

# Översiktsplan för Höörs kommun

## Utvecklingsdelen

Antagen av kommunfullmäktige i Höörs kommun  
20 juni 2018



---

## Läsanvisning

Det här är översiktsplanen för Höörs kommun! Planen består av två tryckta delar och en webb-karta.

Detta är *Utvecklingsdelen* som innehåller målbild, utvecklingsstrategi och förändringsförslag tillsammans med markanvändningskartan. Här lyfter Höörs kommun fram de teman som är i särskilt fokus för kommunens utveckling. Detta dokument riktar sig särskilt till dig som vill förstå kommunens utveckling i ett större sammanhang och som vill veta vad kommunen kommer att satsa på under de närmaste åren.

*Hänsynsdelen* ger en mer fullständig bild av de förutsättningar och allmänna intressen som finns att ta hänsyn till vid förändringar och utveckling. Det är i hänsynsdelen som kommunen talar om vilka mer generella hänsyn som behöver tas till olika intressen när det kommer frågor om förändrad markanvändning. Dokumentet är användbart för dig som är intresserad av ett specifikt sakområde.

*Webb-kartan* är det bästa verktyget om du snabbt vill sätta dig in i vad som gäller på en specifik plats. I webbkartan hittar du både markanvändningskartan och hänsynsområden.

## Arbetet med översiktsplanen

### Politisk styrgrupp

Kommunstyrelsens arbetsutskott har varit styrgrupp för arbetet. 2011-2014 bestod styrgruppen av Anna Palm, Hans-Göran Larsson, Stefan Lissmark, Christer Olsson, Lars-Olof Andersson och Anna-Greta Reinholdz.

2015-2018 bestod styrgruppen av Stefan Lissmark, Anna Palm, Fredrik Hanell, Lars-Olof Andersson, Susanne Asserfors och Christer Olsson.

### Arbetsgrupp

Arbetsgrupp till och med samrådet 2012 var stadsarkitekt Bo Johansson, planingenjör Inger Wickström samt planarkitekterna Anneli Andersson och Yvonne Hagström.

Arbetsgrupp för granskningsförslag och antagandehandling var samhällsplanerare/kommunarkitekt Karin Kallioniemi, miljöstrateg/ekolog Åsa Abrahamsson, planarkitekterna Andreas Ask och Mette Dymling samt samhällsplanerarna Emilia Friberg Olsson och Anton Klacka.

---

# Förord

Höørs kommun växer. Läget mitt i Skåne och invid södra stambanan är viktiga förutsättningar för en fortsatt befolkningstillväxt. Omväxlande natur- och kulturmiljöer bidrar till kommunens attraktionskraft för både boende, friluftsliv och näringsliv.

Samtidigt står kommunen inför utmaningar. Fram till 2035 behövs ca 900 nya bostäder för olika smaker och plånböcker och för livets olika skeenden. Befolkningstillväxten innebär att kommunens kärnverksamheter inom skola och vård växer och behöver nya lokaler i snabb takt. Miljö- och klimatfrågorna medför nya krav på en robust infrastruktur och kanske finns det år 2035 en höghastighetsjärnväg genom kommunen med stationer i Lund och Hässleholm.

Översiktsplanen visar hur kommunen vill ta sig an utmaningarna och utveckla kommunen utifrån fyra teman: Småstad i storstadsregion, Byar i utveckling, Tillgänglig natur med höga kvaliteter samt Hållbara transporter.

Genom tydliga strategier och kloka avvägningar mellan intressen tar vi ut riktningen mot en sammanhållen, hållbar och integrerad kommun år 2035!

Anders Netterheim  
Kommunfullmäktiges ordförande

Stefan Lissmark  
Kommunstyrelsens ordförande

## Om översiktsplanering

Varje kommun ska ha en aktuell översiktsplan som gäller hela kommunen. Översiktsplanen ska ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Planen ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras.

I översiktsplanen presenterar kommunen vilka förutsättningar som påverkar områdets utveckling tillsammans med sin långsiktiga vision för området. Markanvändningskartan visar vilka områden som är lämpliga för bebyggelse, vägar, anläggningar för friluftsliv etc men ger också underlag för att bedöma vilka förändringar som inte är lämpliga. Bestämmelser om översiktsplanering finns i plan- och bygglagen, PBL.

## Genomförande av planen

Översiktsplanen visar kommunens syn på området och vilka investeringar kommunen avser göra i servicefunktioner och infrastruktur, men i många fall krävs det privata initiativ för att planen ska bli verklighet. Ny bebyggelse och utveckling av befintliga verksamheter förutsätter att markägaren eller annan intressent tar initiativ.

När kommunen själv äger marken kan kommunen agera som markägare eller genom fastighetsbolaget. I vissa delar ligger ansvaret för genomförandet av planen på staten, särskilt längs det statliga vägnätet där Trafikverket har ansvar för standard, utformning etc.

## Modell och struktur

Detta planförslag är i huvudsak uppbyggt enligt Boverkets förslag till ÖP-modell. Det innebär att beskrivningen utgår från aspekterna utvecklingsstrategi, framtida markanvändning respektive särskilda hänsyn. Förutom mindre lokala anpassningar använder vi i planen de begrepp som Boverket föreslår.

Översiktsplan består av två tryckta dokument och en webb-karta. Det dokument du läser nu innehåller målbild, utvecklingsstrategi och förändringsförslag tillsammans med markanvändningskartan. Detta dokument riktar sig särskilt till dig som vill förstå kommunens utveckling i ett större sammanhang, men också till dig som är nyfiken på hur kommunen vill utveckla de olika kommundelarna.

Dokumentet med underrubrik Förutsättningar och hänsyn ger en mer noggrann bild av vilka allmänna intressen som finns att ta hänsyn till vid förändringar och utveckling. Här presenteras särskilda hänsynsområden med tillhörande ställningstaganden. Dokumentet är användbart för dig som är intresserad av ett specifikt sakområde.

Webb-kartan är det bästa verktyget om du snabbt vill sätta dig in i vad som gäller på en specifik plats. I webbkartan hittar du både markanvändningskartan, särskilda hänsynsområden och bestämmelser som gäller oberoende av översiktsplanen.

## Planprocessen

Processen för att ta fram en översiktsplan är reglerad i PBL. Innan kommunen antar en ny översiktsplan ska kommunen hålla samråd med bland annat kommunens medlemmar och andra myndigheter. Syftet med samrådet är att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan.

När synpunkterna från samrådet har sammanställts ska kommunen presentera slutsatser och avvägningar i ett planförslag som ställs ut för granskning under minst två månader. Utställningen innebär ytterligare ett tillfälle att lämna synpunkter till kommunen. Kommunen ska sedan redovisa de synpunkter som kommit fram och de förslag som synpunkterna gett anledning till i ett särskilt utlåtande. Därefter kan kommunen anta den nya översiktsplanen.

Samråd om ny översiktsplan genomfördes sommaren 2012. Sedan har det kommundäckande planarbetet vilat under några år medan kommunen fokuserat på bland annat Västra Stationsområdet och Ringsjöbandet. Ett särskilt samråd om utvecklingen av Västra Stationsområdet i Höör genomfördes hösten 2014. När arbetet med ny översiktsplan återupptogs under hösten 2015 fanns ett behov av att ge kommunens medlemmar möjlighet att komma med nya inspel till planarbetet. I februari 2016 genomfördes därför två workshoppar med föreningar och företagare i kommunen för att fånga upp nya trender, åsikter och idéer. En liknande workshop genomfördes med elever vid Sätöftaskolan. Det har också varit möjligt att lämna in kompletterande synpunkter och förslag inför planarbetet.

Arbetet med ny översiktsplan för Höörs kommun har nu nått utställningsskedet, som är sista tillfället att lämna synpunkter innan planen antas. Planen bygger på idéer från samrådsförslaget 2012, men har också tagit intryck av samrådet från Västra Stationsområdet samt de synpunkter som inkommit vid samråd och workshoppar mm. Planförslaget har också utvecklats i linje med de politiska ambitionerna för Höör. Under resans gång har översiktsplanen fått en ny form och ett nytt namn. Vid samrådet kallades handlingen för "Översiktsplan för Höörs kommun 2012". Nu heter planen kort och gott "Översiktsplan för Höörs kommun".

## Miljöbedömning

När kommunen tar fram en ny översiktsplan ska kommunen göra en miljöbedömning av planen enligt miljöbalken. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas. Till planen ska det finnas en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) där kommunen ska identifiera, beskriva och bedöma den betydande miljöpåverkan som planens genomförande kan antas medföra.

MKBn till översiktsplanen är integrerad i plandokumentet. De avsnitt som syftar till att identifiera, beskriva och bedöma betydande miljöpåverkan är markerade i handlingarna med grön bakgrund likt detta stycke. Miljöbedömningen sker både med hänsyn till planförslaget i sin helhet och med hänsyn till miljökonsekvenser av enskilda projekt. I det avslutande kapitlet om konsekvenser lyfts miljöbedömningen till en mer övergripande nivå.

