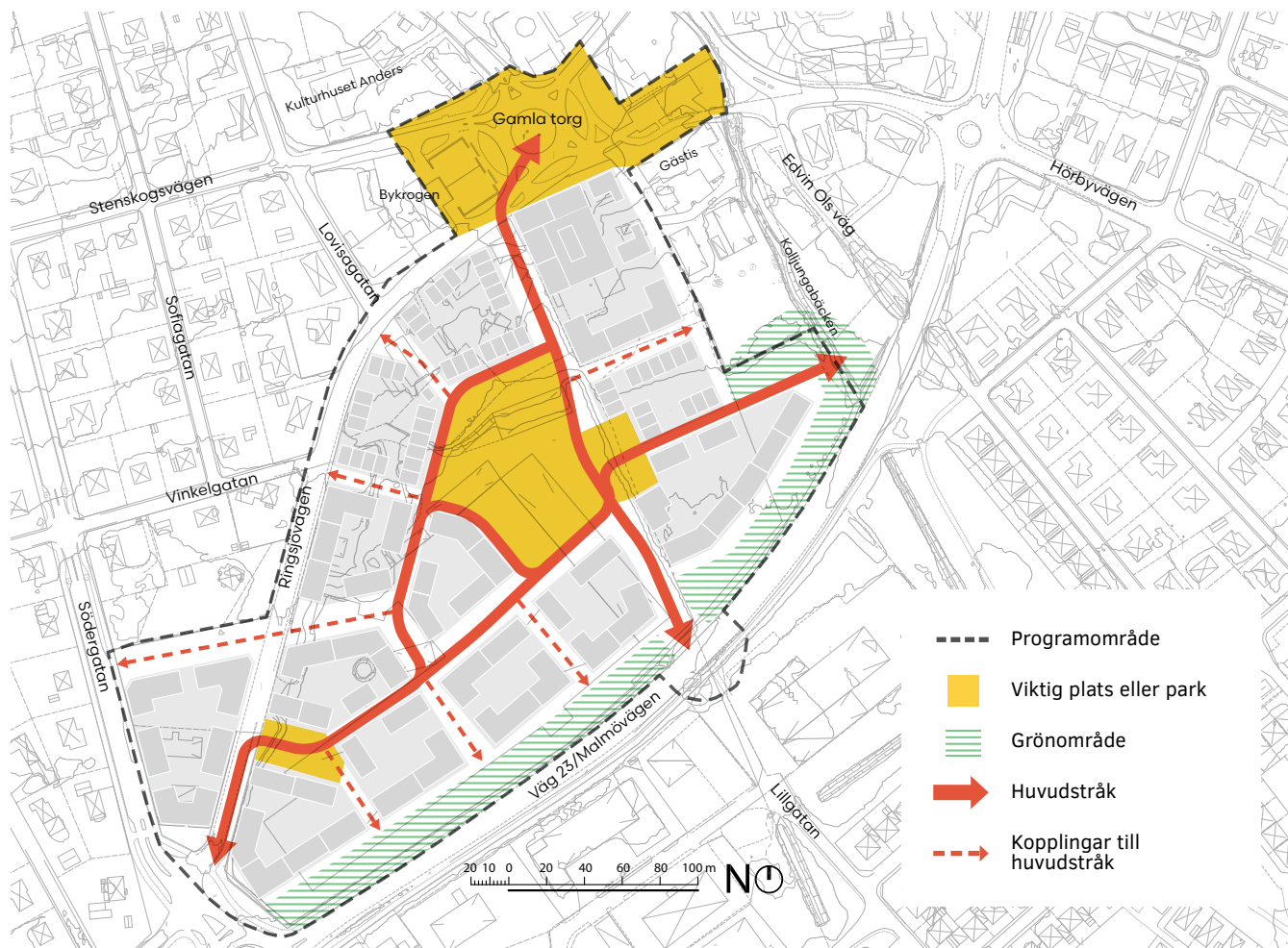
Illustrationsplan



-  Torgyta
-  Gångfartsgator
-  Befintlig stor ek
-  Yta reserverad för dagvattenhantering
-  Yta reserverad för cirkulationsplats
-  Cykelbana
-  Huvudentré
-  Möjlig in/utfart p-garage
- III Våningsantal
-  Möjliga sträckningar för gator



Viktiga stråk och platsbildningar för fotgängare och cyklister



Figur 19. Huvudstråk och viktiga platsbildningar. Tengbom

Från gamla torg i norr, Kolljungabäcken i öster och korsningen Södergatan/Ringsjövägen i väster löper områdets huvudstråk. I mitten finns en stor park och utmed stråket finns även flera andra mindre platsbildningar. Området har ett finmaskigt gatunät som skapar en miljö som både är lätt att orientera sig i, är gen och behaglig att vistas i. Visuella siktlinjer är av stor

betydelse för stråken där platsbildningar och parker placeras som fondmotiv i slutet på viktiga stråk. Gamla torg föreslås få en ny gestaltning. Mer plats föreslås för vistelse samtidigt som trafikytorna minskar. Flertalet befintliga träd och markparkeringar är möjliga att bevara. Torget får en yta i västerläge helt fri från trafik/angöring. Frågan om torgets eventuella omgestaltning är bara ytligt behandlad och kräver mer utredning.



Bild: Tengbom

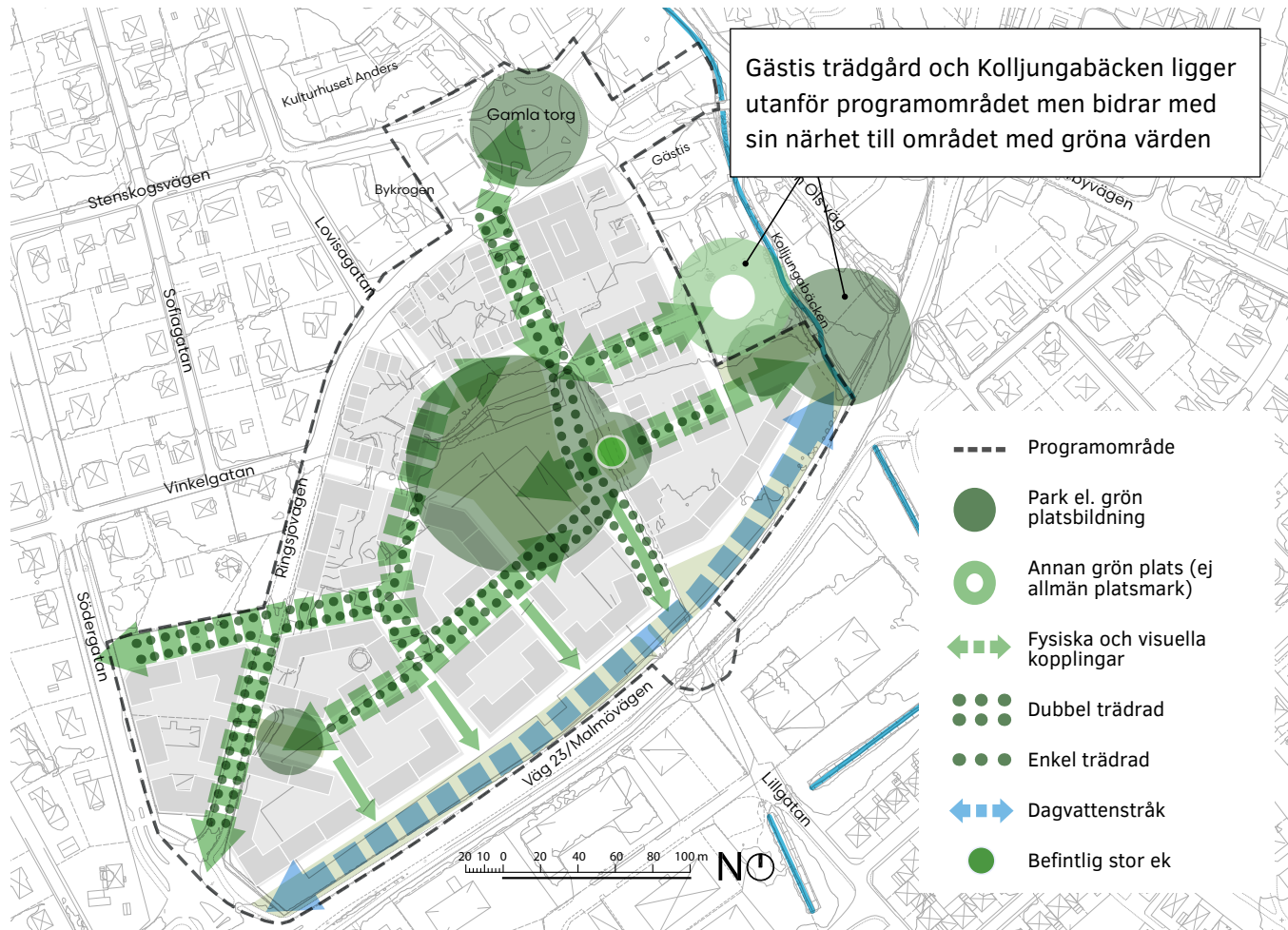
Att det kan finnas en visuell koppling till en målpunkt såsom en större park skapar mer attraktiva stråk.



Bild: Tengbom

Mindre platsbildningar i en småskalig miljö bidrar till stråkens kvalitet.

Grönstruktur



Figur 20. Grönstruktur. Tengbom

Områdets hjärta utgörs av en stor park dit alla stråk leder. Längs huvudgatan föreslås trädplanteringar på båda sidor för att både skapa en grön ryggrad genom området men också för att visa gatans betydelse. Flera mindre gator föreslås också få planteringar och gatuträd för att stärka det gröna stråken mellan de gröna platsbildningarna och naturområdena.

Visuella kopplingar finns från parken till Gästis stora trädgård och till grönområdet kring Kolljungabäcken. Dagvattendammarna föreslås få en utformning som ger dem ett visuellt trevligt intryck för boende och förbipasserande samtidigt som det kan ha en pedagogisk verkan kring hantering av dagvatten och skyfall.



Bebyggelse samspelar med parker och platsbildningar genom att rama in dem och ha sina entréer riktade mot dem.



Alla gröna rum behöver inte vara stora utan även mindre och väl gestaltade gröna platser bidrar med kvaliteter.

Kulturmiljö kring Gamla torg



Flygvy över gamla torg. Tengbom

För att hantera den känsliga kulturmiljö som finns kring Gamla torg krävs det att nya tillägg kring torget utformas med stor varsamhet. Skalan är också en viktig fråga. I programmet föreslås att det s.k. Coloramahuset blir kvar men rustas upp och får en extra våning. För att bryta ned upplevelsen av Coloramahusets skala och volym föreslås sadeltak mot Gamla torg samt att fasaden arbetas om så att byggnaden upplevs som flera mindre volymer.

Ny bebyggelse invid torget föreslås vara i högst två våningar men där den andra våningen utgörs av en inredd vind med sadeltak.

En mer detaljerad beskrivning av husens tänkbara utformning finns i kulturmiljöutredningen.

En ny utformning av torget föreslås bli utredd. Vägdragningen kring Gamla torg ses över för att skapa mer vistelseyta. Flertalet av befintliga träd, planteringar och markparkeringsplatser bevaras.

Se även Kulturmiljöutredning Hällbo 17 m.fl. Höör Mars 2020. Tengbom



Vy över ny bebyggelse på Gamla torg sett från nordväst med musikskolan i ryggen. Tengbom



Vy över ny bebyggelse på Gamla torg sett från nordväst med vårdcentralen i ryggen. Tengbom

Kulturmiljö kring Gamla torg

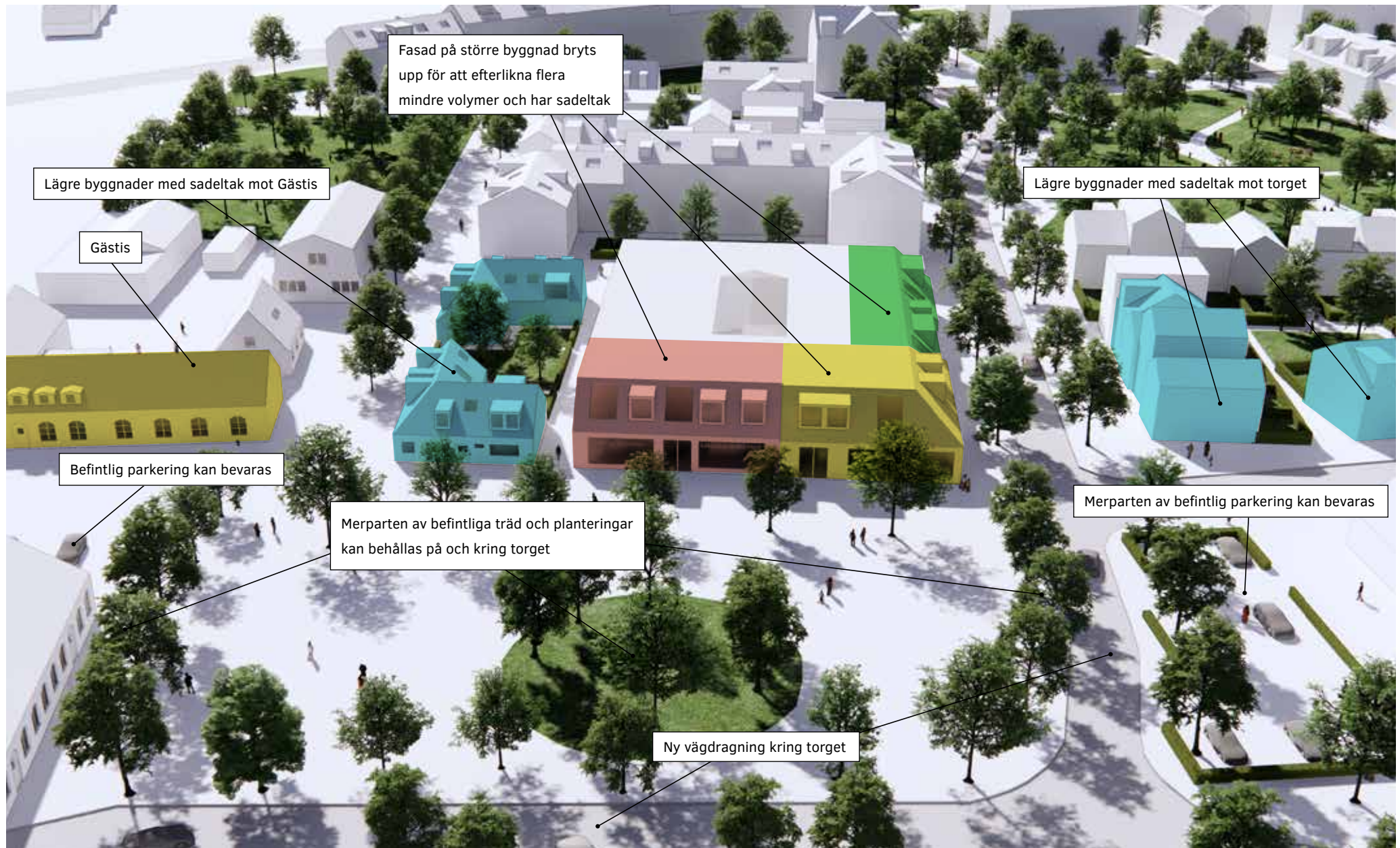


Vy från nordväst, med Gamla torg i ryggen, mot det nya gaturummet. mellan Gästis (till vänster i bild) och fastigheten Hällbo 27. Tengbom

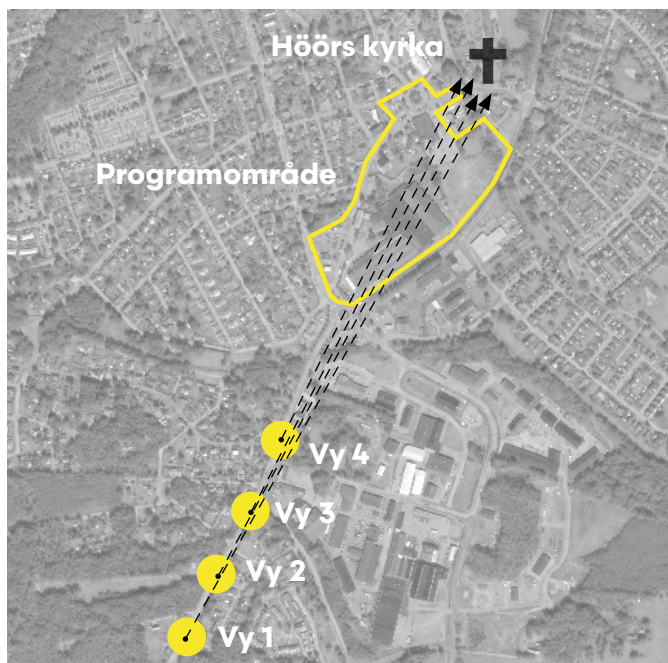


Vy från sydväst över föreslagen ny bebyggelse vid Gmla torg med Ringsjövägen i ryggen. Tengbom

Kulturmiljö kring Gamla torg



Vy från Malmövägen mot Höörs kyrka



Figur 21. Ortofoto över Höör. Höörs kommuns kartportal

Siktlinjen mot Höörs kyrka söderifrån är kulturhistoriskt intressant. Därför har en analys genomförts av hur siktlinjen påverkas av planerad ny bebyggelse.

Datan som ligger till grund för modellen kommer från Höörs kommuns kartportal (öppen data). Modellen är ett verktyg för att bedöma siktlinjer och därför används förenklad geometri i den. En viss felmarginal finns men bedömningen är att det finns tillräckligt med marginal för att dra slutsatsen att den påverkan som föreslagen ny bebyggelse skulle ha på siktlinjen ovanför backen (vy 1-3) från Malmövägen/Väg 23 mot Höörs kyrka är marginell. Ny föreslagen bebyggelse skulle skymma den siktlinje som finns vid cirkulationsplatsen Södergatan/Malmövägen. Denna siktlinje är redan ganska begränsad av befintlig bebyggelse.

Se även Kulturmiljöutredning Hällbo 17 m.fl. Hör Mars 2020. Tengbom



Vy 1- ny bebyggelse påverkar siktlinje marginellt. Tengbom



Vy 2- ny bebyggelse påverkar siktlinje marginellt. Tengbom

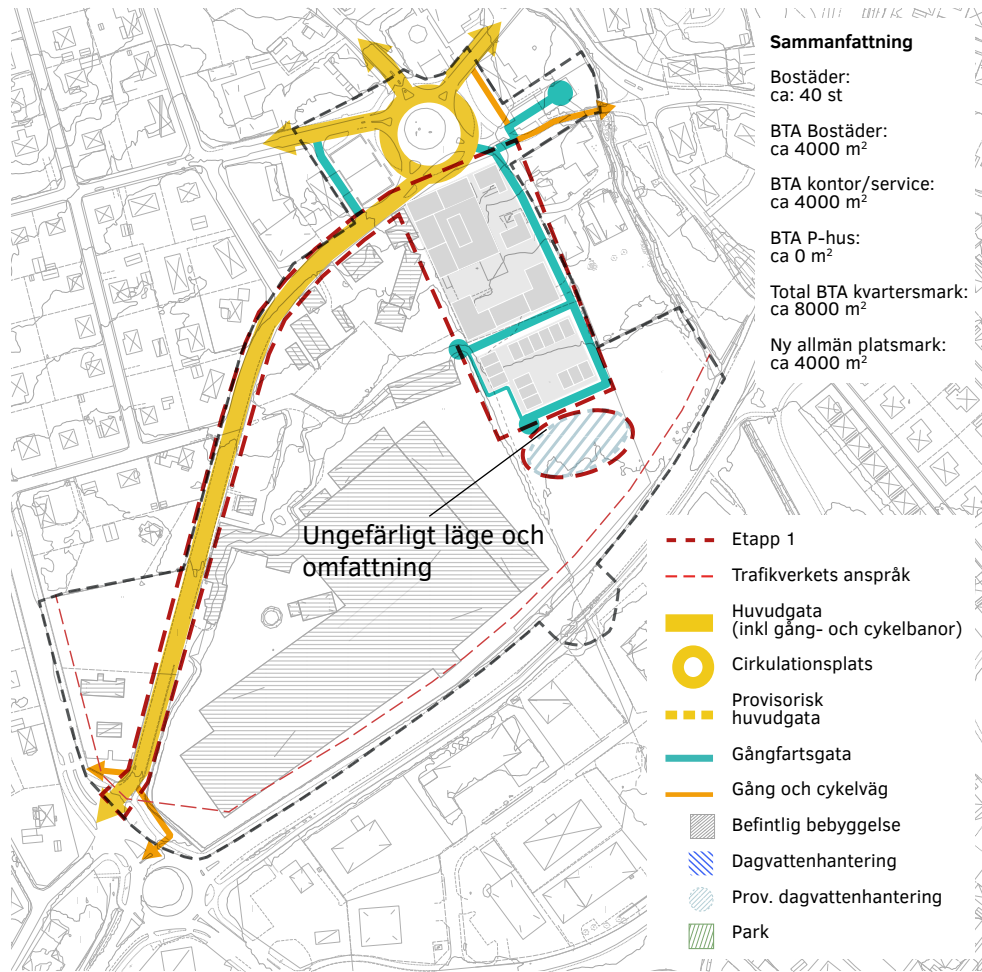


Vy 3- ny bebyggelse påverkar inte siktlinje. Tengbom



Vy 4 - ny bebyggelse påverkar inte siktlinje då kyrkan inte är synlig från denna vy idag. Tengbom

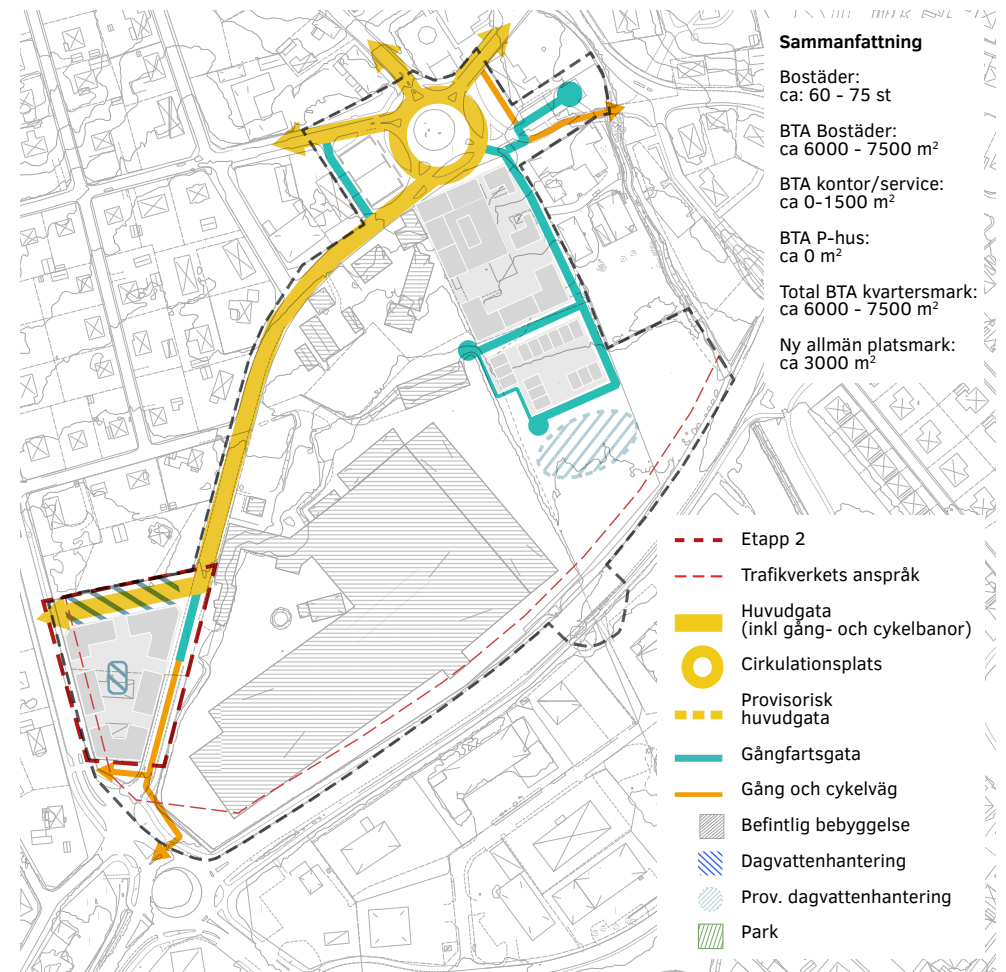
Etappindelning



Figur 22. Bebyggelse, gator, dagvattenhantering och övriga allmänna platser etapp 1. Tengbom

Etapp 1

Fastigheten Hällbo 27 och området strax söder om denna utvecklas med samhällsservice och bostäder. Befintlig byggnad (det s.k. Coloramahuset) får ytterligare en våning och nya fasader. Kvarteret angörs via en väg invid Gästis och med två vändzoner. Därtill uppförs en provisorisk lösning för dagvattenhantering söder om Hällbo 27 med pump till Kolljungabäcken. Den provisoriska lösningens exakta läge och utformning utreds vidare i detaljplaneskedet.

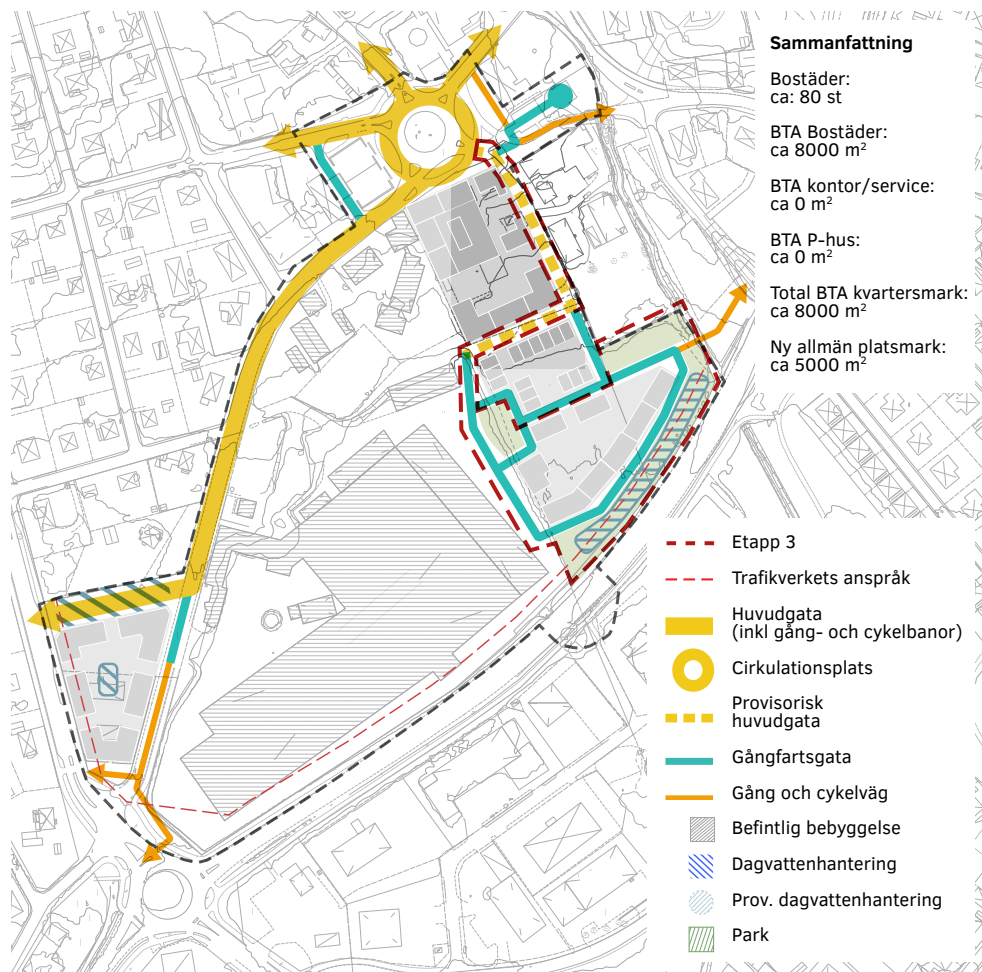


Figur 23. Bebyggelse, gator, dagvattenhantering och övriga allmänna platser etapp 2. Tengbom

Etapp 2

Hällbo 23 utvecklas med ett bostadskvarter. En ny gatukoppling uppförs mellan Södergatan och Ringsjövägen. Den nedre delen av Ringsjövägen stängs för motortrafik. Både den nya gatan och det nya kvarteret som uppförs i etapp 2 behöver egna fristående lösningar för dagvatten.

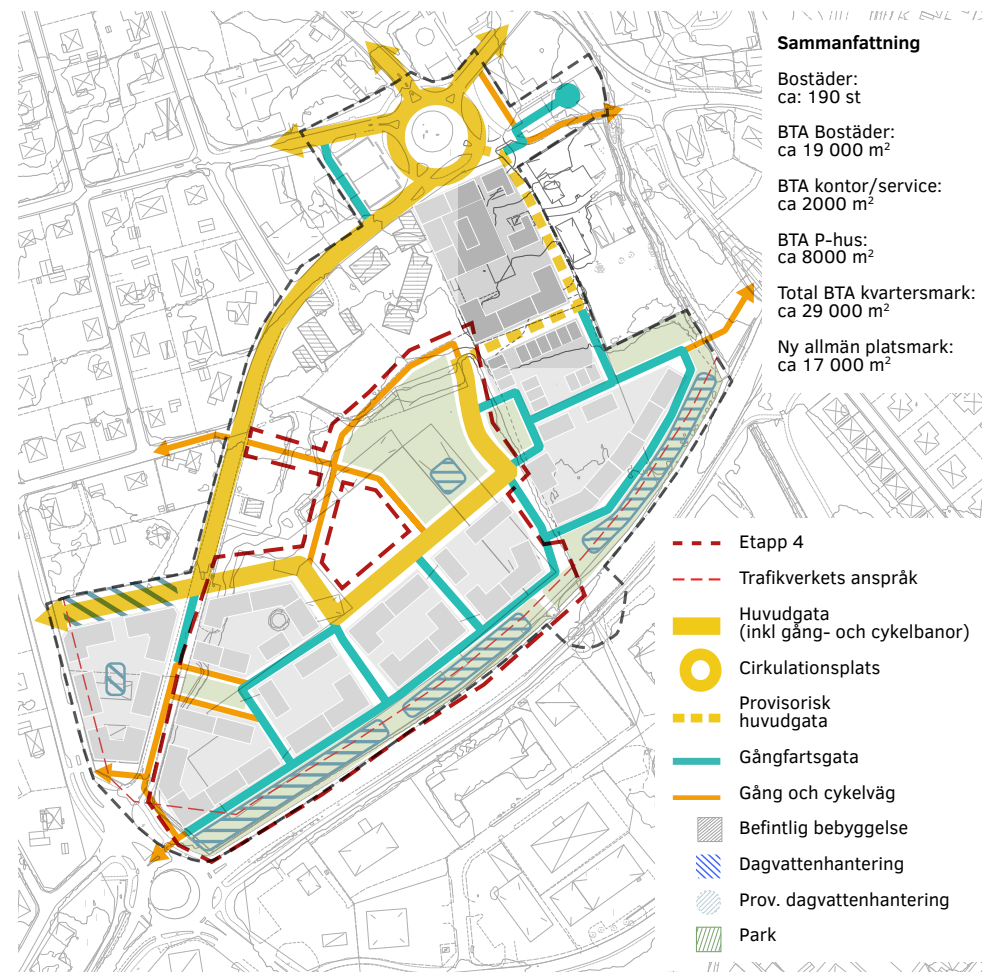
Etappindelning



Figur 24. Bebyggelse, gator, dagvattenhantering och övriga allmänna platser etapp 3. Tengbom

Etapp 3

Den tredje etappen omfattar dagvattenanläggning längs väg 23 (med en provisorisk lösning där vatten pumpas till Kolljungabäcken) ett bostadskvarter och en grön platsbildning (där en stor ek redan står) med tillhörande gångfartsgator och gång- och cykelvägar. Vändplatserna försvinner och invid Hällbo 27 uppförs en provisorisk lösning där gång- och cykeltrafik skiljs från motortrafik. En koppling för gång- och cykel över Kolljungabäcken bör även utredas.