## Separata delar av översiktsplanen

Plan för Ringsjöbandet, del av översiktsplanen för Höörs kommun har tagits fram som en ändring av Översiktsplan 2002. Planen antogs i februari 2016 med avsikten att den ska fortsätta gälla som en del av den nya översiktsplanen för hela kommunen. När vi nu genomför analyser, bedömningar och ställningstaganden för hela kommunen ingår även planområdet för Ringsjöbandet. Slutsatsen är att de beskrivningar och ställningstaganden som presenterades i planen för Ringsjöbandet fortfarande är aktuella i allt väsentligt. Mindre justeringar av markanvändningskartan behöver dock genomföras för att benämningarna ska vara de samma för hela kommunen och för att grönstrukturen ska hänga samman i en större skala. Denna översiktsplan innebär alltså förnyade ställningstaganden i några få, avgränsade frågor, och när denna översiktsplan är antagen kommer planen för Ringsjöbandet därför att publiceras i en aktualiserad version som innehåller nya kartor.

Det finns också ett tematiskt tillägg till översiktsplanen som behandlar vindkraftsfrågor, antaget 2010. Sedan dess har förutsättningarna för vindkraftsutbyggnad förändrats och intresset för att etablera vindkraftverk i Höörs kommun varit svårt. De ställningstaganden som gjordes i vindkraftsplänen bedöms därför inte vara aktuella och planen upphör därför att gälla när denna nya översiktsplan antas (se avsnitt om vindkraft i Energiförsörjning och produktion, H4.4).

## Prövning ny bebyggelse

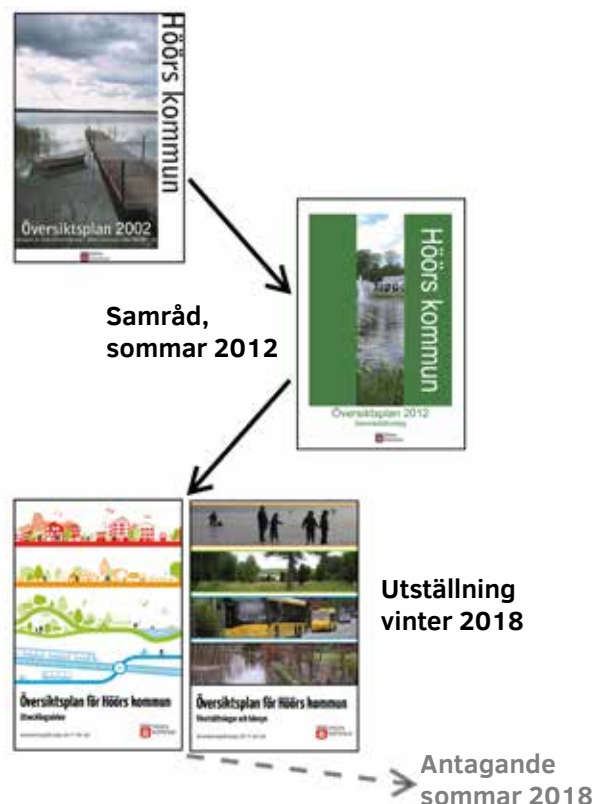
Översiktsplanen innebär inte en rättighet att använda marken på det sätt som föreslås. För ny bebyggelse krävs i de flesta fall en prövning genom bygglov, detaljplan eller strandskyddsdispens.

PBL innehåller regler om vilka tillstånd den som ska bygga behöver från kommunen. För utveckling av helt nya områden, till exempel ett nytt bostadsområde, krävs först en detaljplan. Enstaka nya bostadshus kan ofta prövas med förhandsbesked och bygglov.

Utöver PBLs generella regler om vad som kräver bygglov kan kommunen ändra lovplikten för avgränsade områden. Kommunen kan både minska lovplikten (till exempel för solcellsanläggningar på tak) och utöka lovplikten (till exempel för fasadåtgärder på kulturhistoriskt värdefull bebyggelse). Det sker i så fall genom detaljplan eller områdesbestämmelser.

## Detaljplaner

Bestämmelser i detaljplaner är bindande, och gäller till dess att kommunen upphäver planen eller antar en ny plan. Avstyckningsplan, byggnadsplan och stadsplan är exempel på planer som är framtagna före 1987. Alla dessa planer gäller som detaljplaner idag. Översyn av äldre planer sker vid behov, oftast i samband med önskemål om att bygga något som inte stämmer med gällande detaljplan, men som kommunen vill möjliggöra.



## Kartorna i översiktsplanen

Översiktsplanen innehåller kartor med olika funktioner:

- Strategikartan
- Markanvändningskartan
- Hänsynskartor
- Övriga kartor

Benämningar och struktur i kartorna följer i allt väsentligt Boverkets förslag till ÖP-modell (figur 1.1).

### Strategikartan

Strategikartan visar kommunens långsiktiga intentioner i grova drag. Strategikartan innehåller inga detaljer om hur marken ska användas, men lyfter fram strukturer som är särskilt viktiga för en hållbar utveckling. Kartan bygger på temana bebyggelse, transporter samt natur och rekreation. Kartan presenteras i Utvecklingsdelen av denna översiktsplan, avsnitt 1.2.

### Markanvändningskartan

Markanvändningskartan har en central roll i översiktsplanen eftersom det är här kommunen visar hur det är tänkt att mark- och vattenområden ska användas. Det är en heltäckande karta utan överlappningar. För varje plats i kommunen visar markanvändningskartan alltså EN avsedd användning och ger vägledning inför kommande frågor om att förändra markanvändningen.

Markanvändningskartan utgår från Boverkets ÖP-modell, och innehåller sex olika användningstyper med preciseringar.

#### *Stadsbygd*

Områden med bebyggelse av stads- eller tätortsmässig karaktär som i huvudsak används för bostäder, kontor, handel eller annan verksamhet som är förenlig med bostäder. Bebyggelsen är indelad i kvarter åtskilda av gator eller har en kvartersliknande struktur. Trafik- och parkeringsytor, parker och fritidsanläggningar kan ingå. Kan användas även för relativt små tätorter.

Preciseringar till stadsbygd:

- Befintlig stadsbygd
- Ny/ändrad stadsbygd på kort sikt (0-4 år)
- Ny/ändrad stadsbygd på medellång sikt (5-12 år)
- Ny/ändrad stadsbygd på lång sikt (Mer än 12 år)

#### *Grönområde i tätort*

Parker och naturmark i tätortsmiljö, närrekreatiomsområden, samt anlagda områden för fritidsaktiviteter som främst äger rum utomhus. Avser grönområde som på grund av sin stora betydelse för ett stort omland bör skiljas ut från bebyggelsemiljö.

Små sjöar och delar av öppen sjö kan ingå. Stadsdelsparker och mindre grönytor inom ett bostadsområde ingår normalt i Stadsbygd.

Preciseringar till grönområde i tätort

- Befintligt grönområde
- Grönområde, utveckling

#### *Verksamhetsområde*

Områden för verksamheter, som inte bör blandas med bostäder. Kan utgöras av områden för verksamheter som kan vara störande, miljöpåverkande, ytkrävande eller genererar tung eller stor mängd övrig trafik. Kan även utgöras av områden som av andra skäl bör reserveras för enbart företag, exempelvis där det är stort tryck på bostadsmarknaden och det därför är angeläget att säkra näringslivets utvecklingsmöjligheter i särskilda områden. I områdestypen ingår såväl traditionella "industriområden" som stormarknadsområden och större mässområden och dylikt.

Preciseringar till verksamheter:

- Befintliga verksamheter
- Utbyggnadsområde för verksamheter

#### *Landsbygd*

Område som ytmässigt främst används för areella näringar och andra landsbygdsanknutna verksamheter. Obrukad mark (impediment) kan ingå, liksom naturreservat och andra områden som nyttjas ekonomiskt endast i ringa omfattning. Småorter, fritidshusområden och bybildningar redovisas som del av landsbygden med hjälp av preciseringar.

Preciseringar till landsbygd:

- Befintlig bebyggelsegrupp
- Ny bebyggelsegrupp
- Område för besöksnäring
- Jord- och skogsbruk
- Landsbygdsmiljö

#### *Naturområden*

Område, med stora friluftslivs-, natur- eller landskapsvärden, och där natur- och landskapsvård bör vara överordnad annan mark- och vattenanvändning. Områden som är viktiga att bevara och där jord- och skogsbruk och andra näringar bör bedrivas på sätt som är förenligt med natur- och landskapsvårdens intressen. Används enbart på områden utanför städer och orter. I orter och för så kallade närrekreatiomsområden används normalt områdestypen grönområde.

Preciseringar till naturområden:

- Befintligt naturområde

### Vattenområden

Vattenområde som inte ingår i de övriga områdestyperna. Mindre vattenområden kan dock ingå i grönområde, landsbygd, natur eller stadsbygd.

Preciseringar till vattenområden:

- Sjö

### Stråk och punkter i markanvändningskartan

Utöver de heltäckande områdestyperna innehåller markanvändningskartan även övergripande strukturer för transportsystemet samt natur och rekreation.

Transportsystemet:

- Befintlig cykelväg (linje)
- Planerad cykelväg (linje)
- Korsningsåtgärd (punkt)
- Regionalt viktiga vägar (linje)
- Stråk för regionalt viktig väg (linje)

Natur och rekreation:

- Skåneleden (linje)
- Övriga vandringsleder (linje)
- Planerad vandringsled (linje)
- Å/bäck (linje)
- Större besöksmål (punkt)
- Angöringspunkt för rekreation (punkt)
- Befintlig badplats (punkt)
- Ny badplats (punkt)

### Var finns markanvändningskartan?

Webb-kartan är det bästa verktyget för att ta del av markanvändningskartan. Där kan du själv zooma in till den del av kommunen du är intresserad av och få information om varje område genom att klicka på det. Markanvändningskartan finns dock även tryckt i Utvecklingsdelen av denna översiktsplan. Kapitlen Småstad i storstadsregion, Byar i utveckling, Tillgänglig natur med höga kvaliteter samt Hållbara transporter innehåller olika utsnitt av kartan och med olika fördjupning.