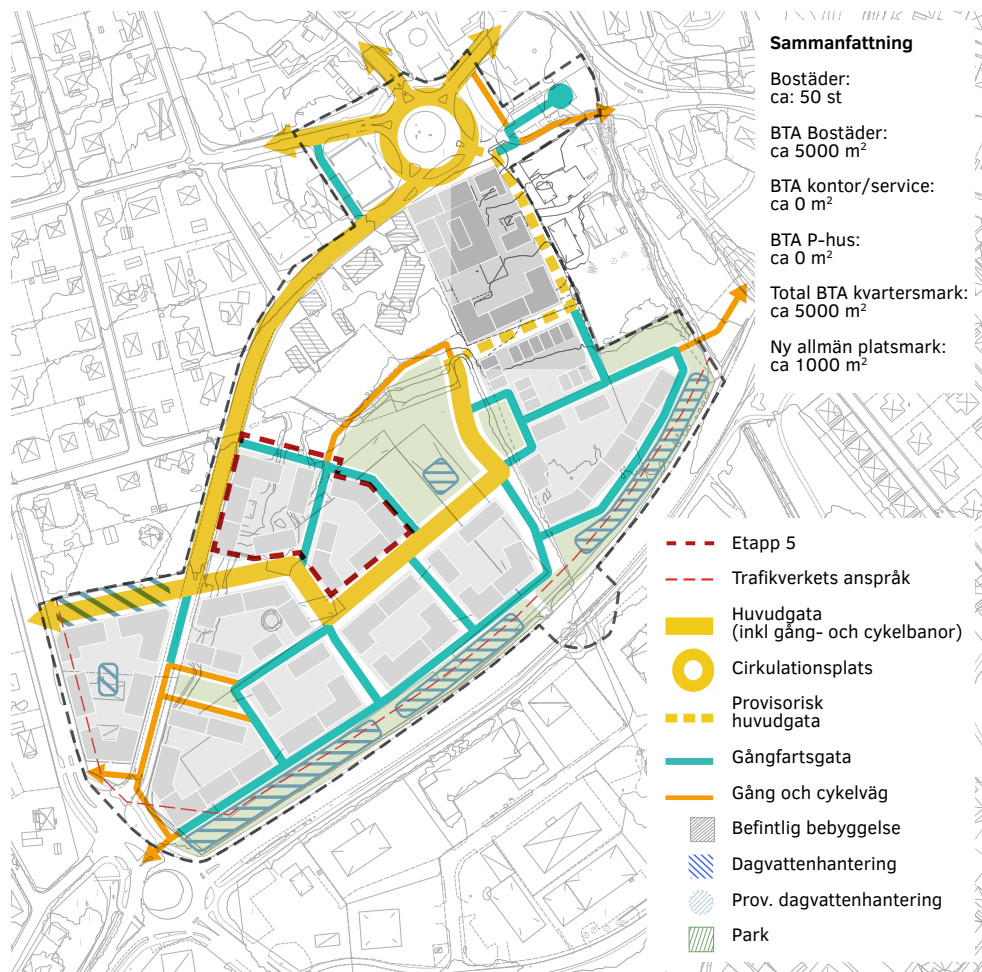


Figur 25. Bebyggelse, gator, dagvattenhantering och övriga allmänna platser etapp 4. Tengbom

Etapp 4

En omfattande utbyggnad föreslås i etapp fyra med flera bostadskvarter, en stor park, en mindre grön platsbildning och en större utbyggnad av vägnätet inklusive uppförandet av en huvudgata mellan Ringsjövägen och Hällbo 27. Dagvattensystemet byggs färdigt utmed väg 23.

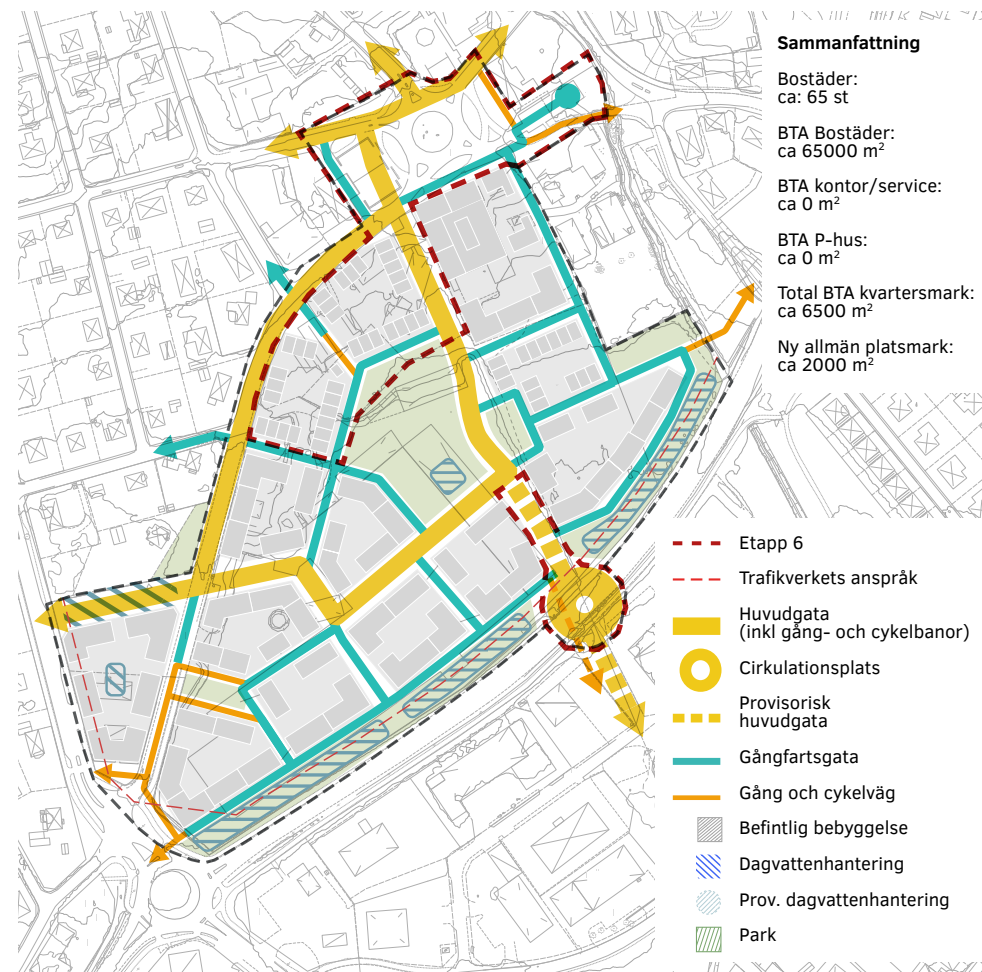
Etappindelning



Figur 26. Bebyggelse, gator, dagvattenhantering och övriga allmänna platser etapp 5. Tengbom

Etapp 5

I etapp 5 uppförs ytterligare två bostadskvarter med tillhörande gator.

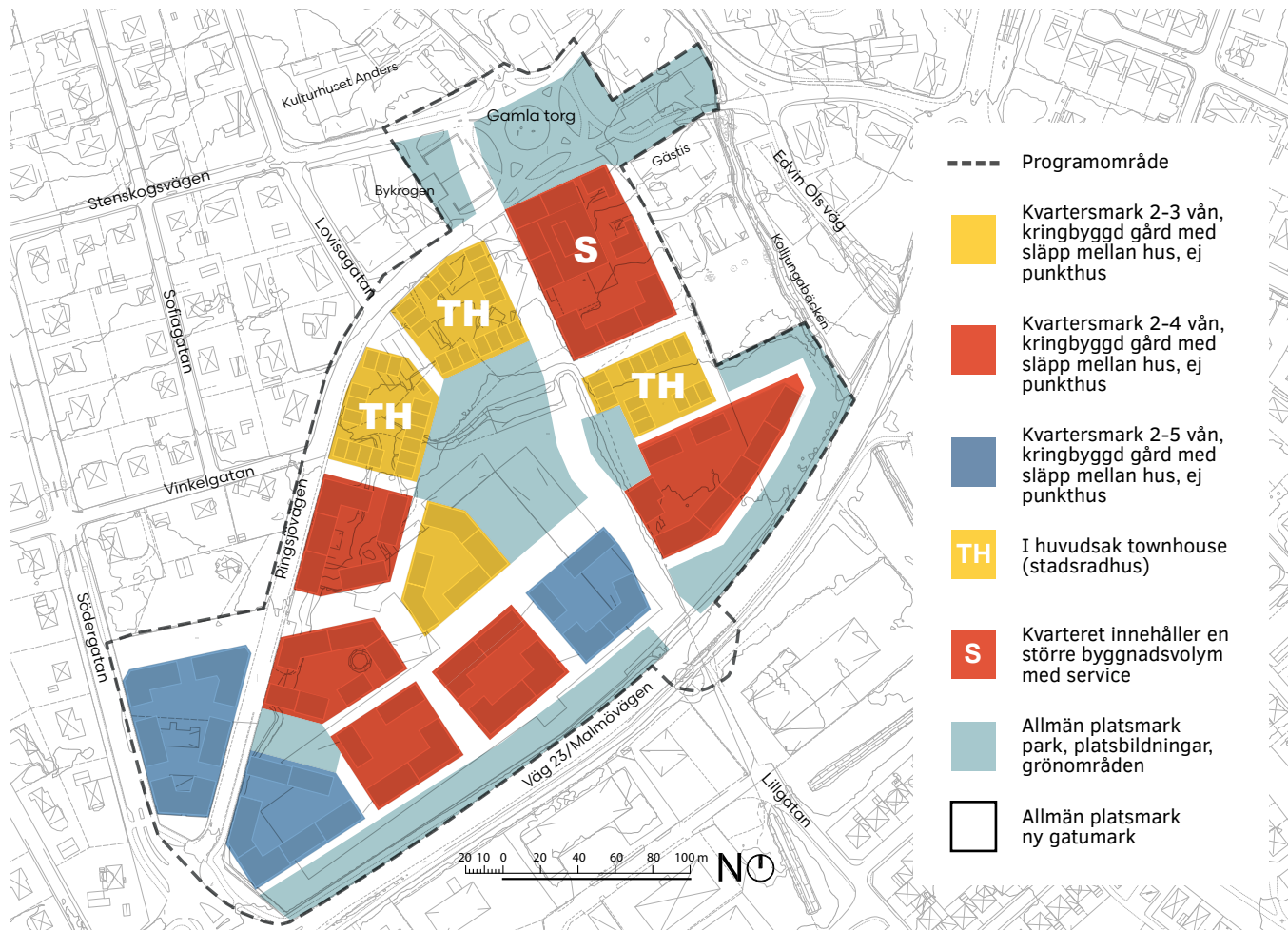


Figur 27. Bebyggelse, gator, dagvattenhantering och övriga allmänna platser etapp 6. Tengbom

Etapp 6

Hällbo 26 och Hällbo 14 bebyggs med nya bostadskvarter och parken kan byggas ut norrut. Den sista delen av huvudgatan (väster om Hällbo 27) uppförs men den kan i teorin även byggas i ett tidigare skede om bebyggelse på Hällbo 26 kan rivas i en tidigare etapp. Den provisoriska huvudgatan öster om Hällbo 27 tas bort och det blir åter en gångfartsgata. Gamla torg föreslås få en ny gestaltning i etapp 6 men även det kan i teorin ske tidigare. Cirkulationsplatsen på väg 23 föreslås uppföras i etapp 6 men kan uppföras tidigare, senare eller inte alls.

Exploateringsgrad



Figur 28. Exploateringsnivå och hustyper. Tengbom

Höjden på bebyggelsen i området är överlag 2-4 våningar frånsett enstaka byggnader mot väg 23 och vid rondellen Väg 23/Södergatan som går upp till 5 våningar. Lägre bebyggelse finns invid parken och vid Gästis trädgård. Inom respektive kvarter ska byggnadernas våningsantal varieras. Kvarteren föreslås ha ett antal glapp mellan husen för att skapa en mer grön, öppen och småskalig känsla i området. Det befintliga

s.k. Coloramahuset sticker ut som mer storskalig än övrig bebyggelse. Den föreslås få en gestaltning som bryter ned skalan så att den passar in i den småskaliga karaktären resten av området har. Total antal lägenheter varierar med anledning av att det i dagsläget är okänt hur många m² BTA som kommer att nyttjas för lokaler i bottenvåningar. Lite drygt hälften av marken i området är allmän platsmark.

Fördelning kvartersmark och allmän platsmark:

Totalt programområde: ca 89 000 m²

Kvartersmark: ca 41 000 m² (ca 46% av total)

Allmän platsmark (ny och befintlig): ca 48 000 m² (ca 54% av total)

Varav:

- Park, platsbildningar, grönytor: ca 15 000 m² (ca 17% av total)
- Gator: ca 33 000 m² (ca 37% av total)

Antal bostäder mm

BTA bostäder: ca 57 000 m²

Antal bostäder: ca 580 - 560 st*

- Utav vilka ca 50 st är stadsradhus (townhouse)

BTA kontor/service: ca 3500 - 5000 m²*

*Beroende på m² BTA lokaler i bottenvåningar

Exploateringsgrad - skuggstudie



Midsommarafton (19/6) kl. 09:00



Midsommarafton (19/6) kl. 12:00



Midsommarafton (19/6) kl. 15:00



Vårdagjämning (20/3) kl. 09:00

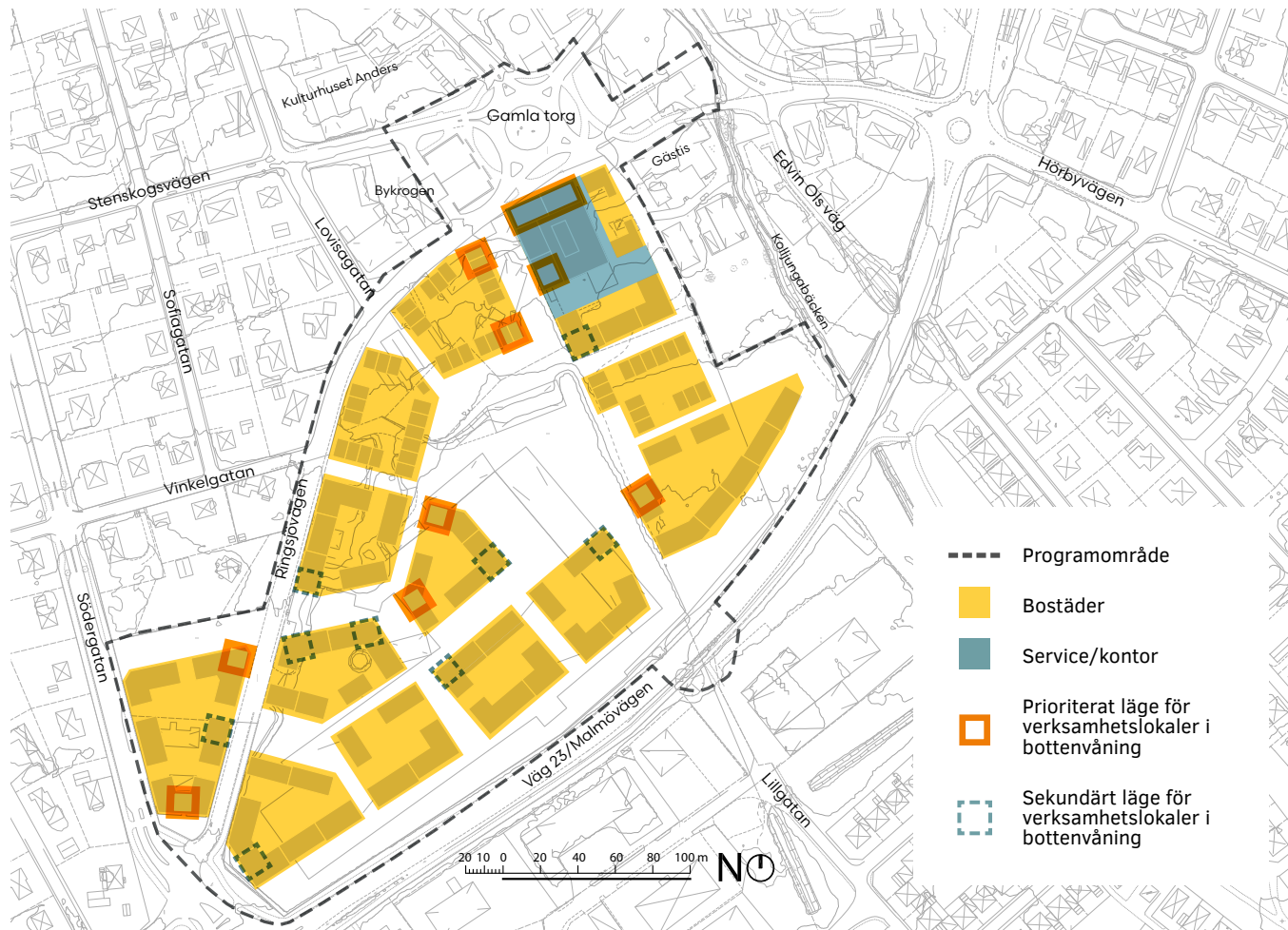


Vårdagjämning (20/3) kl. 12:00



Vårdagjämning (20/3) kl. 15:00

Funktioner



Figur 29. Funktioner inom kvarter och möjliga lägen för verksamhetslokaler i bottenvåningen. Tengbom

Området domineras av bostäder varför det blir extra viktigt att det i särskilda lägen kompletteras med verksamhetslokaler i bottenvåningarna. Lokalerna kan innehålla t.ex. olika serviceverksamheter eller företag. Gemensamma funktioner i bostadshus så som tvättstuga och cykelparkering kan med fördel läggas i bottenvåningarna med ingång från både hus och

gata. Utmed parken finns bra lägen för kiosk och/eller restaurang. Andra lägen som är viktiga att förstärka med verksamhetslokaler är mot Gamla torg och i fonden från den nya vägkopplingen från Södergatan. Det s.k. Colorama-huset föreslås få ny gestaltning och innehåll i form av samhällsservice.