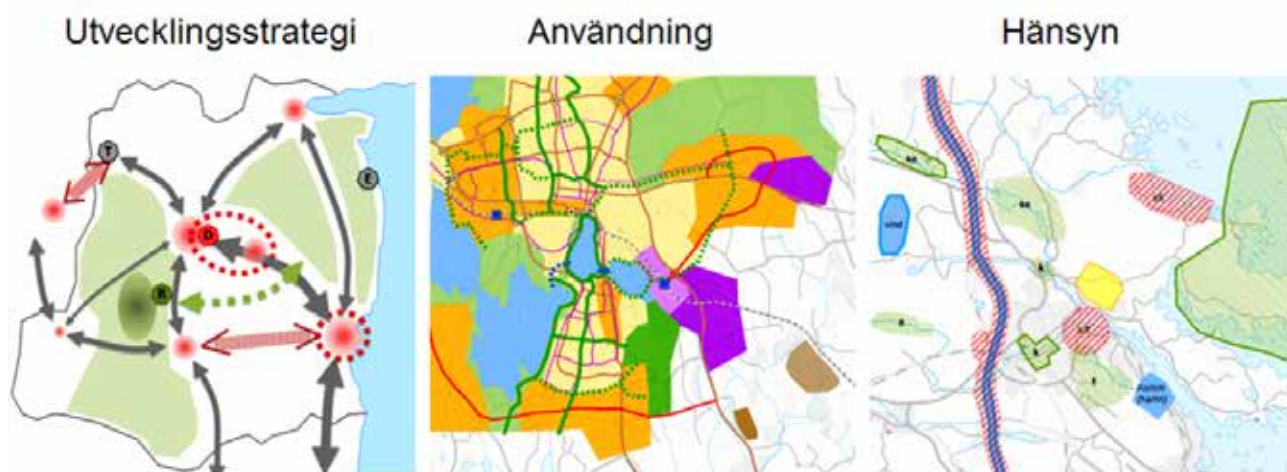
### Hänsynskartor

Översiktsplanen innehåller även hänsynsområden som är avgränsade utifrån behovet av anpassning till allmänna intressen som exempelvis kulturmiljö, vindbruk och risker med farligt gods. Till hänsynsområdena finns ställningstaganden som ska tillämpas när ny användning ska prövas i området. Hänsynsområden för flera olika intressen kan överlappa varandra.

Hänsynskartorna finns tryckta i Hänsynsdelen av denna översiktsplan. Avsikten är att även hänsynsområdena ska publiceras i webb-kartan när översiktsplanen är antagen.

### Övriga kartor

Strategikartan, markanvändningskartan och hänsynskartorna är de kartor som är direkt knutna till ställningstaganden i översiktsplanen. Därutöver finns olika kartor som beskriver förutsättningar för planeringen och konsekvenser av förslagen. Dessa kartor finns i alla tryckta delar av planen.



Figur 1.1. Boverkets illustration av de tre aspekterna utvecklingsstrategi, användning och hänsyn i förslag till ÖP-modell (boverket.se)

# Innehåll utvecklingsdelen

Om översiktsplanering och byggande.....	4
---	---

## 1

<b>Målbild och strategier.....</b>	<b>11</b>
1.1 Utgångspunkter	12
1.2 Målbild 2035 och utvecklingsstrategi	16
1.3 Trender som påverkar samhällsbyggandet	28
1.4 Perspektiv på hållbar utveckling	32

## 2

<b>Småstad i storstadsregion.....</b>	<b>41</b>
2.1 Inledning	42
2.2 Småstadens centrum	44
2.3 Bostadsutbyggnad	52
2.4 Plats för kommunal service	72
2.5 Grönområden och vattendrag	76
2.6 Verksamhetsområden	86
2.7 Småstadens omland	92
2.8 Fördjupningar för småstaden	98

## 3

<b>Byar i utveckling.....</b>	<b>101</b>
3.1 Inledning	102
3.2 Tjörnarps	104
3.3 Norra Rörum	110
3.4 Södra Ringsjöorten	114
3.5 Landsbygden	118

## 4

<b>Tillgänglig natur med höga kvaliteter.....</b>	<b>123</b>
4.1 Inledning	124
4.2 Leder och angöringspunkter	128
4.3 Naturområden	140
4.4 Sjöar och vattendrag	154
4.5 Besöksmål och besöksnäring	160

## 5

<b>Hållbara transporter.....</b>	<b>165</b>
5.1 Inledning	166
5.2 Järnvägstrafik	168
5.3 Cykeltrafik	172
5.4 Regionalt viktiga vägar	176

## 6

<b>Konsekvenser.....</b>	<b>189</b>
6.1 Inledning	190
6.2 Avgränsningar	192
6.3 Samlad konsekvensbeskrivning	194
6.4 Uppföljning	208

<b>Källförteckning</b>	<b>210</b>
<b>Länsstyrelsens granskningsyttrande</b>	<b>213</b>



# Innehåll hänsynsdelen

Om översiktsplanering och byggande. . . . .	3
---	---

## 1

<b>Kulturhistorisk bakgrund. . . . .</b>	<b>7</b>
1.1 Förhistorisk tid till nutid	8

## 2

<b>Befolkning och livsmiljö. . . . .</b>	<b>13</b>
2.1 Befolkningen i siffror	14
2.2 Folkhälsa och delaktighet	18
2.3 Bostadsförsörjning	24
2.4 Näringsliv och sysselsättning	28
2.5 Utbildning, omsorg och vård	32
2.6 Kultur, fritid och föreningsliv	34

## 3

<b>Landskap . . . . .</b>	<b>39</b>
3.1 Naturgeografi	40
3.2 Naturvärden	42
3.3 Sjöar och vattendrag	48
3.4 Kulturmiljöer	54
3.5 Landskapets upplevelsevärden	86
3.6 Jord- och skogsbruk	94

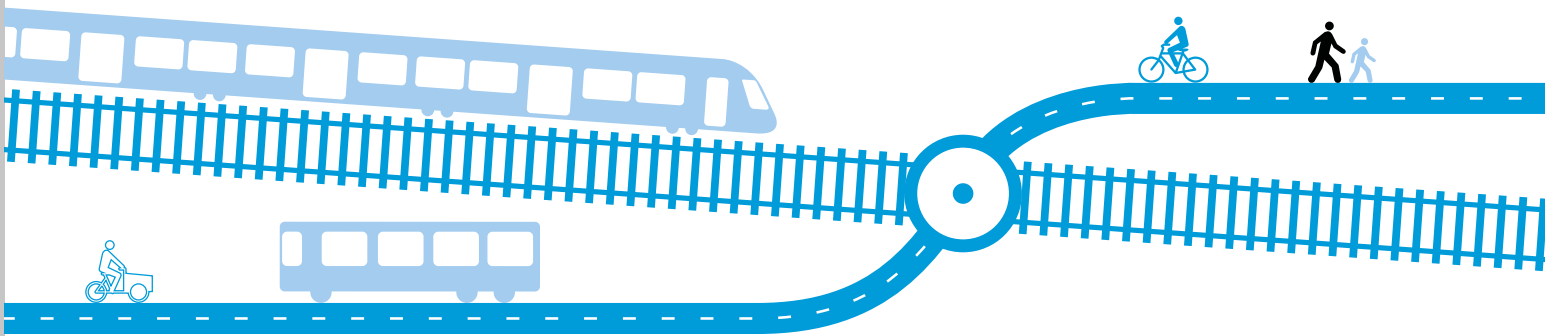
## 4

<b>Teknisk infrastruktur. . . . .</b>	<b>101</b>
4.1 Transportinfrastruktur	102
4.2 Bredband och telekommunikation	110
4.3 Vatten och avlopp	112
4.4 Energiförsörjning och produktion	116
4.5 Avfall	120

## 5

<b>Störningar och risker. . . . .</b>	<b>123</b>
5.1 Risk, sårbarhet och försvar	124
5.2 Trafikbuller	126
5.3 Transport av farligt gods	130
5.4 Miljöstörande verksamhet	132
5.5 Skyfall och extrema väder	136
5.6 Övriga risker	142

<b>Källförteckning</b>	<b>144</b>
------------------------	------------



# 1

## Målbild och strategier

År 2035 är Höör en sammanhållen, hållbar och integrerad kommun. Spontana möten mellan unga och äldre, inflyttare och gamla Höörsbor, lokalt verksamma och pendlare bidrar till känslan av samhörighet. Cykelvägar, kollektivtrafik och fibernät binder samman småstaden Höör med byarna och med omvärlden. Det är lätt att leva hållbart och naturens möjligheter tas till vara.

- 
- 1.1 Utgångspunkter
  - 1.2 Målbild 2035 och utvecklingsstrategi
  - 1.3 Trender som påverkar samhällsbyggandet
  - 1.4 Perspektiv på hållbar utveckling

# 1.1 Utgångspunkter

Höörs kommun ligger mitt i det flerkärniga Skåne och är en del av MalmöLundregionen. Utvecklingen av Höörs kommun är starkt knuten till regionens utveckling och målbilden för kommunens långsiktiga utveckling tar därför sats i den regionala utvecklingsstrategin och i en gemensam målbild för MalmöLundregionen.