Bild: Tengbom

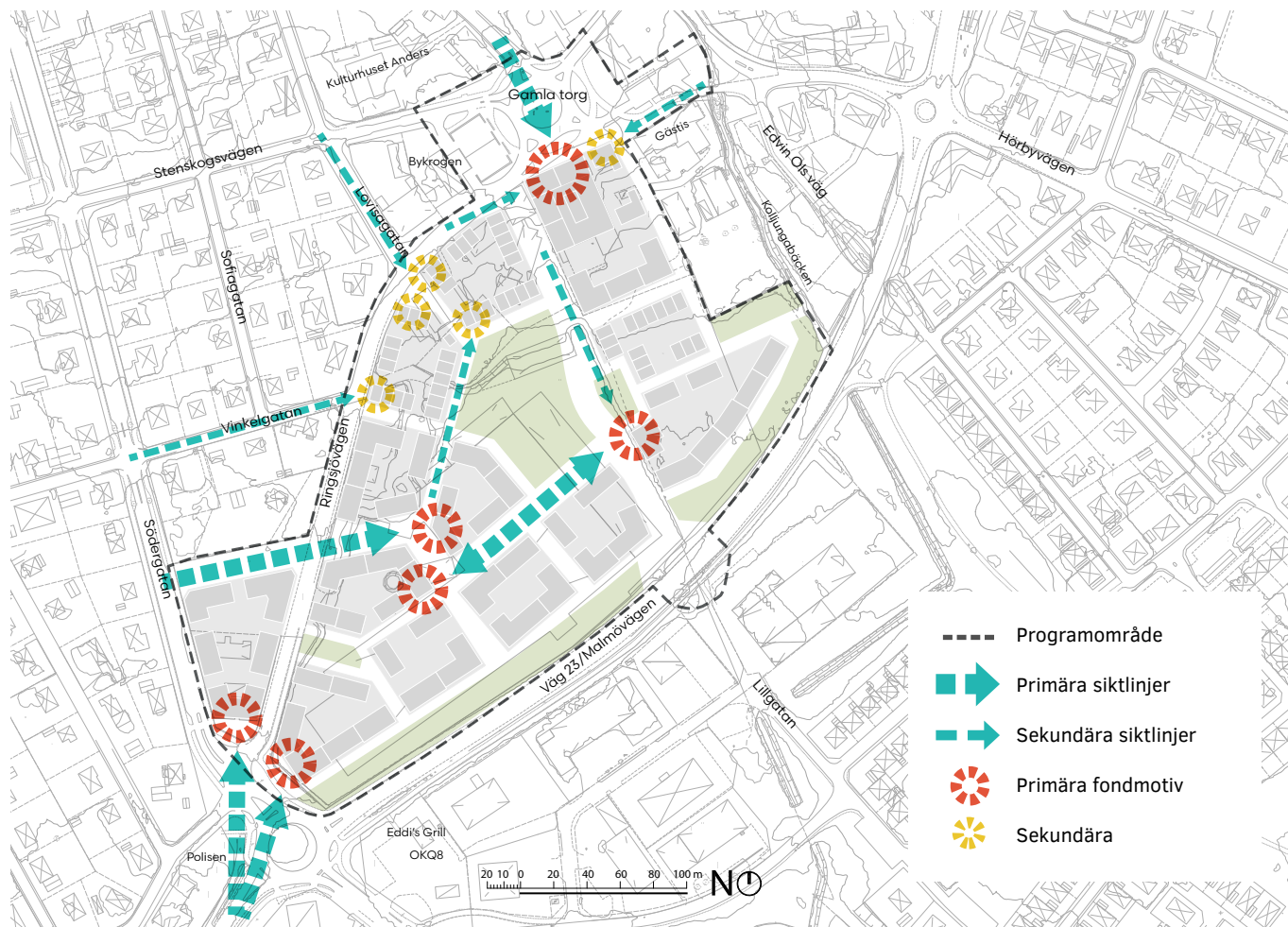
Verksamhetslokaler placerade vid t.ex. torgytor ökar liv och rörelse på platsen.



Bild: Tengbom

Vid behov är flera kvarter i området dimensionerade för att rymma ett multihus med parkering och andra funktioner bl.a. verksamhetslokaler i bottenvåningen.

Viktiga nya siktlinjer och fondmotiv



Figur 30. Primära och sekundära siktlinjer och fondmotiv. Tengbom

Beroende på deras placering kommer olika byggnader att vara olika synliga för olika många människor. En byggnad uppförd i fonden på en lång gata eller vid en viktig platsbildning kommer ses av fler förbipasserande än ett hus på en mindre sidogata. Därför är det viktigt att när en helt ny stadsdel ska uppföras i ett tidigt skede identifiera sådana lägen. Ny bebyggelse på de viktigaste och mest exponerade platserna kan

då få förutsättningar att gestaltas mer noggrant. På illustrationen ovan har sådana lägen identifierats där de primära siktlinjerna och fondmotiven bedöms vara de viktigaste platserna för extra god arkitektur. Särskilt viktiga bedöms vyerna vara från Väg 23, Gamla torg och områdets nya huvudgator. Dessa kompletteras med sekundära siktlinjer där fondmotiven också anses behöva särskild omsorg.



Bild: Tengbom

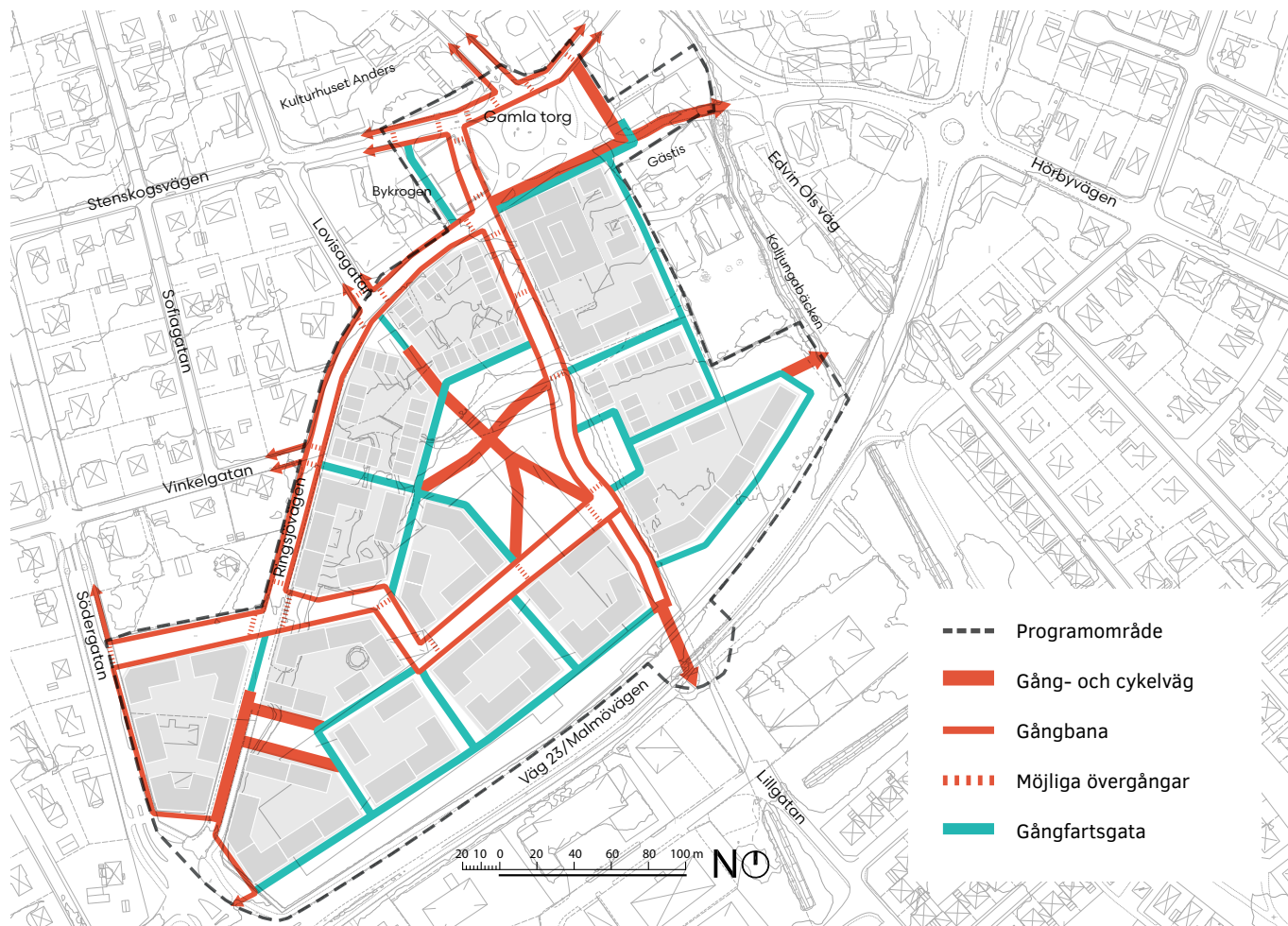
En väl gestaltad offentlig byggnad har placerats i fonden och sluter ett väl avvägt rumsligt motiv.



Bild: Tengbom

Signalbyggnad är placerad som fondmotiv i slutet på mindre gata i småskalig miljö.

Trafik - gångtrafik



Figur 31. Vägnät för gång. Tengbom

För fotgängare finns ett tryggt, omfattande och gent gatunät att röra sig i. Längs huvudgatan är gångbanan separerad från annan trafik på trottoarer. Gångbanan är även separerad från cyklister som har en egen separat cykelbana. Huvuddelen av vägnätet utgörs av gångfartsgator där fotgängare är prioriterade men

andra trafikanter är välkomna om de håller samma tempo som och tar hänsyn till fotgängarna. Kring parken och andra platsbildningar finns även gång- och cykelvägar fria från motortrafik. Gångnätet knyts på ett tydligt vis samman med befintligt gångnät i Höör.



Bild: Tengbom

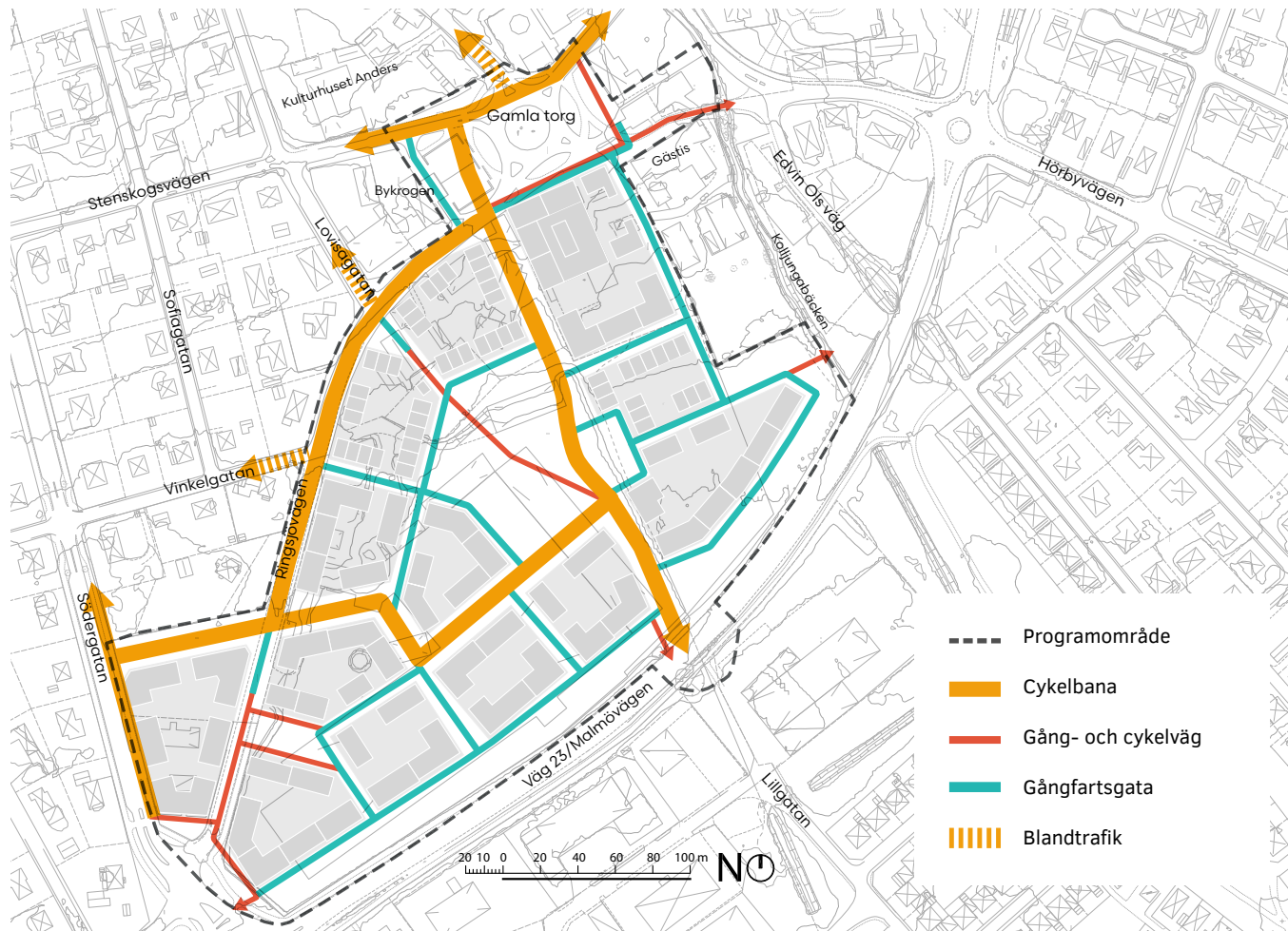
Gångbana tydligt separerad från körfält.



Bild: Tengbom

Småskaliga och väl gestaltade miljöer är inbjudande att vistas och promenera i.

Trafik - cykeltrafik



Figur 32. Vägnät för cykel. Tengbom

Längs med områdets huvudgator föreslås cykelbanor som är separerade från både körbana och gångbana. Detta utgör basen i områdets cykelnät och utgör den del av cykelnätet med högre kapacitet. De flesta av områdets viktiga målpunkter antas ligga invid huvudgatan och vara tillgängliga för cyklister från huvudcykelnätet. Förutsättningarna för att kunna cykla på alla övriga gator är också goda. Kombinerade gång-

och cykelvägar föreslås få en bredd som är tillräcklig för att undvika onödiga konflikter mellan cyklister och fotgängare. Områdets många gångfartsgator fungerar också väl för cyklister där de dock måste anpassa hastigheten efter fotgängarna. Cykelparkering anläggs längs allmänna gator och platser (torg och parker) samt på kvarterens innergårdar och cykelrum.



Bild: Tengbom

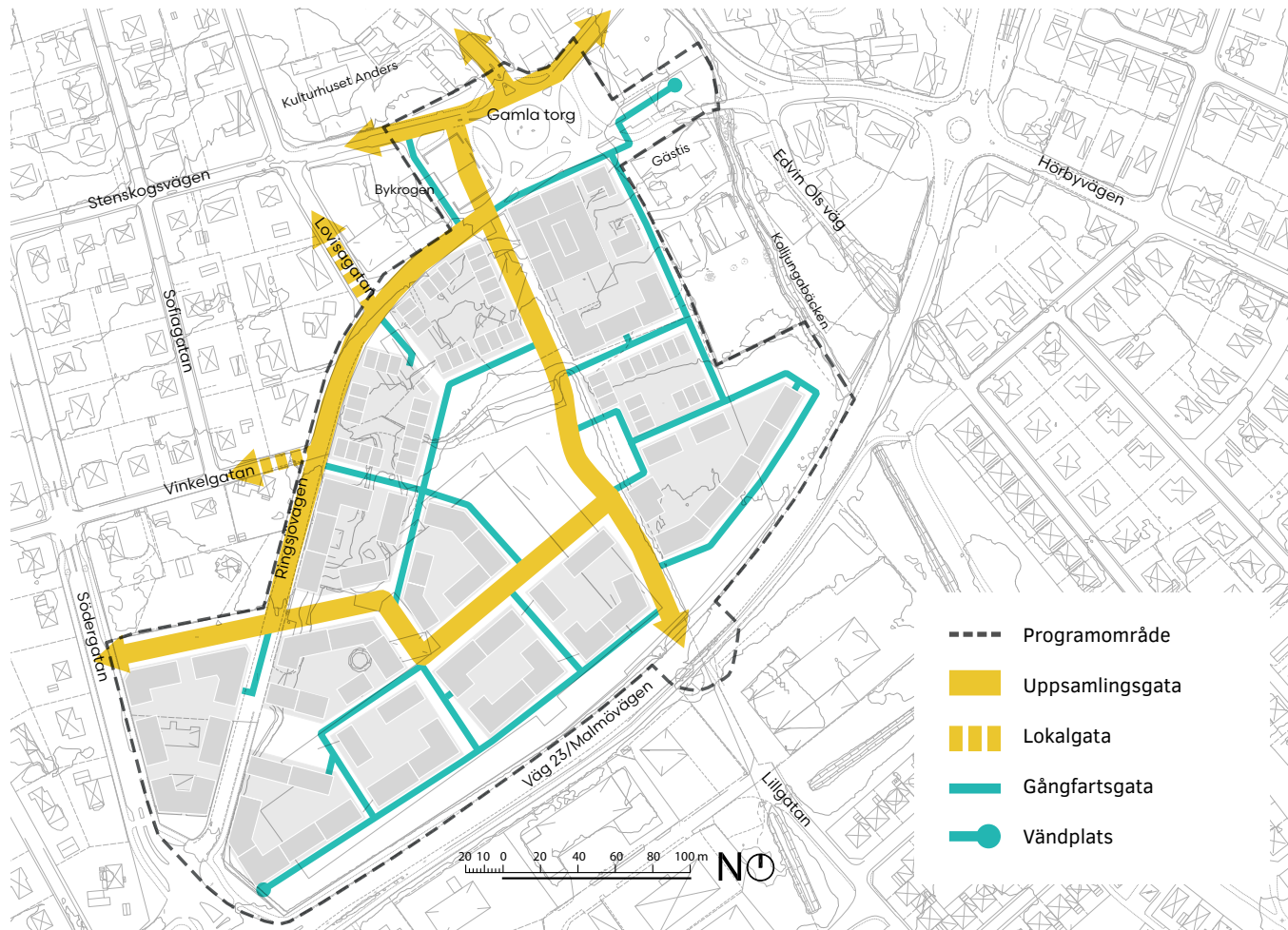
Cyklister separeras från fotgängare med egen cykelbana längs huvudgatan.



Bild: Tengbom

Intima gaturum bidrar till låga hastigheter och fungerar väl för cyklister och andra trafikanter.

Trafik - motortrafik



Figur 33. Vägnät för motortrafik. Tengbom

Vägnätet är designat för att det ska vara möjligt att angöra med motorfordon i princip runt alla kvarter i hela området samtidigt som användningen av vändplatser har minimerats. Gatorna är sedan utformade och dimensionerande för att klara olika mycket trafik och i olika hög hastighet. På de mindre gångfartsgatorna är det möjligt att framföra motorfordon men då måste

det ske i låga hastigheter och på gångtrafikanternas villkor. Detta är en praktisk lösning på tillgänglighets- och angöringsfrågor samtidigt även gör det möjligt för trivsam utvistelse i området. De större huvudgatorna (uppsamlingsgatorna) har mer karaktären av en vanlig gata där körfälten är separerade från annan trafik med en trottoarkant.



Bild: Tengbom

Huvudgata med gångbanor, cykelbana, kantstensparkering, gatuträd och körbana.



Bild: Tengbom

Bilar delar gaturum med fotgängare och cyklister på gångfartsgatorna.

Trafik - analys motortrafik

Trafikalstring

En trafikutredning har genomförts för exploateringen som helhet (*Trafikutredning Kv. Hällbo 17 m.fl. Höör Ramböll*). Höörs kommun räknar med att 5 bilresor görs per lägenhet/hus och dag. I beräkningarna har detta värde använts. I området planeras 575 nya bostäder, vilket ger ett värde på ca 2 875 bilresor per dag. De planerade kontoren förväntas att generera cirka 250 bilresor/dag.

Genomförd målpunktsanalys visar platser som kan förväntas attrahera resor med framförallt bil från det

nya bostadsområdet. Analysen visar att det finns många målpunkter av olika karaktär norr om planområdet och på kort avstånd ligger bland annat vårdcentral, kyrka och församlingshem men också skolor och ett par platser för kultur. Längre norrut, längs väg 23 utanför kartbilden, finns ett större handelsområde med exempelvis livsmedelsbutik. Detta område är en stor målpunkt för biltrafik.

Pendlarparkeringen vid tågstationen, som ligger på ett verkligt avstånd om omkring 2 km, och livsmedels-

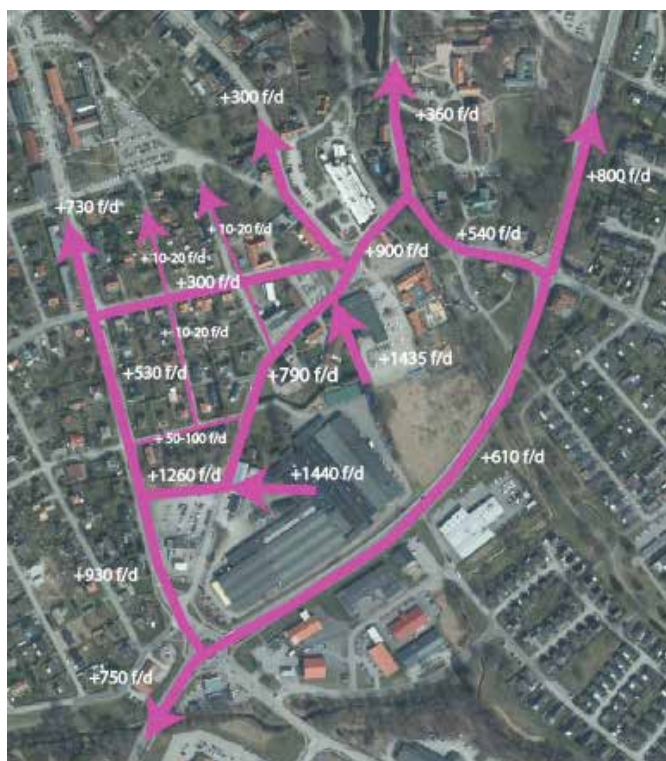
butikerna är stora målpunkter. Viktiga gator för att nå dit är Södergatan, Malmövägen och Frostavallsvägen. Ytterligare en livsmedelsbutik ligger söder om området på östra sidan av Malmövägen och där finns också en del gym.

Skolor, förskolor, idrottsplatser samt övriga anläggningar för kultur ligger huvudsakligen inne i samhället och inte längs de större gatorna, varför dessa målpunkter kan förväntas generera biltrafik på de mindre uppsamlingsgatorna. Från det nya exploateringsområdet förväntas framförallt Skolgatan trafikeras för att nå dessa målpunkter.

Med hjälp av en målpunktsanalys har en uppskattning gjorts av hur flödet kan fördelas på det befintliga gatunätet, se figurer 34-35. Ett antagande har gjorts att merparten av biltrafiken tar kortaste vägen ut från exploateringsområdet. Eventuell påverkan av köer eller annan tidsfördröjning är ej inräknad.

Slutsatser

Under förmiddagen ses inga kapacitetsproblem och framkomligheten är god för samtliga studerade scenarion. Under eftermiddagen är framkomligheten lägre och belastningsgraden är hög på väg 23 och i den södra cirkulationsplatsen. Hög belastningsgrad uppstår främst till följd av att trafiken generellt antas öka till prognosåret 2040 samtidigt som området genererar nya resor. Att situationen är värre under eftermiddagen än förmiddagen beror främst på att maxtimman är betydligt mer koncentrerad under eftermiddagen. Resultatet visar även på att en ny anslutande väg till Väg 23 har liten inverkan på kapaciteten i det studerade cirkulationsplatserna. Den anslutande vägen medför dock att belastningsgraden blir betydligt lägre på Ringsjövägen som ansluter från planområdet till Södergatan.



Figur 34. Programmets trafikstring. Ramböll



Figur 35. Programmets trafikstring med ny koppling till Lillgatan. Ramböll

Gatusektioner

Huvudgata (uppsamlingsgata)

På huvudgatan kan en bil och en lastbil mötas i utrymmesklass A (god standard). Möte mellan två lastbilar är möjliga på sträckan men med något lägre utrymmesklass, vilket innebär att hastigheterna kommer att bli lägre vid ett sådant möte. Gångbanorna ska vara minst 2 meter breda och cykelbanan ska vara minst 2,5 meter bred. Det kan dock vara lämpligt att göra gångbanor och cykelbanor bredare för att öka framkomligheten. I sektionen för uppsamlingsgatorna är även inräknat plats för träd, parkering och annan möblering, se figur 36.

Måtten kan ändras till förmån för en bredare körbana med högre kapacitet och framkomlighet för motorfordonstrafik. Konsekvensen av detta är att standarden kommer att bli sämre för gående och cyklister, vilket i syn tur leder till att färre väljer att

gå och cykla. Dessutom kommer hastigheterna att bli högre på biltrafiken. För att inte försämra standarden för gående och cyklister kan man istället minska ytan för trädplanteringarna till 2 meter. Konsekvensen av detta blir även smalare parkeringsplatser där bildörrar öppnas över cykelbanan samt sämre förutsättningar för stora trädplanteringar.

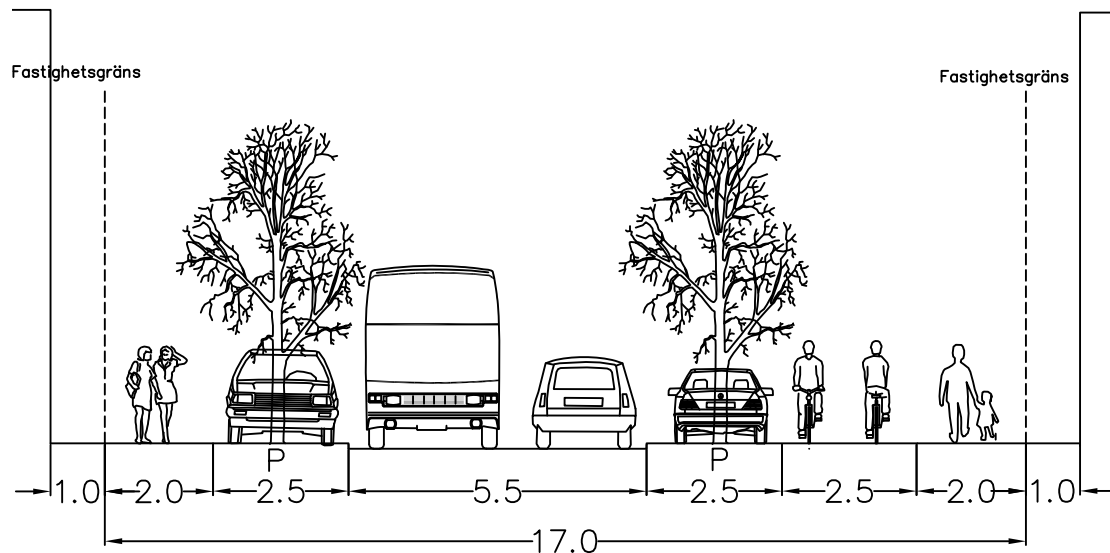
Gångfartsområde

Den totala gatusektionen föreslås vara minst 8 meter. För bredare vistelseytor och möblering kan måttet givetvis ökas. Däremot bör den tänkta körbara ytan inte breddas ytterligare.

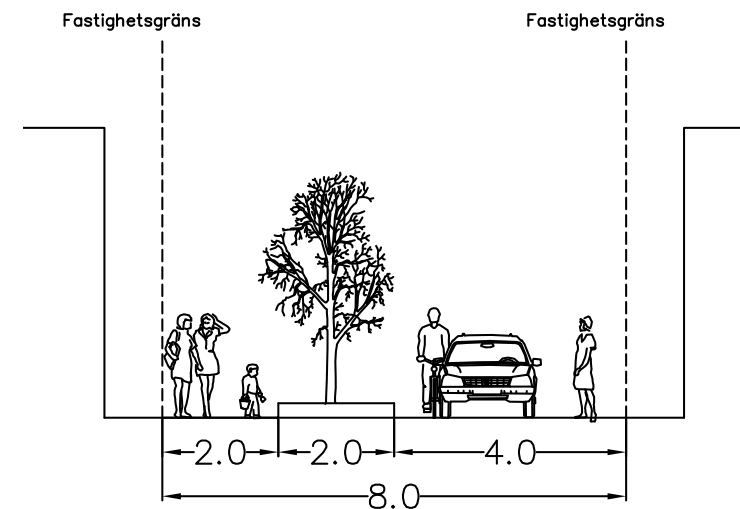
I gångfartsområden krävs det en fredad zon för gående. Denna är till för att skapa tillgänglighet för alla typer av trafikanter oavsett fysisk förmåga eller ålder. Ett gångfartsområde ska alltid utformas med ett genomgående material i samma nivå. Andra

viktiga aspekter när man bygger gångfartsområden är att skapa sidoförskjutningar för biltrafiken samt att bryta siktlinjer för att hålla nere hastigheterna genom exempelvis saxning av träd. Det är även viktigt att påpeka att det går att ha parkeringsplatser i gångfartsområden men de måste då vara målade. Sektionen för gångfartsområde är ritad med 4 meters bredd för gående, cyklister och bilar. Detta innebär att det behövs speciella mötesfickor, där två bilar kan möta varandra. Likt uppsamlingsgatorna föreslås en 2 meters fredad zon för gående som kan göras bredare vid behov. Vissa eller samtliga av gångfartsområdena kan komma att enkelriktas vilket utreds vidare i detaljplaneskedet.