## Mitt i det flerkärniga Skåne

Skåne är med sina 1,3 miljoner invånare en av Sveriges tre storstadsregioner. Med 250 tätorter har Skåne en större täthet av orter än någon annan del av Sverige och den flerkärniga Ortsstrukturen är en av Skånes styrkor (se figur U1.1.1). Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga Ortsstruktur – det är ett av Region Skånes fem prioriterade ställningstaganden i den regionala utvecklingsstrategin. Läget mitt i det flerkärniga Skåne och invid Södra stambanan som binder samman kärnorna är de viktigaste förutsättningarna för Höörs kommuns långsiktiga utveckling.

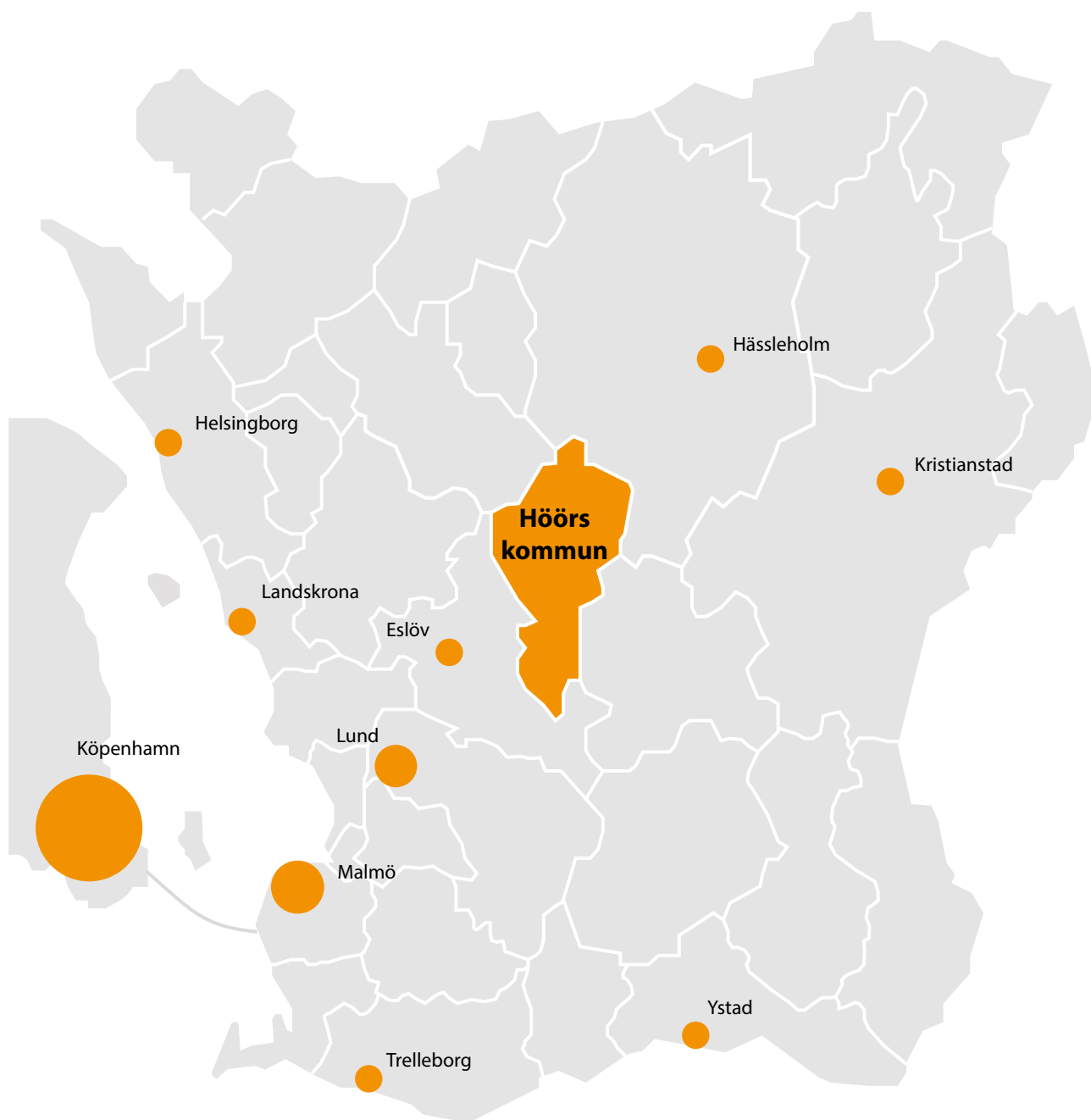
## Höörs kommun idag

I Höörs kommun finns omväxlande natur- och kulturmiljöer kombinerat med snabba tåg- och bussförbindelser till tillväxtmotorer och regionala kärnor. Höör är den viktigaste tätorten, med ca hälften av invånarna. Järnvägsstationer finns i Höör och i Tjörnarps. Många av invånarna drar nytta av de goda möjligheterna att tågpendla till Malmö, Lund, Hässleholm och Kristianstad men det finns också ett brett och småskaligt lokalt näringsliv i kommunen. De goda förbindelserna gör det enkelt för invånarna att ta sig till Köpenhamn och vidare ut i världen och det är lika lätt för besökare att ta del av utbudet i Höörs kommun, till exempel barockmusik, Skånes djurpark och vandringsleder i orörd natur.

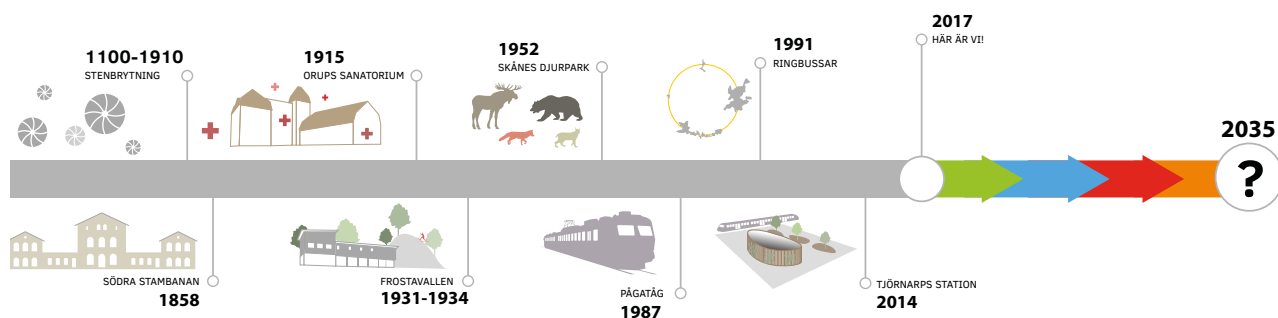
## Perspektiv 2035

Översiktsplanen ska hjälpa oss att ta ut kursen mot framtiden och behöver därför ha ett längre tidsperspektiv än vi är vana vid att planera för. 2035 är tillräckligt långt fram i tiden för att samhället ska hinna förändras när det gäller hur människor lever sina liv och när det gäller hur städer och byar samspelar i en region. Det är också ungefär så lång tid det tar att planera och genomföra större infrastrukturprojekt. År 2035 finns bron mellan Danmark och Tyskland, och troligen finns det nya järnvägsspår mellan Lund och Hässleholm. Hur ser Höörs kommun ut år 2035?

I planeringen för framtiden är det nödvändigt att komma ihåg sin historia (jämför figur U1.1.2). Stenbrytningen och det tidiga 1900-talets satsningar på hälsa och rekreation är exempel på hur tidigare generationers verksamhet och prioriteringar har format den kommun vi känner idag. Allra störst betydelse för utvecklingen fram till idag har dock järnvägen haft, och särskilt de satsningar på regional tågtrafik som Region Skåne har genomfört. Innan järnvägen byggdes var både Höör och Tjörnarps bondbyar vid vägsäl på landsbygden.



Figur U1.1.1. Hörs kommun i ett regionalt perspektiv. Orange prickar avser nationella och regionala kärnor enligt Strukturplan för MalmöLundregionen samt skånes regionala utvecklingsstrategi.



Figur U1.1.2. Hörs kommuns utveckling ur ett historiskt perspektiv, och med sikte på år 2035.

## MalmöLundregionen 2035

Höörns kommun har tillsammans med de andra kommunerna i sydvästra Skåne tagit fram Strukturplan för MalmöLundregionen som presenterar målbild och strategier för regionens utveckling. Målbilden för Höörns kommun tar utgångspunkt i denna gemensamma målbild.

### Motorn mitt i Nordeuropa

Tillsammans med Köpenhamn utgör MalmöLundregionen tillväxtmotorn mitt i Nordeuropa. Alla delar av MalmöLundregionen bidrar till stark nationell och internationell attraktionskraft. Avstånden är korta och kopplingarna många. Det bidrar till att såväl näringsliv, forskning och utveckling samt besökare väljer vår region. MalmöLundregionen är kunskapsintensiv och det nära samarbetet mellan näringsliv, sjukhus och universitet är grogrund för ledande forskning och utveckling av mötesplatser och innovationsmiljöer. Samtidigt ger de starka näringarna arbetstillfällen till såväl hög- som lågutbildade. MalmöLundregionen är nära och samtidigt nästan utomlands. Tack vare höghastighetståg och god tillgänglighet till regionens hamnar och flygplatser finns resten av världen inom räckhåll. Smarta logistiklösningar får hjulen att snurra i MalmöLundregionen.