Se även: *Trafikutredning Kv. Hällbo 17 m.fl. Höör 20-10-14 Ramböll*

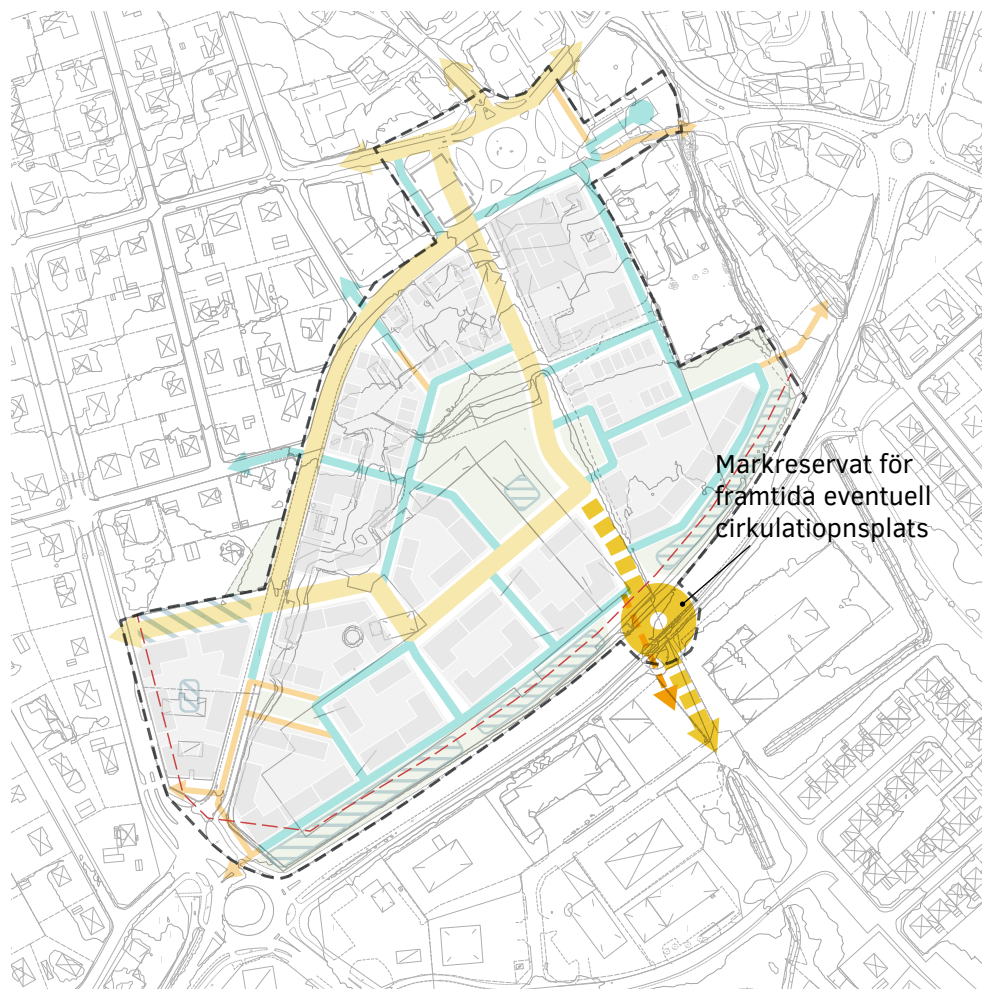


Figur 36. Exempelsektion huvudgata/uppsamlingsgata. Ramböll



Figur 37. Exempelsektion gångfartsområde. Ramböll

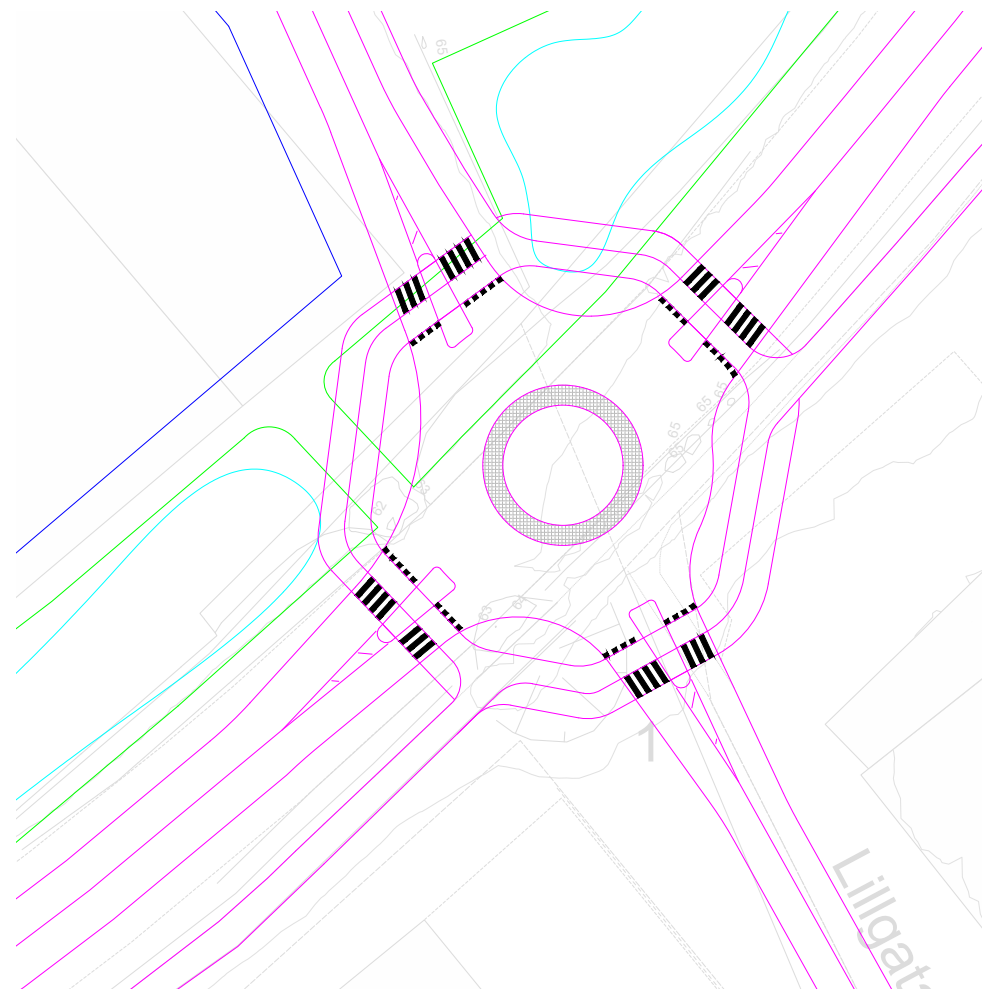
Möjlig framtida koppling Lillgatan



Figur 38. Möjlig koppling till Lillgatan. Tengbom

Hörs kommun bedömer att en ny cirkulationsplats längs väg 23 är önskvärd på sikt, när vägen inte längre fungerar som regionalt och interregionalt transportstråk. En ny vängslutning skulle minska vägens barriäreffekt och bidra till en mer finmaskig och stadsmässig gatustruktur på båda sidor om väg 23.

I programmet säkras möjligheten att koppla samman området med Lillgatan på andra sidan Väg 23 enligt *Framtidsscenario 2 – Stadsgata*. Yta har reserverats för en cirkulationsplats med möjlighet att korsa vägen i plan för fotgängare och cyklister.



Figur 39. Skiss på cirkulationsplats. Ramböll

För att säkra att en vägkoppling till Lillgatan inte omöjliggörs i programmet har en skiss tagits fram på en möjlig cirkulationsplats. Förutom motortrafik finns det i cirkulationsplatsen gångvägar och cykelbanor på samtliga sidor.

Se även: *Trafikutredning Kv. Hällbo 17 m.fl. Höör 20-10-15* Ramböll

Parkering



Figur 40. Parkering för bil alternativ 1. Tengbom



Figur 41. Parkering för bil alternativ 2. Tengbom



Figur 42. Parkering för bil alternativ 3. Tengbom

- Programområde
- M** Befintlig markparkering
- G** Underjordisk parkering byggnader underbyggda
- Möjliga in- och utfarter till p-hus/underjordiska garage
- ➔ Möjlig fördelning av kvarterens parkering
- Gångfartsgata med viss besöksparkering
- P** P-hus (mulithus)
- U** Underjordisk parkering hela kvarteret underbyggd
- ▬▬▬ Gata med kantstensparkering
- ▬▬▬ Övriga körbara gator

Cykelparkering för besökande föreslås uppföras längs gator och vid platsbildningar. För boende löses cykelparkering på varje enskild fastighet med fördel i bottenvåning med lätt nåbar entré mot gata.

För bilparkering föreslås tre möjliga lösningar. I alternativ 1 uppförs större underjordiska garage under två kvarter utmed väg 23 och invid det s.k. Coloramahuset samt flertalet mindre underjordiska garage. Alternativ 1 är programmets huvudalternativ och det alternativ trafikutredningen utgår från.

Alternativ 2 utgår från samma principer som i alternativ

1 men det stora underjordiska garaget ligger istället mot Ringsjövägen. Alternativ 2 är framtaget för att visa att andra lägen är möjliga för ett större underjordiskt garage i det fall att det av tekniska skäl inte går att placera mot väg 23.

Alternativ 3 är utrett i ett tidigt programskede och illustreras här för att visa att programmet är flexibelt och tillåter flera olika lösningar. Istället för ett stort underjordiskt garage uppförs ett s.k. multihus (parkeringshus med kontorsdel och verksamhetslokaler i bottenvåningen). Mängden parkering blir flexibel då multihuset kan variera i våningsantal utefter behov.

Väljs den här lösningen blir det ca 50 lägenheter färre i området men 2000 m² BTA mer för kontor och service.

I alla alternativ finns förutsättningar för besöksparkering i gata. Alla alternativ klarar det antal parkeringar som krävs i trafikutredningen.

P-hus (mulithus) och underjordiska garage kräver vidare utredning i detaljplaneskedet.

Merparten av befintlig parkering på Gamla torg bevaras men nyttjas för pågående användning och tillgodoräknas inte det behov som uppstår genom ny bebyggelse.

Parkering

Parkeringsbehov

För att beräkna parkeringsbehovet i det nya området har Höör kommuns Parkeringsplan (remissutgåva 2013-12-02) används. I den anges att parkeringsbehovet är 0,7 bilplatser/lägenhet varav 0,1 är besöksparkering. Parkeringsbehovet för kontor anges till 13 bilplatser/1000 BTA.

Kapacitet i programmet

Det planeras för ett flertal parkeringsgarage under några kvarter. I dessa garage finns det plats för cirka 450 parkeringsplatser. Det finns dessutom en flexibilitet i gatusektionen på uppsamlingsgatan för att kunna komplettera med gatuparkering mellan trädraderna om det i det fortsatta arbetet skulle uppstå behov av angöring även längs gatan.

Påverkan på befintlig verksamhet

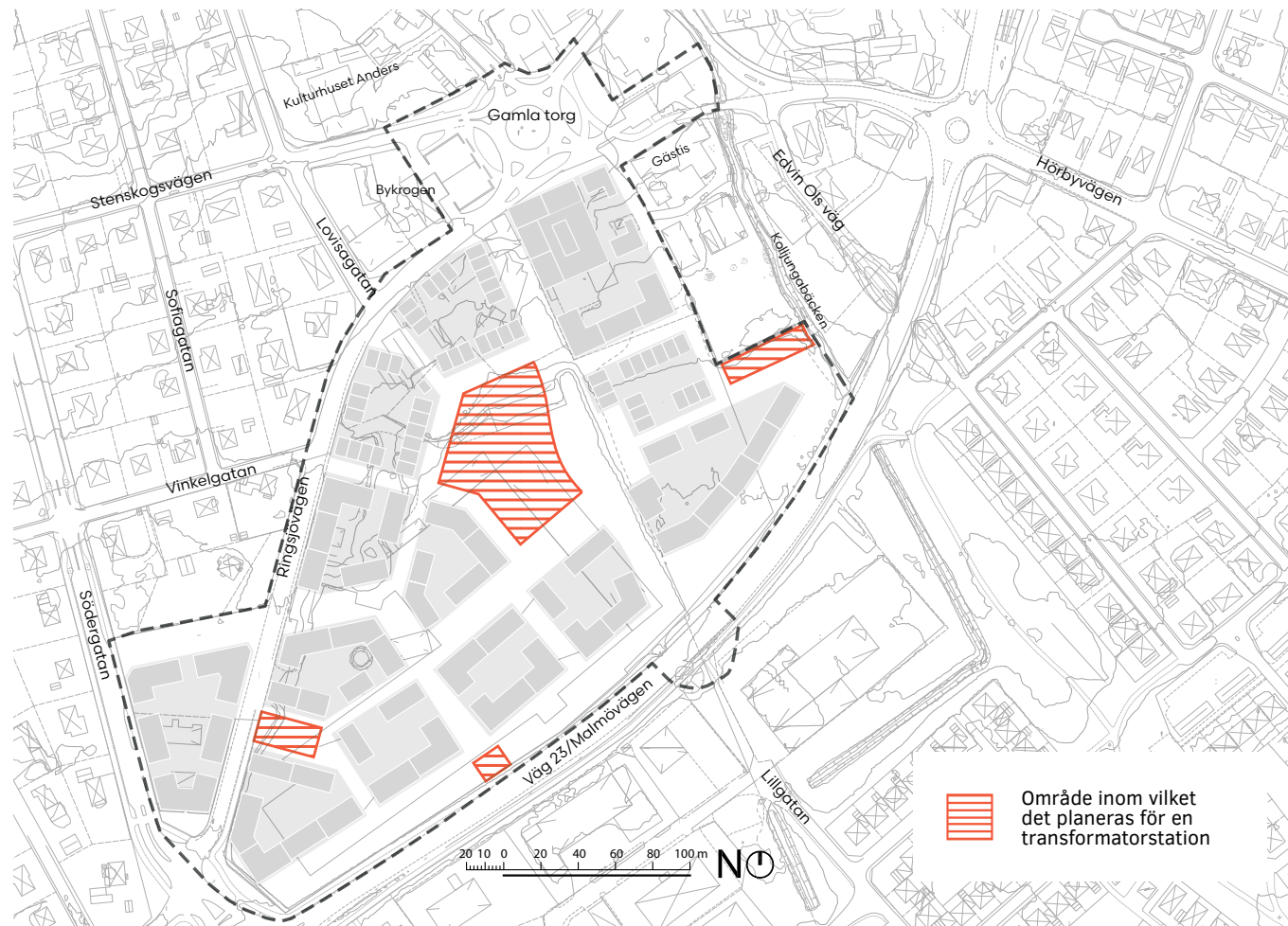
Parkering till befintliga verksamheter kan lösas både på lång och kort sikt. Gästis antas ha ett parkeringsbehov på ca 25-30 parkeringsplatser som idag löses på kommunal mark framför Gästis och söder om Colorama-huset. Gästis och annan befintlig verksamhet i Colorama-huset kunna lösa sin parkering under överskådlig tid på fastigheten Hällbo 27 och därefter söder om Hällbo 27/ öster om fabriken. Längre fram krävs en emellertid en långsiktig lösning. Diskussion pågår med kommunen om att säkerställa parkering på kommunal mark. Ett alternativ kan vara att hyra P-platser i Garage på Hällbo 27.