### En hållbar och sammankopplad storstadsregion

Genom god planering och smarta investeringar i infrastruktur har MalmöLundregionen utvecklats till en region där vardagslivet fungerar smidigt. Service, arbete och utbildning, såväl som kultur- och fritidsaktiviteter är inom nära räckhåll. Den flerkärniga strukturen är tätt sammankopplad tack vare väl utbyggd kollektivtrafik där tåg, bussar och gång- och cykelvägar ger goda och hållbara resmöjligheter till såväl utbildning, arbete som fritidsaktiviteter. Högklassiga kollektivtrafikförbindelser i starka kollektivtrafikstråk har minskat bilanvändandet, med mindre trängsel, minskat buller och bättre luft som resultat. Detta bidrar inte bara till stora miljö- och hälsovinster, utan även till att integrationen ökat och bostads- och arbetsmarknaderna är i balans. Dessutom har förutsättningar skapats för ett starkt näringsliv och en hållbar livsmedelsproduktion.

### Sveriges bästa livsmiljö

MalmöLundregionen är Sveriges bästa livsmiljö! Här har alla möjlighet att finna bostad, utbildning och arbete. Samtidigt är det aldrig långt till upplevelser och rekreation – natur och kultur. Vardagslivet fungerar väl för såväl barn, vuxna och äldre tack vare goda pendlingsmöjligheter och välfungerande service. Här är det möjligt att bo på en hästgård, arbeta på universitetet i Lund och gå på operan i Köpenhamn på kvällen. Vår del av Skåne karaktäriseras av öppenhet och mångfald med en hetero-

gen befolkning och möjlighet till olika livsstilar och verksamheter. Regionen präglas av stora städer så väl som många småskaliga orter med individuella karaktärer tätt sammanlänkade tack vare smart kollektivtrafik. Alla delar bidrar till Sveriges bästa livsmiljö och ger MalmöLundregionen en egen identitet som är lockande för många.

### Strategier för MalmöLundregionen

Motorn mitt i Nordeuropa:

- Stärk utvecklingskraften i tillväxtmotorn MalmöLundregionen
- Stärk tillgängligheten till andra storstadsområden
- Utveckla och dra nytta av MalmöLundregionen som en hållbar transit- och logistikregion

En hållbar och sammankopplad storstadsregion:

- Utveckla MalmöLundregionen med utgångspunkt i starka kollektivtrafikstråk
- Utveckla MalmöLundregionen i en tät struktur beroende av platsens förutsättningar
- Stärk MalmöLundregionen som en cykelregion

Sveriges bästa livsmiljö:

- Planera för variation och mångfald på bostads- och arbetsmarknaden
- Planera för attraktiva och levande städer, orter och landsbygd
- Stärk och utveckla lokala och unika miljöer som gör regionen attraktiv

#### Vad är MalmöLundregionen?

MalmöLundregionen är ett samarbete mellan kommunerna Burlöv, Eslöv, Höör, Kävlinge, Lomma, Lund, Malmö, Staffanstorps, Svedala, Trelleborg och Vellinge i sydvästra Skåne. Samarbetet tar sin utgångspunkt i gemensamma strategiska frågor och behovet av mellankommunal samverkan.

Kommunerna i MalmöLundregionen har gemensamt tagit fram en Strukturplan för området med övergripande målbild och strategier för regionens utveckling.

## Ortsstruktur



**Nationell kärna.** En stad med central betydelse för utvecklingen nationellt och i Skåne. 2035 finns här viktiga nationella och regionala funktioner, en stor branschbredd och en mycket stor inpendling. Kraftig tillväxt i befolkning och samsättning ger spridningseffekter till övriga delar av regionen.



**Regional kärna.** En stad som 2035 har central betydelse för regionen och dragkraft i sitt omland. Här ska 2035 finnas viktiga regionala funktioner, en stor branschbredd och en betydande inpendling.



**Stad 2035** med urban karaktär och ett varierat utbud av bostäder och arbetsplatser, samt en bredd inom bland annat näringsliv, utbildning, vård, handel och kultur. En flerkärnig stadsstruktur erbjuder en variation av både större och mindre städer. Högklassig kollektivtrafik mellan städernas centrum. I de större städerna finns lokal kollektivtrafik.

## Landskapskaraktärer

- **Låglänt landskap.** Skanör-Falsterbo strandäng, Söderslätt, Lund och Helsingborgslätten samt Vombsjösjönsänkan.
- **Backlandskap.** Södra mellanbygden, Sydsånska backlandskapet, Centrala mellanbygden samt Sydsånska skogsbeklädda backlandskapet.
- **Höglänt landskap.** Romeleåsen samt Linderödsåsen.



Figur U1.1.3. Strukturplan för MalmöLundregionen.

- **Större tätort 2035** med en bredd av bostadstyper och upplåtelseformer samt arbetsplatser. Mycket god regional tillgänglighet genom högklassig kollektivtrafik. Viktiga för att bredda utbudet i den flerkärniga Ortsstrukturen. Goda möjligheter att bredda bostadsutbudet samt utbudet inom bland annat näringsliv, service, handel och kultur.
- **Mindre tätort i starka kollektivtrafikstråk** med bostäder och service. Ort som har goda möjligheter att utvecklas hållbart med utgångspunkt i en högklassig kollektivtrafik. Viktiga för att utveckla den finmaskiga flerkärniga Ortsstrukturen.
- **Mindre tätort 2035.** Attraktiva boendemiljöer med viss service på orten. Viktiga i den finmaskiga flerkärniga Ortsstrukturen.

## Noder och stråk för kommunikation

- ✈ **Flygplatser.** Copenhagen Airport och Malmö Airport ges goda utvecklingsmöjligheter
- ⚓ **Viktiga hamnar.** Copenhagen/Malmö Port och Trelleborgs hamn ges goda utvecklingsmöjligheter. Strategiska lägen för samlad logistikverksamhet.
- 🚂 **Station för höghastighetståg.** Viktiga entréer till regionen. Stationer och stationsmiljöer med hög kvalitet.

— **Internationellt och nationellt viktiga stråk.** Väg, järnväg eller metro av internationell, nationell och regional betydelse. Stråken knyter samman MalmöLundregionen med högklassig kollektivtrafik, kopplar regionen till omvärlden och är i de flesta fall även viktiga för godstransporter.

— **Regionalt viktiga stråk.** Väg, järnväg och spårväg av regional betydelse. Högklassig kollektivtrafik knyter samman städer och tätorter i MalmöLundregionen.

— **Stråk för höghastighetståg**

— **Viktig vattenled**

## 1.2 Målbild och utvecklingsstrategi

År 2035 är Höör en sammanhållen, hållbar och integrerad kommun. Spontana möten mellan unga och äldre, inflyttare och gamla Höörbor, lokalt verksamma och pendlare bidrar till känslan av samhörighet. Cykelvägar, kollektivtrafik och fibernät binder samman småstaden Höör, byarna, en levande landsbygd och omvärlden. Det är lätt att leva hållbart och naturens möjligheter tas till vara.

I Höörs kommun finns år 2035 boende för olika smaker och för livets olika skeden. Numera finns både ekobyar och kollektivboenden vid sidan om centrumlägenheter, villaområden, trygghetsbostäder och marklägenheter. Ny bebyggelse är varierad och anpassad till natur- och kulturmiljö så att den stärker orternas och landsbygdens identitet.

### Inriktning för utvecklingsstrategin

#### Bostäder för alla

Höörs kommun ska erbjuda bostäder för olika smaker och för livets skilda skeden. Därför ska ny bebyggelse och förändringar bidra till ett mer varierat bostadsbestånd och fler boendeformer. Blandade stadsdelar med fler boendeanternativ ger levande miljöer samtidigt som integration främjas och den som behöver byta bostad får bättre möjlighet att stanna i sin närmiljö.

För att nå en långsiktigt god livsmiljö och en fortsatt befolkningstillväxt arbetar kommunen efter målet att det ska byggas **50 bostäder/år**.

#### Höör som kärna i det flerkärniga Skåne

Höör ska utvecklas som kärna i det flerkärniga Skåne. En högklassig kollektivtrafik knyter Höör till utbudet av arbetsplatser, utbildning och kulturupplevelser i de nationella och regionala kärnorna. Höör ska förtätas med fler bostäder som stärker både kollektivtrafiken och ett brett, lokalt serviceutbud. Kollektivtrafik och cykelvägar ska knyta byarna och landsbygden till utbudet av service och kultur i Höör, samtidigt som de gör det enkelt att ta del av landskapet och naturens möjligheter (figur U1.2.1).

#### Utbyggnad i lägen med god kollektivtrafik

Nya bostäder ska koncentreras till områden med god kollektivtrafik, cykelstråk och tillgänglig service. Stationsnära utbyggnad ska prioriteras särskilt. Merparten av bostadsutbyggnaden och befolk-

ningstillväxten ska därför ske i kommunens kärna, Höör, och i Tjörnarps - båda med potential för stationsnära utveckling.

Stationsnära stadsbyggnad är effektivt ur transportsynpunkt eftersom det förenklar resande utan bil. Det ger en långsiktigt hållbar bebyggelsestruktur.