Se även: *Trafikutredning Kv. Hällbo 17 m.fl. Höör 20-10-14 Ramböll*

| Etapp | Typ | BTA Kontor | Antal Lgh | Antal P kontor | Antal P lgh | Antal P |
|-------|--------------------------------------|------------|-----------|----------------|-----------------------|----------------|
| 1 | Flerbostadshus, townhouse och kontor | 3600 | 55 | 47 | 39 | 86 |
| 2 | Flerbostadshus och kontor | 0-1500 | 70-85 | 0-20 | 49-60 | 60-69 |
| 3 | Flerbostadshus | - | 70 | - | 49 | 49 |
| 4 | Flerbostadshus | 0 | 260 | - | 182 | 182 |
| 5 | Flerbostadshus och townhouse | - | 60 | - | 42 | 42 |
| 6 | Flerbostadshus och townhouse | - | 33 | - | 23 | 23 |
| | | | | | Summa | 442-451 |
| | | | | | Varav besöks P | 44-45 |

Tabell 6. Uppskattning av parkeringsbehov. Ramböll

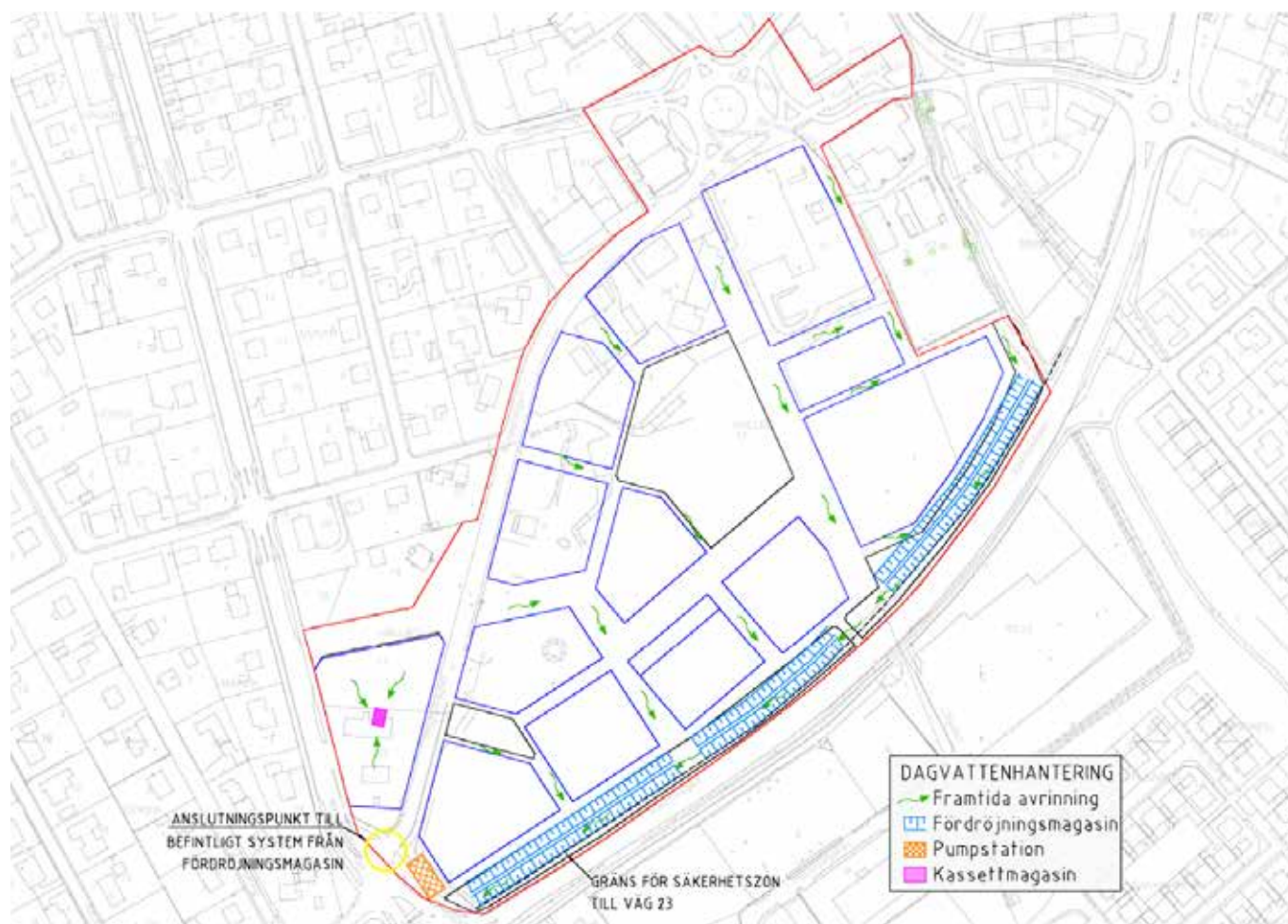
Teknisk försörjning



Figur 43. Lägen för transformatorstationer. Tengbom

Nya transformatorstationer planeras uppföras inom grönområdena i programområdet. På kartan redovisas de områden inom vilka transformatorstationerna placeras. Exakt placering utreds i senare projektering. Ledningar i området, befintliga som behöver flyttas samt nya ledningar, placeras under de nya gator som uppförs i programområdet.

Dagvatten och skyfall



Figur 44. Princip för dagvattenhantering, Dagvatten och skyfallsutredning 20-03-03 Ramböll

Princip för dagvattenhantering

Föreslagen princip för dagvattenhantering är att för etapp 1, 3, 4, 5, och 6 (öster om Ringsjövägen) leds allt dagvatten via ledningsnät till kanalformade fördröjningsmagasin i sydöst längs med väg 23. Med föresla-

gen höjdsättning ses tillräcklig lutning på ledningarna (5 ‰) och täckning för ett frostfritt djup (1,5 m) uppnås. För att ansluta till befintligt ledningsnät kommer dagvattnet behöva pumpas. Botten på magasinet ligger på en nivå på ca +62,4 och känd VG på befintlig ledning nedströms är ca +63,4. Denna punkt på befintlig ledning ligger en bit nedströms befintligt system. Exakta

höjder på befintligt ledningsnät i närheten av planområdet är okända.

Ytor inom etapp 1 och 3 leds till magasinet längst i öst. En ledning läggs längs med områdets östra gräns som släpper vattnet så långt öster ut som möjligt i magasinet. Resterande ytor inom de olika etapperna släpps efter hand till magasinet, även så långt uppströms som ses vara möjligt för en trögare avledning.

Fördröjningsmagasinen utformas som anläggningar i serie. En första flödesreglering sker längst i öst för magasinet som omhändertar vatten från etapp 1 och 3 till 190 l/s när båda etapperna är byggda. Volymen som hanteras i denna del av magasinen är 142 m³ vid ett 10-årsregn och 258 m³ vid ett 30-årsregn. Resterande del av magasinen fördröjer vatten från etapp 4, 5, och 6. Volymen är 279 m³ vid ett 10-årsregn och 511 m³ vid ett 30-årsregn. Flödesreglering ut från magasinen innan befintligt ledningsnät är 566 l/s, vilket är det totala tillåtna utflödet för delen öster om Ringsjövägen. Vid ett 10-årsregn blir fluktueringsnivån 0,4 m och vid ett 30-årsregn 0,6 m. Det totala ytanspråket för fördröjningsmagasinen inklusive slänter är ca 4 900 m².

För etapp 2, som är ett kvarter, föreslås lokalt omhändertagande av dagvattnet. I förslaget illustreras fördröjningsvolymen som ett underjordiskt kassetmagasin med antagen fluktueringsnivå 0,5 m. Med fördröjningsvolymen 21 m³ vid ett 10-årsregn ger detta arean 42 m². Lösningen måste studeras i förhållande till trycknivån vid ett 30-årsregn så att marköversvämning inte sker. Ett alternativ är att tillämpa öppna lösningar. Då får inte marköversvämning ske vid 30-årsregnet, vilket betyder att volymen 42 m³ måste omhändertas. Kvarteret måste höjdsättas så att dagvattnet kan nå förslagna lösningar.

För en underjordisk lösning inom etapp 2 krävs att delar av kvarterets innergård inte är underbyggt, vilket är antaget i förslaget. Om hela innergården är underbyggd är alternativet att ha en helt ytlig dagvattenhantering på marken ovan bjälklaget alternativt ha fördröjningen utanför själva byggnaden. Det kräver i så fall att det finns förgårdsmark eller annan yta som kan utnyttjas för hela

anläggning eller att det skapas en anläggning på allmän platsmark.

Antaget utflöde är ett 2-årsregn baserat på erhållen information om att befintligt ledningsnät ska klara detta regn. För att verifiera kapaciteten och bekräfta utloppsflödet rekommenderas lutningar på befintligt ledningsnät att ses över.

Cirka 200 m² mark behöver reserveras för en pumpstation. Det kommer att vara en underjordisk anläggning där brunnslock eller luckor är synliga ovan mark. Pumpstationen tar troligen inte upp hela 200 m². Inom de 200 m² och i närheten av pumpstationen måste det finnas möjlighet för uppställning av minst en lastbil med kran. Det måste också finnas tillgänglighet och möjlighet att gräva upp hela ytan vid reinvestering. Lägre plantering som inte kräver stora djup bör kunna ligga ovan på anläggningen.

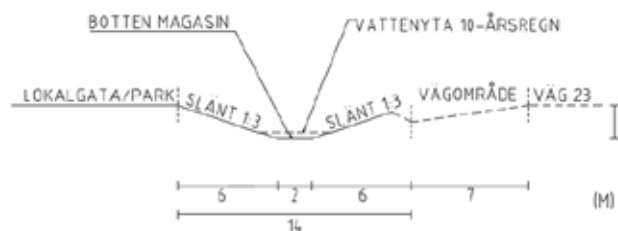
I närheten av väg 23 är förorenad mark identifierad. Marken kan behöva saneras. Föreslagna dagvattenlösningar bedöms inte vara beroende av markföroreningarna. Ledningssystem och magasin kan behöva göras täta, vilket inte är något som är ovanligt.

Tre olika gestaltningsförslag

I samrådsskedet har tre olika vis att utforma dagvattenmagasinen längs med väg 23 utreds utretts. Alternativen har olika gestaltning, egenskaper och tar olika mycket mark i anspråk. Alla har kapacitet att lösa hantering av dagvatten och skyfall. I samrådsskedet finns inget beslut fattat kring vilket av alternativen som är föredraget. För detta krävs vidare utredning

Förslag 1

Magasinen är i förslaget illustrerade med en bottenbredd 2 m och släntlutning 1:3. De är ca 2 m djupa i förhållande till lägsta omkringliggande marknivå inom planområdet. Detta för att möjliggöra anslutning av dagvattenledningar. Magasinen är antagna vara utformade som ett torrt magasin utan en permanent vattenyta, vilket betyder att de endast är vattenfyllda i samband med regnsituationer.



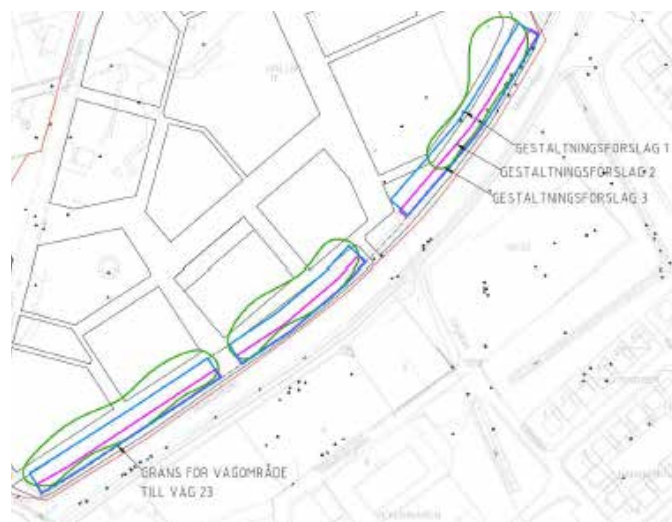
Typsektion förslag 1, torra dagvattenmagasin med släntlutning 1:3. Ramböll

Förslag 2

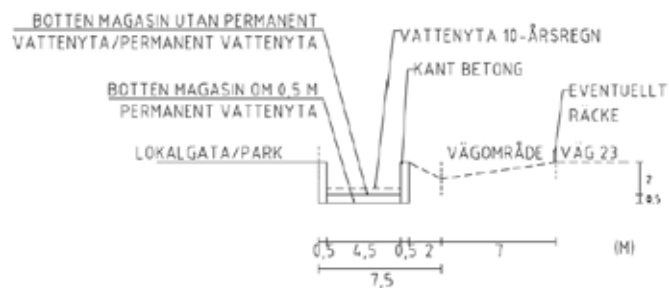
Gestaltningförslag 2 är ett kanalformat magasin med vertikala kanter som har det minsta ytanspråket av de tre förslagen. Det kanalformade magasinet kan illustreras med och utan ett permanent vattendjup på 0,5 m. Vid utformning av magasinen krävs att fluktueringsnivån har sin utgångspunkt på ca 2 m under föreslagna marknivåer vid inlopp till magasinen. Detta på grund av att det vid dimensionerande regn inte ska dämna upp i framtida ledningssystem. Detta betyder att om magasinet görs som ett torrt magasin utan permanent vattenyta hamnar magasinets botten på ca 2 m under föreslagna marknivåer. Om i stället magasinet utformas med en permanent vattenyta på 0,5 m hamnar magasinets botten i stället på 2,5 m under föreslagna marknivåer, då fluktueringsnivån är den nivå som vattnet tillåter stiga över den permanenta vattenytan. För gestaltningförslag 2 blir det styrande för utformning att skyfallsvolymer ska rymmas. Med vertikala slänter minskar kapaciteten i förhållande till flacka slänter och magasinets botten måste på så sätt göras bredare. I detta fall blir det en bottenbredd på 4,5 m.



Referensbild förslag 2.



Figur 45. Illustration som visar de tre gestaltningsförslagens utbredning



Typsektion förslag 2, med gjutna, vertikala kanter. Ramböll

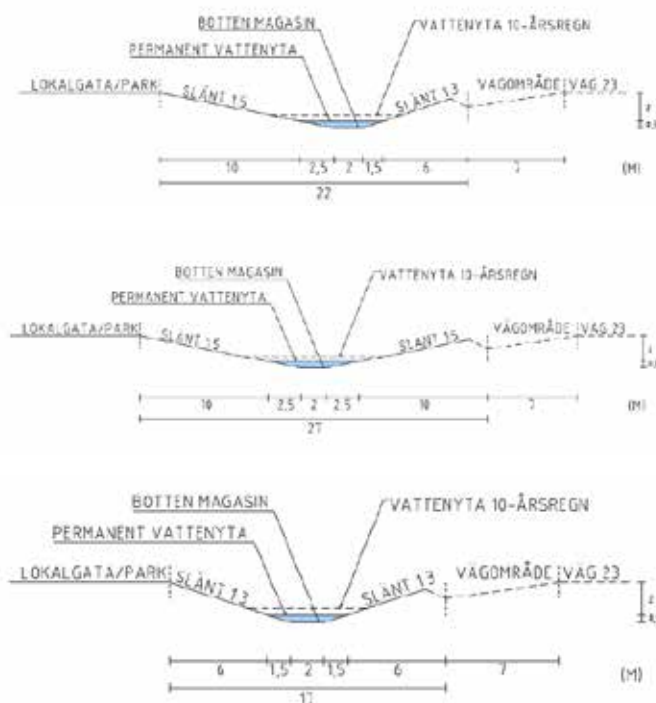
Förslag 3

Gestaltningförslag 3 är ett magasin med en mjukare utformning med en meandrande form med slänter som varierar mellan 1:3 och 1:5. Om magasinerna ska utformas med ett permanent vattendjup rekommenderas ett minsta djup på 0,5 m (men helst ca 1 m) och bottenbredden under den permanenta vattenytan minst 2 m (StormTac).



Bild: Ramböll

Referensbild förslag 3.



Typsektioner förslag 3, med flackare slänter, mer organiska former och permanent vattenyta. Ramböll

Princip för skyfallshantering

Föreslagen princip för skyfallshantering för etapp 1, 3, 4, 5, och 6 (öster om Ringsjövägen) på att allt vatten kan rinna på ytan till magasinerna i sydöst. Föreslagen höjdsättning stödjer detta. Maximal kapacitet i föreslagna fördröjningsmagasin i gestaltningsförslag 1 är ca 4 800 m³, vilket betyder att volymen vid ett 100-årsregn (3 014 m³) med antagen avtappning även ryms. 100-årsregnet ses rymmas även i gestaltningsförslag 2 och 3.

Parkytan kan även nyttjas för skyfallshantering för ytor i närheten av parkytan och parkytan i sig för att minska belastningen på nedströms magasin. Parken kan förslagsvis utformas med en nedsänkt yta i den södra delen. Detta kräver i så fall att närliggande ytor höjdsätts så att de lutar mot nedsänkningen i parkytan. En bräddnivå bör även skapas så att vattnet kan rinna mot magasinet i söder när lågpunkten i parken går full.

Kvarteret inom Etapp 2 är ett öppet kvarter. Skyfallshandlingen föreslås ske som för befintlig situation där kvarteret är höjdsatt så att en ytavrinningsväg skapas åt söder. Inga lågpunkter finns idag inom området och hårdhetsgraden bedöms inte öka (idag en asfalterad yta) efter framtida exploatering.

Se även *Dagvatten- och skyfallsutredning för planprogram Hällbo 17*. Ramböll 20-03-19

Gestaltungsprinciper för dagvattenstråk

Strandmattor vid platsbildningar



Vid entréer och platsbildningar ger blommande strandmattor ett förhöjt estetiskt värde. Strandmattorna bidrar med att öka artrikedomen i dagvattenstråket vilket är en stor del i att stötta pollinatörer. För att ytterligare stärka den lokala faunan kan faunadepåer bidra med boplatser till bland annat insekter. Informationsskyltar kan med fördel användas för att kommunicera dessas värden.

Naturlika planteringar

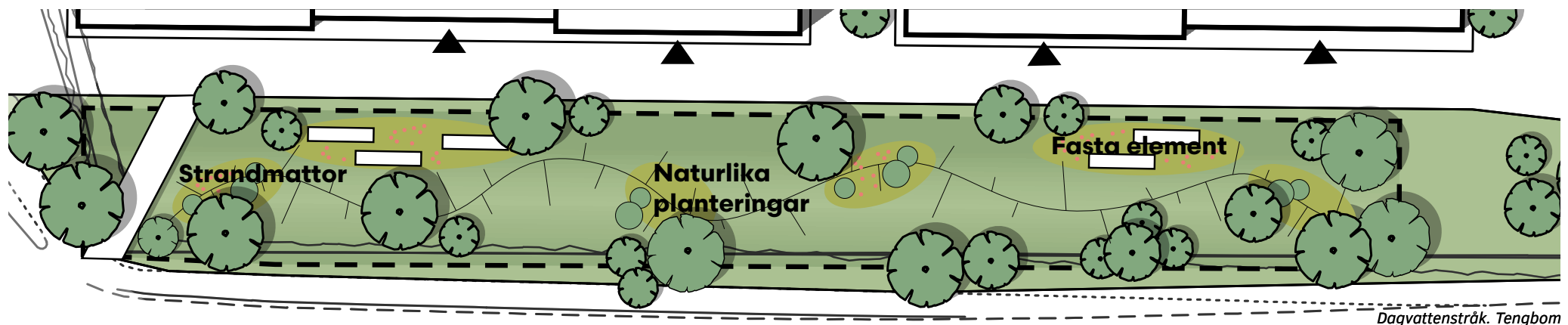


Med naturlika planteringar skapas en välkomnande inramning till området. Dessa planteringar blir positiva inslag på löparrundan eller promenaden. Inhemska buskar och prydnadsgräs ger robusta planteringar som utvecklas över tid. Huvuddelen av träderna planteras på dagvattenstråkets södra sida för att optimera reningseffekten i sänkorna. Trädarter som gynnar reningsså prioriteras vid artval.

Fasta element



Genom fasta element skapas en tydlig identitet för området. Elementens struktur kontrasterar mot grönskans vildare karaktär och ger en dekorativ inramning. Olika material kan användas för att skapa kopplingar till platsen så som betong, granit eller trä. Elementen placeras i ängsytor som ger en ökad artrikedomen, ytorna ramas in av klippta gräsytor för ett omhändertaget uttryck.



Fortsatt arbete

Genomförande

Kommunen avser ingå exploateringsavtal med berörda fastighetsägare och exploatörer. I Höörs kommun är standard att allmän platsmark anläggs och bekostas av exploatören för att sedan överlämnas till kommunen, vilket regleras i exploateringsavtal. En alternativ modell är att kommunen anlägger allmän platsmark och att exploatörer bekostar genom gatukostnadsersättning. De närmare formerna för ansvar och kostnader i genomförandet behöver klargöras och läggas fast i avtal innan detaljplaner förs till antagande.

Etapperna 2 och 3 innehåller kommunägd mark. Höörs kommun avser genomföra markanvisning inför upprättandet av detaljplanerna.

Detaljerna kring markanvisningar och exploateringsavtal är inte klara än. Avtalens huvudsakliga innehåll och konsekvenserna av att kommande detaljplaner genomförs med stöd av avtalen kommer att utvecklas i samband med att förslag till detaljplaner tas fram.

Fortsatt utredningsbehov

För planprogrammet har flera övergripande utredningar genomförts. Inför fortsatt arbete behövs mer detaljerade utredningar och slutsatser. Här kommenteras fortsatt utredningsbehov generellt för programområdet. Utredningsbehov som är specifikt för olika etapper kommenteras särskilt för varje etapp.

Trafik

Trafikverkets långsiktiga planering för väg 23 blir avgörande för utbyggnad av området. Endast etapp 1 är oberoende av Trafikverkets pågående utredningar. För övriga etapper gäller att planering måste avvakta Trafikverkets slutsatser (se figur 5, s 12).

En översiktlig trafikutredning har genomförts för området som helhet. Mer noggranna analyser av trafikallstring och behov av P-platser behövs i samband med kommande detaljplaner.

Markförhållanden

Planprogrammet beskriver alternativa sätt att lösa parkeringsbehoven, där underjordiska garage är en av möjligheterna. De tekniska förutsättningarna att bygga under mark är dock inte utredda. Det är nödvändigt att utreda om det är möjligt och lämpligt med underjordiska garage med hänsyn till grundvattennivå och andra grundläggningsförhållanden.

Dagvatten

En översiktlig dagvattenutredning är genomförd och redovisar en möjlig princip med ett dagvattenstråk längs väg 23. Däremot finns inget beslut om hur stråket bör utformas. Utformningen behöver ske med hänsyn till eventuellt behov av dagvattenrening, människors livsmiljö samt markåtgång och driftaspekter. Kompletterande utredning och beslut behöver ske i samband med detaljplan som reglerar stråket.

Etapp 1 – Hällbo 11 & 27 (Colorama)

Centrala ingångsvärden

Dagvatten:

Etapp 1 kan genomföras oberoende av Trafikverkets utredning för väg 23 om etappen får en egen dagvattenlösning som inte anläggs i vägens närområde. Lämplig provisorisk eller permanent lösning behöver utredas.

Kulturmiljöhänsyn:

Det kommer att vara nödvändigt att i hög grad anpassa ny bebyggelse till kulturmiljön vid Gamla torg. Detta behöver regleras noga i detaljplanen. Rekommendationer till stöd finns i genomförd kulturmiljöutredning.

Avgränsning detaljplanen

Detaljplanen behöver avgränsas utifrån möjligheten att säkerställa infrastrukturen, framförallt gata och dagvattenanläggning. Det kan vara fördelaktigt att samordna detaljplan för etapp 1 med detaljplan för etapp 3 eftersom de kommer att dela infrastruktur med varandra. Det är dock inte lämpligt att planlägga området närmast väg 23 innan Trafikverket har kommit till slutsatser om väg 23:s framtid.

Övrigt

Möjligheten till alternativa räddningsvägar behöver studeras i samband med detaljplanen, förslagsvis via industrifastigheten Hällbo 17. Det behövs en utredning av risk för olägenheter invid nya bostäder från industriverksamheten på Hällbo 17. Utredningen kan med fördel genomföras samlat för etapp 1 och 3.

Eftersom exploateringen bygger på att transformatorstationen är flyttad behöver det finnas en ny lokaliserings som nätägaren har godkänt. Även flytt av ledningsnät och anläggning av nytt nät behöver finnas på plats.

Befintliga vattenledningar behöver få en lösning (u-område i gällande detaljplan).

Etapp 2 – Hällbo 14 & 23 (parkering & drivmedelsstation) samt del av Ringsjövägen

Centrala ingångsvärden

Flytt av drivmedelsstation och lämplig marksanering är avgörande för etappens genomförande. Eftersom etappen innehåller kommunal mark behöver formerna för markanvisningen vara klara när detaljplanen påbörjas.

Avgränsning detaljplanen

Detaljplanen kommer att omfatta fastigheten Hällbo 23 och den del av Ringsjövägen som idag är planlagd som industrimark. Möjlighet finns att inbegripa fastigheterna Hällbo 18-22 i planen, om fastighetsägarna så önskar. De är idag planlagda för industriändamål men är bebyggda med bostäder, utom Hällbo 18 som är obebyggd.

Etapp 3 – parkmark och del av Hällbo 17 (Industrifastighet)

Centrala ingångsvärden

Etappen innehåller kommunal mark och därför behöver formerna för markanvisningen vara klara när detaljplanen påbörjas. Kommunen behöver också ta ställning till lämpligt läge och utformning för koppling över Kolljungabäcken för gående och cyklister.

Avgränsning detaljplanen

Planarbetet kan ske samordnat med detaljplan för etapp 1, förutsatt att Trafikverket har lämnat besked om framtiden för väg 23.

Övrigt

Utredning av risk för olägenheter från industriverksamheten på Hällbo 17 invid de nya bostäderna behöver följas upp, jämför från etapp 1.

Etapp 4 och 5 – Hällbo 17 (Industrin)

Centrala ingångsvärden

Verksamhetens flytt till verksamhetsområde Nord avgör tidplanen för när etappen kan genomföras.

Översiktlig miljöteknisk undersökning (Sweco 200117) visar att fortsatt utredning behövs avseende trikloreten. Undersökningar bör ske genom mätningar och analys av i första hand grundvatten och porgas inom fastigheten, men även spridningar ut från fastigheten bör utredas. Fastigheten har även lätt förorenade fyllnadsmassor med risk för halter över KM. Förutsättningar för avhjälpande behöver vara utredda innan samråd om detaljplan.

Aktuell status i Trafikverkets utredningar och Region Skånes investeringsplaner blir viktiga förutsättningar. Om det finns förutsättningar för kommunen att överta huvudmannaskapet inom överskådlig tid så påverkar det både hur vägens närområde kan utformas och möjligheten att bygga en cirkulationsplats. Kommunen behöver ta ställning till om GC-tunneln under vägen ska öppnas eller om fokus ska ligga på att bygga cirkulationsplatsen. Kommunen behöver även ta ställning till hur cykelnätet för Höörs tätort bör utvecklas genom orten.

Avgränsning av detaljplanen

Detaljplanen kommer att omfatta nuvarande Hällbo 17, även om genomförandet delas upp i etapper. Om kommunen ska överta huvudmannaskapet för vägen behöver även cirkulationsplatsen och anslutningar på andra sidan väg 23 planläggas.

Etapp 6 – Hällbo 14 & 26 samt Gamla Torg

Centrala ingångsvärden

Kommunens avsikter för Gamla Torg behöver klarläggas. Om torget ska omgestaltas så behövs en särskild analys av lämplig utformning med hänsyn till kulturmiljö och torgets roll när staden utvecklas. Status för frågan om ny cirkulationsplats vid väg 23 blir en viktig pusselbit, jämför etapp 4 och 5.

Avgränsning av detaljplanen

Detaljplanen kommer att omfatta Hällbo 26 och 14, samt eventuellt Gamla torg.

Hållbarhet & miljöpåverkan

Hållbarhetsperspektiv i ÖP

I översiktsplanen har Höörs kommun identifierat nio hållbarhetsperspektiv för att systematiskt bedöma och följa upp konsekvenser av kommunens fysiska planering och samhällsbyggnad. Perspektiven fångar ekonomiska, sociala och ekologiska aspekter av hållbar utveckling och är samordnade med Agenda 2030 samt nationella, regionala och lokala mål.

Hållbarhetsperspektiven och en hållbarhetsbedömning för planprogrammet framgår av tabell på nästa sida.

Undersökning av miljöpåverkan

Enligt bestämmelserna i 4 kap 34 § plan- och bygglagen (PBL) samt 6 kap 5 § miljöbalken (MB) skall en undersökning göras för en detaljplan om dess genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Programförslaget innebär i korthet att 500 nya bostäder byggs i en effektiv stadsstruktur nära centrum och Höörs station. Förslaget innehåller även kontor och samhällsservice, gator och en större park. Förslaget möjliggör en ny cirkulationsplats vid väg 23.

Förslaget berör inte några skyddade områden. Höörs kommun bedömer att:

- Förslaget har förutsättningar att stärka den värdefulla kulturmiljön vid Gamla torg.
- Miljökvalitetsnormerna för vatten behöver fortsatt uppmärksamhet vid den närmare utformningen av dagvattenstråket och vid utredning av markföroreningar
- Merparten av den trafik som alstras förväntas på väg 23 och inte på lokalgator.

Mot den bakgrunden och med beaktande av MKB-förordningens bilaga 4 bedömer Höörs kommun att genomförandet av planen inte medför betydande miljöpåverkan. Bedömningen gäller under förutsättning att kommunen i det fortsatta planarbetet:

- Skyddar kulturmiljön vid Gamla torg genom bestämmelser som säkerställer att tillkommande bebyggelse utformas med respekt till kulturmiljön
- Planerar för dagvattenlösningar med hänsyn till vattenkvalitet och människors livsmiljö
- Säkerställer efterbehandling av förorenade områden och
- Genomför närmare analyser av trafikallstring och bullernivåer även längs kommunala gator

Samråd ska ske med länsstyrelsen innan kommunen tar slutligt ställningstagande i frågan om behovet av MKB.

| Hållbarhetsperspektiv 9 perspektiv för uppföljning av över- siktplanen | Planprogram för Hällbo-området Området är ca 89 000 m ² . Skissen innehåller 41 000 m ² kvartersmark för bostäder och verksamheter, 33 000 m ² gatumark samt 15 000 m ² park, platsbildningar och grönytor. |
|---|---|
| 1. Befolkningstillväxt Antaganden: 2,3 invånare/bostad, likt i befintliga bostäder i Höörs kommun | Förslaget innehåller <ul style="list-style-type: none"> • 580 bostäder som flerbostadshus och stadsradhus (townhouses). Det motsvarar 1330 nya invånare. • Ytor för samhällsservice/kontor på ca 5000 m². Det ger förutsättningar för nya arbetstillfällen. Anläggningen av området bekostas av exploatören. För eventuell ny trafikplats vid väg 23 och omgestaltning av Gamla torg får en bedömning av kostnader, nyttor och lämplig kostnadsfördelning göras längre fram när det finns mer konkret kunskapsunderlag. Driftkostnaden för kommunen när området är fullt utbyggt förväntas bli ca 540 000 kr/år, varav va 90 000 kr/år för parkmarken och 450 000 kr/år för gatumarken. VA-kollektivet bekostar driften av dagvattenanläggningen med ca 30 000 kr/år. |
| 2. Integrerad kommun | Förslaget kan bidra till blandade bostadstyper, vilket är en förutsättning för att bostadsmarknaden ska fungera för olika smaker, för livets skilda skeden och för en växande befolkning. Förslaget innebär också att industriverksamheten som barriär i orten försvinner och ger på sikt möjligheter för att även barriärverkan av väg 23 ska mildras. |
| 3. Samspel och möten | Stadsbyggnadsprincipen "En levande del av Höör" innehåller flera nycklar till att främja samspel och möten. Den nya bebyggelsen kan bidra till att befolka miljön vid Gamla torg. Den nya centrala parken har förutsättningar att fungera som mötesplats och hjärta i den nya stadsdelen. |
| 4. Enkelt vardagsliv som främjar folkhälsa | Förslaget kan med sin täta struktur i centralt läge bidra till att fler invånare får nära till butik, service och grönområden. Förslaget stärker möjligheten att gå, cykla, resa kollektivt goda kopplingar finns till väg- och cykelvägnät. |
| 5. Identitet | Förslaget innehåller riktlinjer för att skydda och utveckla den värdefulla kulturmiljön vid Gamla Torg. Förslaget kan bidra till att stärka karaktären av och kopplingar inom centrala Höör då en betydande barriär försvinner. Höörs Plåt har idag en stark identitet som byggnad/område med sitt centrala läge nära betydelsefulla vägar. Byggnaden upplevs även som en barriär och som överdimensionerad i förhållande till omgivande strukturer. |
| 6. Miljöanpassat transportsystem | Förslaget innebär effektivt markutnyttjande i läge med god kollektivtrafik och möjliggör infrastruktur för cykel och gång. |
| 7. Hänsyn till hav, sjöar och vattendrag | Andelen hårdgjord yta minskar genom förslaget från 79 % till 62 . Konsekvenserna för hav, sjöar och vattendrag kommer att bero av den mer detaljerade utformningen av dagvattenlösningar och allmänna platser. |
| 8. Hushållning med mark- och vattenresurser | Förslaget innebär en god hushållning med mark. Genom att växa tätt inne i centrala Höör på redan ianspråktagen mark behöver ingen ytterligare skogs- eller jordbruksmark tas i anspråk. |
| 9. Skydd av natur-, kultur- och rekreationsvärden | Förslaget kommer troligtvis att innebära en ökad biologisk mångfald i området genom plantering av prydnads- och nyttoväxter för de boende. Kulturmiljön vid Gamla torg behöver i det fortsatta planarbetet skyddas genom bestämmelser som reglerar att förändringar anpassas till den värdefulla miljön vid bykärnan. |

Medverkande tjänstepersoner:

Rolf Carlsson, Samhällsbyggnadschef

Mette Dymling, Planarkitekt

Karin Kallioniemi, Kommunarkitekt/Samhällsplanerare

Anton Klacka, Samhällsplanerare

Anders K E Nilsson, Planarkitekt

Mårten Espmarker, Planarkitekt