Bebyggelsen ska vara tätast närmst stationen:

- Inom 600 m från stationen är det särskilt lämpligt med kontor, service, målpunkter och bostäder i en tät, blandad stadsstruktur.
- Inom 1000 m från stationen är mycket bra läge för bostäder och bör förtätas.
- 1000-2000 m från stationen är intressant för blandad bostadsbyggnad.
- Upp till fem km från stationen är rimligt cykelavstånd om det finns säker cykelväg. Mindre kompletteringar kan vara lämpligt.

#### Koppling till Vision för Höörs kommun

Målbild och utvecklingsstrategi tar avstamp i Vision 2025 för Höörs kommun (antagen i kommunfull-

#### Vision 2025 för Höörs kommun

"Höörs kommun är en mötesplats som tar vara på och utvecklar individens kreativitet, där idén om en hållbar utveckling drivits långt och där naturens möjligheter tas tillvara för boende, fritid och företagande."



måktige 2015). Inriktningens målet God livsmiljö och boende för alla har särskilt stor bäring på översiktsplanens frågeställningar. Den målbild som presenteras här i översiktsplanen har ett längre tidsperspektiv och utvecklingsstrategin är tydligare inriktad på utvecklingen av den fysiska miljön än kommunfullmäktiges vision och inriktningsmål.

## En målbild med fyra teman

Målbild 2035 för Höörs kommun består av fyra teman:

- Småstad i storstadsregion
- Byar i utveckling
- Tillgänglig natur med höga kvaliteter
- Hållbara transporter

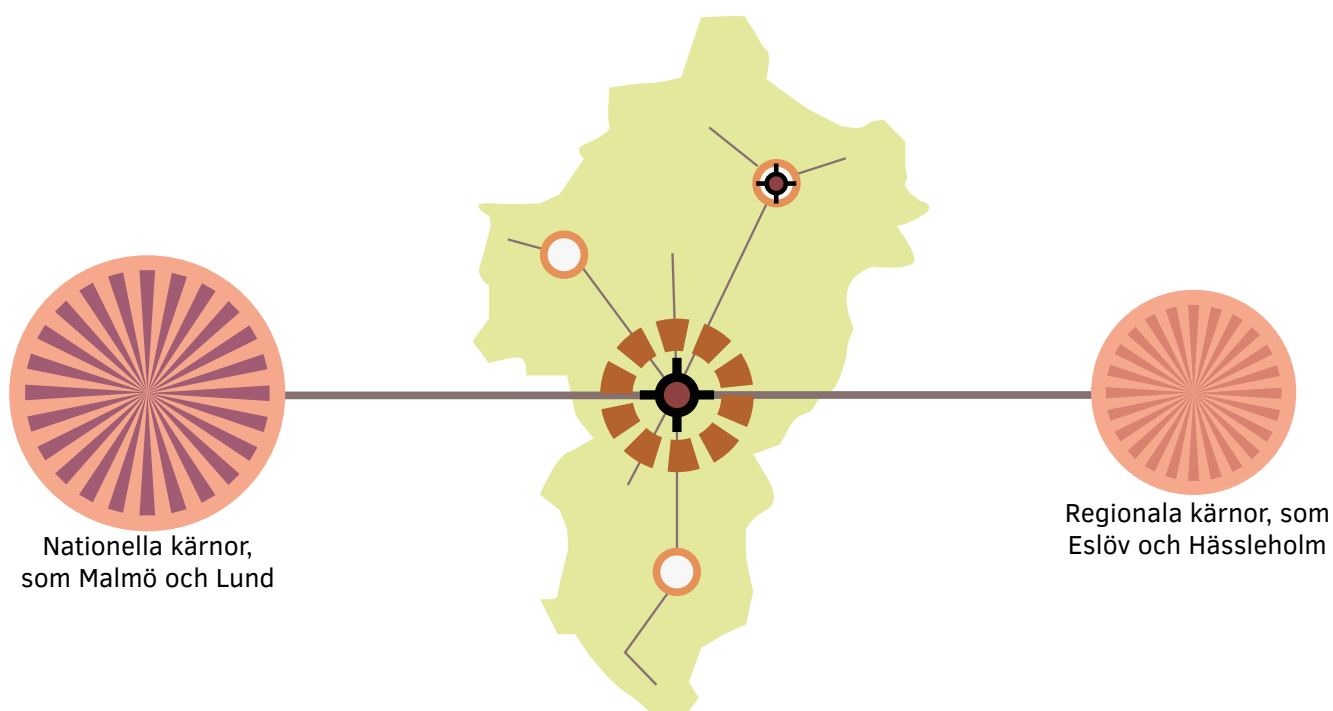
Till varje tema finns ett antal strategier som visar hur kommunen vill arbeta för att nå målbilden. Till sammans bildar de en utvecklingsstrategi för den fysiska miljön i kommunen. De fyra temana fördjupas sedan i var sitt kapitel där kommunen mer konkret beskriver önskvärd utveckling och planerade förändringar.

För att nå målbilden krävs långsiktiga prioriteringar och tydliga satsningar med utvecklingsstrategin som bas. Att stärka småstaden Höör som kärna i relation till storstadsregionen å ena sidan och till byar och landsbygd å andra sidan kommer att ha en avgörande roll i utvecklingen mot målbilden (figur U1.2.1).

Byarna ska utvecklas utifrån sina förutsättningar. Tjörnarp, Norra Rörium och Södra Ringsjöorten med

Snogeröd, Rolsberga och Fogdarp ska även i framtiden komplettera småstaden som livsmiljö.

Tillgänglig natur med höga kvaliteter innebär att kommunen tar sitt ansvar för friluftsliv, biologisk mångfald och kulturarv. Samtidigt kan det bidra till förbättrad folkhälsa, befolkningstillväxt och att samsättningspotentialen i besöksnäringen utnyttjas bättre. Utveckling av hållbara transporter ger hållbar tillgänglighet för framtiden.



Figur U1.2.1. Höör som kärna i relation till byar och landsbygd å ena sidan samt nationella och regionala kärnor å andra sidan. För teckenförklaring till bilden jämför med föregående uppslag, figur U1.1.3.

## Strategikartan

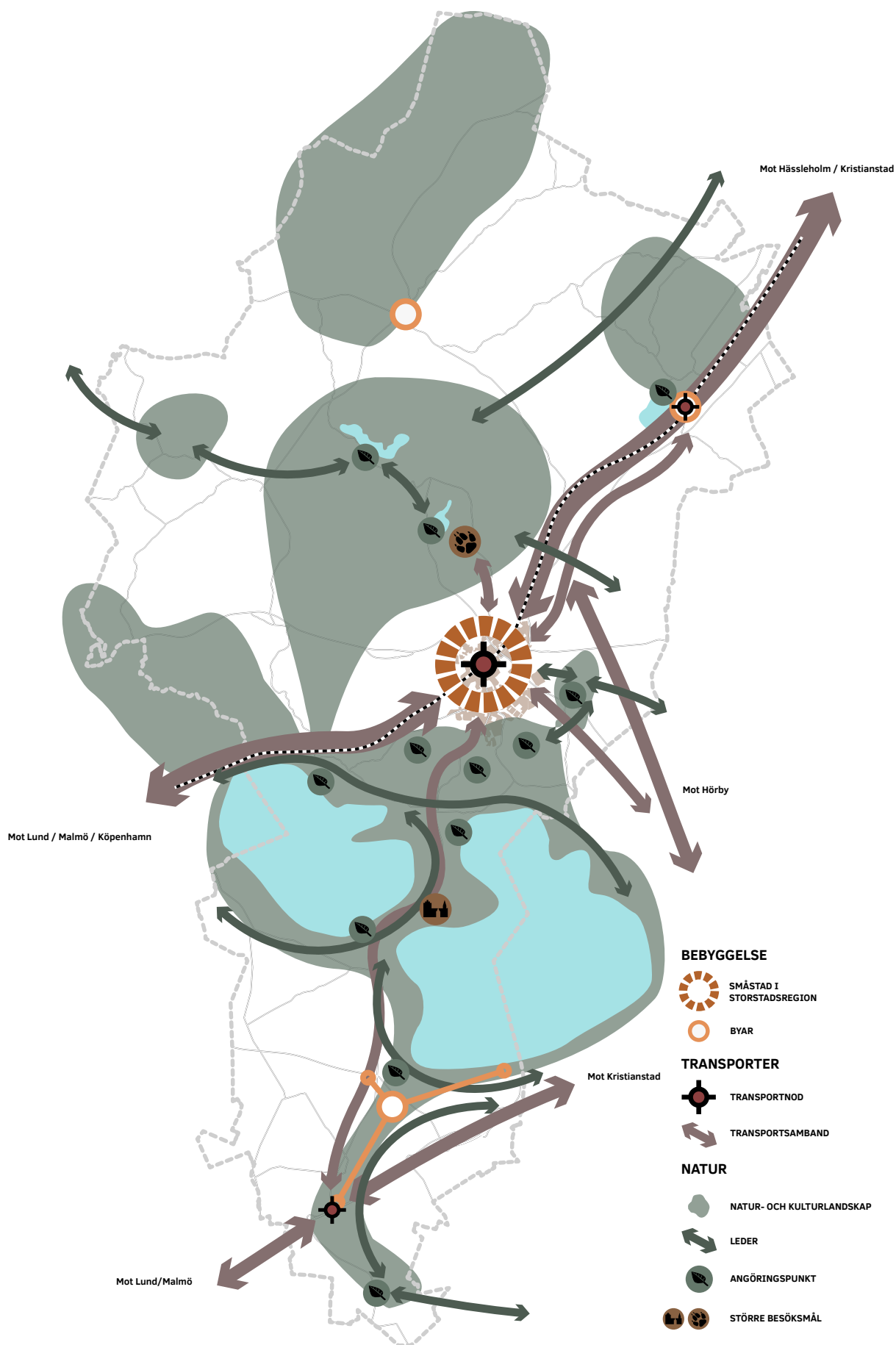
Till utvecklingsstrategin har Höörs kommun tagit fram en strategikarta för att visa kommunens långsiktiga intentioner i grova drag (figur U1.2.2). Strategikartan innehåller inga detaljer om hur marken ska användas men lyfter fram strukturer som är särskilt viktiga för en hållbar utveckling.

Strategikartan bygger på Boverkets förslag till ÖP-modell, med viss bearbetning efter kommunens behov:

- *Småstaden Höör* är kärnan i kommunen. En kärna är ett mångfunktionellt område med stor betydelse för kommunens framtida utveckling och med stort inslag av service och arbetsplatser. Höör ska växa utifrån sin potential som småstad i en storstadsregion och som kärna för sitt omland.
- *Byarna* är viktiga livsmiljöer och kompletterar småstaden. Byarna är platser med lång historia som bygdecentrum som idag fungerar som bostadsmiljöer i första hand, ofta med någon form av lokal service. Den lokala identitet som byarna erbjuder ska stärkas.
- *Transportnoderna* är knutpunkter i transportsystemet, med byte mellan transportslag. Järnvägsstationerna i Höör och Tjörnarps är självklara noder och expressbusshållplatsen i Rolsberga har potential att utvecklas till nod genom aktuella satsningar. Noderna ska ha högklassig kollektivtrafik och deras resandunderlag ska stärkas.
- *Transportsambanden* är särskilt viktiga förbindelser för hållbara transporter, särskilt för kollektivtrafik och cykel. Investeringar i transportinfrastruktur och vidareutveckling av kollektivtrafiken bör kanaliseras hit. Transportsambanden ska stärka regional kollektivtrafik till kärnan och noderna.
- *Natur- och kulturlandskap* är basen för en tillgänglig natur med höga kvaliteter. Det är land- och vattenområden av särskilt stor betydelse för människors rekreation och naturupplevelser, för biologisk mångfald och ekosystemtjänster samt kulturlandskap. Värdena ska skyddas och utvecklas.
- *Vandringsleder* binder samman natur- och kulturlandskapen för friluftsliv och besöksnäring. Lederna ska utvecklas och standarden ska höjas.
- *Angöringspunkter* gör landskapet mer tillgängligt genom information och service. Angöringspunkterna ska vara strategiskt placerade, kommunicera tydligt och erbjuda möjligheter till upplevelser för såväl förstagångsbesökare och turister som vana naturbesökare och närboende.
- *Större besöksmål* är anläggningar utanför kärnan och byarna som lockar många besökare, såväl internationella gäster som besökare från regionen. Kommunen ska verka för god regional tillgänglighet.



Järnvägsstationen i Höör fungerar är en viktig transportnod för kommunen.



Figur U1.2.2. Strategikarta till målbild 2035 för Hörs kommun.

## Småstad i storstadsregion

År 2035 är Höör en småstad i en storstadsregion och växer stadigt. Tillväxten är en följd av utvecklingen kring Malmö, Lund och Köpenhamn, men Höör har hållit fast vid sin mänskliga skala och trygga miljö. Förstklassiga kommunikationer gör att Höör är som en stadsdel i Lund, Malmö eller Kristianstad, men samtidigt en småstad med helt egna kvaliteter. Centrum är livligt tack vare fler invånare.

Det lokala näringslivet har utvecklat ett unikt och lokalt anpassat utbud som gör att det finns en bred kommersiell service. Hög nivå på kommunens verksamheter och ett rikt föreningsliv gör att småstaden erbjuder en bredd av service och kultur, trots att vissa verksamheter har samlats i de större städerna.

### Möjligheter och hot

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

Det största hotet mot Höörs utveckling som småstad ligger i att lokal handel och service avvecklas i stället för att utvecklas. Riskfaktorer är att servicefunktionerna inte är tillräckligt samlade för att locka kunder åt varandra och att människor handlar på internet eller på andra orter i stället för lokalt i Höör.

### Strategier för centrum

Ju mer attraktivt centrum är desto större är chansen att människor väljer att uppehålla sig där längre stunder. Spontana möten kan uppstå och det blir fler människor i staden vilket ger ett levande och attraktivt centrum. Folk i staden gör att ännu fler människor vill vistas där, folk drar folk. Det ska vara lätt och tryggt att vistas i centrum oavsett tidpunkt

på dagen. Följande strategier syftar till att stärka centrumets dragningskraft.

#### *Förtäta med bostäder!*

Med fler bostäder i centrala Höör ökar kundunderlaget för verksamheter i centrum. Samtidigt innebär det hushållning 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.

#### *Utveckla stationsområdet som mötesplats!*

Stationsområdet är en viktig del av människors vardag eftersom det är där vi byter färdmedel. Läget i centrum innebär att stationsområdet också har potential att fungera som mötesplats för människor och som magnet för verksamheter och institutioner. För att utnyttja potentialen krävs en kontinuerlig utveckling av tillgänglighet, trygghet, servicefunktioner och utformning.

#### *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, men också att kompletteringar till befintliga områden ska väljas framför utbyggnad av helt nya områden.

### *Planera för marklägenheter och radhus!*

Marklägenheter är ett bra alternativ till villaboen- de och kan integreras i alla utbyggnadsområden, utanför centrum. Marklägenheter innebär bättre markhushållning än villor och bidrar till en mer blandad bebyggelse. Marklägenheter kan upplåtas både som hyreslägenheter, som bostadsrätt och som radhus med eget ägande.

### *Främja ekobyar och boendegemenskaper!*

Ekobyar, boendegemenskaper och kollektivhus innebär att människor skapar unika bostadsmiljöer. Förutsättningar för bilpool och andra former av delningsekonomi ökar när grannar samverkar med varandra vilket är positivt ur hållbarhetssynpunkt. Höörs kommun ska främja privata initiativ till ekobyar och andra boendegemenskaper genom ett lösningsorienterat förhållningssätt. Vid förfrågan ska kommunen överväga om någon kommunalt ägd fastighet är lämplig att anvisa. Alla nya bebyggelsegrupper ska lokaliseras med cykelavstånd till järnvägsstation och vardagsservice.

## 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.

### *Kommunal service stärker småstaden!*

Kommunen kommer att behöva bygga nya lokaler för bland annat skola, barnomsorg och särskilt boende. Dessa satsningar ska placeras och utformas så att de stärker småstaden. Anläggningar för kultur och fritid ska utvecklas som mötesplatser.

## 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. Enebacken och Tjurasjö är finparker i centrala Höör.

### *Lyft fram vattendragen i stadsmiljön!*

Höörsån, Kolljungabäcken och Lerbäcken är redan idag viktiga inslag i stadsmiljön, men ska lyftas fram ännu tydligare. 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 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.

### *Utveckla verksamhetsområden!*

Verksamhetsområden är en viktig del av småstaden eftersom de innehåller arbetsplatser och plats för viktiga samhällsfunktioner. Brädgårdar, verkstäder och tillverkningsindustri är exempel på verksamheter som kan skapa störningar om de blandas med bostäder. Särskilda områden avgränsas så att störande verksamheter kan utvecklas långsiktigt. Behoven av mark för verksamheter förändras över tid och kräver en löpande analys.

### *Tillgänglighet med bil, cykel och kollektivtrafik!*

Verksamhetsområden etableras ofta utifrån tillgänglighet för biltrafik. Denna faktor är viktig och ska fortsatt utvecklas, men det ska också vara lätt att ta sig till verksamhetsområdena med cykel och kollektivtrafik.

## Byar i utveckling

År 2035 erbjuder byarna varierade livsmiljöer i en trygg och nära omgivning. Tjörnarps, Norra Rörums och Södra Ringsjöorten har utvecklats utifrån sina olika förutsättningar. Fibernät är en självklarhet i hela kommunen. Befolkningsutveckling sker genom att fritidshus blir permanentbostäder och genom successiva kompletteringar. Tjörnarps växer som stationsby.

Byarna är självklara startpunkter för natur- och kulturutflykter i landskapet. Byarna erbjuder unika upplevelser och lokala produkter.

## Strategier för livsmiljö

Byarna är platser med lång historia som byggecentrum som idag fungerar som bostadsmiljöer i första hand. Ofta finns någon form av lokal service. Byarna har stor betydelse för människors identitet – både för dem som bor i själva byn och för den omgivande landsbygden. Byarna ska stärkas som livsmiljöer med utgångspunkt i förutsättningarna på varje plats. Den lokala identitet som byarna erbjuder ska stärkas.

### *Utveckla mötesplatser och målpunkter!*

Lokala mötesplatser är viktiga delar i byarna som livsmiljöer. Mötesplatser är alla ställen där människor möts i vardagen, som lekplatser, bibliotek, församlingshem och idrottsplats. Den service som finns i byarna är extra värdefull eftersom den också erbjuder en plats att träffas på. Kommunen är ansvarig för många av de mötesplatser som finns och har därför ett särskilt ansvar för att utveckla dem.

### *Förbättra servicen!*

Viss offentlig service finns redan i byarna och i takt med att byarna växer ska kommunen stärka servicen. Även kommersiell service, som frisörsalong, affär och restaurang, har stor betydelse för byarna som livsmiljö. Kommunen ska agera för att underlätta sådana etableringar.

### *Tryggt och säkert för gående och cyklister!*

Byarna har vuxit fram längs gamla landsvägar där trafiken successivt har ökat både till antal och hastighet. Det finns många sätt att förbättra trafiksäkerheten – allt från att ändra hastigheten till att bygga cykelväg. Trafikverket är huvudman för de berörda vägarna, men kommunen kan ta en aktiv

roll i att initiera diskussionen och verka för lösningar som bidrar till en god livsmiljö. Sänkning av tillåten hastighet till 40 km/timme har varit en viktig förbättring.

### *Kollektivtrafik och skolskjuts förenklar vardagen!*

Busshållplatser, linjer och turtäthet ska förbättras successivt samtidigt som innovativa lösningar söks. Kommunen ska pröva möjligheten att låta allmänheten åka med i skolbussar så att utbudet stärks för alla resenärer.

### *Digital tillgänglighet genom fiber!*

Tillgång till fibernät är avgörande för att erbjuda attraktiva bostadsmiljöer och för att stärka näringslivet. Höörs kommun verkar för fiberutbyggnad i hela kommunen i närtid.

### *Kulturmiljö som stärker lokal identitet!*

Kunskap om lokal historia och närmiljö är viktigt för identiteten och samhällsutvecklingen. I byarna finns ett stort engagemang och mycket kunskap. Kulturmiljöprogrammet är kommunens viktigaste bidrag till att sprida kunskap om hur kulturhistorien syns i landskapet. Genom att använda kunskapen ur kulturmiljöprogrammet vid renoveringar och ombyggnader kan identiteten utvecklas och stärkas.

## Strategier för bebyggelse

Det ska finnas förutsättningar att utveckla bostäder och verksamheter i alla byar. Översiktsplanen visar vägen.

### *Stationsnära utbyggnad i Tjörnarps!*

Järnvägsstationen ger förutsättningar att bygga ut Tjörnarps med nya stationsnära bostadsområden. Det ger en långsiktigt hållbar bebyggelsestruktur och ett enkelt vardagsliv.

### *Främja successiva kompletteringar med bostäder!*

Det årliga behovet av nya bostäder i byarna är lägre än i småstaden Höör. Det gör att de samlade exploateringarna blir koncentrerade till småstaden. I byarna är konflikten om marken låg och en utveckling av enstaka nya bostäder kan därför ske utan samlad planering. Vägledning för ny bebyggelse som prövas utan detaljplan är ett sätt att främja mindre kompletteringar. Det ger flexibilitet och beredskap att hantera ny bebyggelse som sker med utgångspunkt i lokala initiativ.



*Verksamheter med platsen som utgångspunkt!*

Även när det gäller verksamheter sker utvecklingen över lång tid. Verksamheter i byar och på landsbygd har ofta en lång kontinuitet på platsen eller har tillkommit som komplement till lantbruk eller på en bostadsfastighet. Den typen av verksamheter kan på motsvarande sätt som nya bostäder utvecklas utan prövning i detaljplan. Nya verksamheter som riskerar att störa grannar bör dock alltid lokaliseras till verksamhetsområden.

**Strategier för upplevelser**

Byarna finns i områden som är attraktiva både för dagsutflykter och för mer långväga gäster. Besökare bidrar till att stärka förutsättningarna för lokal service och sysselsättning. Möjligheten till natur- och kulturupplevelser är också en viktig del av byarnas attraktionskraft.

*Välkomna besökaren!*

Skyltar och utsmyckningar vid infarter och trafiknoder är ett sätt att välkomna besökare till byarna och berätta att hen har kommit fram.

*Visa vägen!*

För att byarna ska fungera som startpunkter för upplevelser i landskapet är det viktigt med informationstavlor och vägvisning. Det kan till exempel vara vägvisning från busshållplatsen till Skåneleden och till angöringspunkter för friluftsliv. Det kan också vara informationsskyltar om natur- och kulturmiljöer. Vilken typ av information som är lämplig varierar från plats till plats och behöver diskuteras med invånare och byaföreningar. Kommunen har en viktig roll i genomförandet.

*Utveckla naturen för närrekreation vid byarna!*

Vid alla byar finns naturområden. Kommunen bör ta ansvar för att förbättra möjligheten till närrekreation i dessa områden, antingen i egen regi eller i samverkan med föreningar och markägare.

## Tillgänglig natur med höga kvaliteter

År 2035 är naturen i Höörs kommun känd för sina höga kvaliteter och för att vara tillgänglig för alla. Höörs kommun erbjuder sammanhängande vandringsleder i vacker natur och har Skånes mest upplevelserika naturområden. Här finns den urbaniserade storstadsregionens gröna lungor. Ringsjön och de mindre sjöarna är pärlor som erbjuder bad, fiske och friska ekosystem. Besöksnäring med naturen som bas är en viktig motor för sysselsättningen i kommunen.

Satsningar på naturvård och vattenvård har stärkt ekosystemen samtidigt som särskilt värdefulla områden har fått ett långsiktigt skydd. Rekreativområdena i anslutning till småstaden har utvecklats och stärkts. Skyltade leder för vandring och cykel binder samman strövområden och värdefulla miljöer. Det är också lätt att nå naturen med kollektivtrafik.

### Strategier för natur- och kulturvärden

Höörs kommun finns i ett gränsland mellan jordbrukslandskap och skogsbygd med många olika natur- och landskapstyper. Vulkanrester, alsumpskog och ekmarker är typiska inslag. Fortsatt biologisk mångfald är avgörande för att ekosystemen ska fungera. Kulturspåren i landskapet är centrala för att vi ska förstå vår historia.

Natur- och kulturlandskap i strategikartan är områden av särskilt stor betydelse för människors rekreation och naturupplevelser, för biologisk mångfald och för kulturarvet. Samtidigt har de potential att utgöra bas för delar av besöksnäringen. Dessa områden är alltså avgörande för strategierna för natur- och kulturvärden.

Frostavallen, Ringsjöområdet, Rövkarkulan och Prästbonnaskogen är områden med stora biologiska värden som samtidigt är av regional betydelse för rekreation och friluftsliv. Fogdarödsskogen är framförallt ett viktigt närrekreativområde. Vid Allarp, Norra Rörum, Skuddarp och Tjörnarps finns småbrutna och varierade odlingslandskap av betydelse för biologisk mångfald och som samtidigt är opåverkade av större exploateringsföretag.

### Skydda naturområdenas värden!

Kommunen ska ta särskilt ansvar för den tätortsnära naturen och säkerställa tillgängligheten på lång sikt. Kommunen ska också stödja statliga och privata initiativ till naturskydd. Allmänhetens intresse för och omsorg om naturen kan stärkas genom information och andra kunskapshöjande insatser. Kommunen ska verka för att större infrastrukturprojekt tar stor hänsyn till stora opåverkade områden och andra värdefulla landskap.

### Satsa på naturvård och vattenvård!

I de områden som kommunen äger ska skötseln bedrivas på ett sådant sätt att naturens värden gynnas och därmed bevaras eller stärks. Många områden är sedan lång tid tillbaka påverkade av kontinuerlig hävd i form av bete eller slätter, vilket har lagt grunden för de naturvärden som finns idag. Likartad skötsel behövs för att värdena ska upprätthållas och på sikt stärkas. Stora, gamla vidkroniga lövträd, framför allt ekar, tål inte att bli inträngda av andra träd och gallring runt sådana träd är nödvändig. Vattendrag och våtmarker kan få såväl förhöjda naturvärden som rekreativvärden om de återfår sina ursprungliga dragningar och funktioner. Då kan de också bättre fungera som fördröjningsmagasin för stora nederbörds mängder och därmed också minska risken för oplanerade översvämningar. Därför ska våtmarker återskapas där det är lämpligt och vattendrag ska tillåtas att meandra naturligt där det är möjligt.

### Stärk kulturarvet!

Tidigare generationers livsvillkor har gjort avtryck i landskapet. Slott, kyrkor och stenmurar är uppenbara kulturminnen medan fossila åkermarker är svårare att upptäcka för den som inte är expert. Gamla vägsträckningar är kulturspår som vi inte alltid tänker på som kulturarv eftersom vi lägger tyngdpunkten på trafikfrågan. Gamla stenbrott och industrialisering i järnvägens spår ger lokal identitet. Höörs kommun ska stärka kulturarvet genom att ha tillräcklig kunskap om kulturmiljöerna vid förändringar och genom att verka för att tydliggöra kulturarvet i landskapet.





## Strategier för friluftslivet

Hörs kommun har länge haft en tydlig identitet som friluftskommun. Skogar och odlingslandskap, sjöar och stränder är goda förutsättningar men för att upprätthålla och stärka friluftslivets kvaliteter krävs att det finns tydliga angöringspunkter som besökare kan ha som utgångspunkt för vidare upplevelser. Leder för cykling och vandring med god standard, fina badplatser och utvecklat fritidsfiske är andra faktorer som krävs för att friluftslivet ska fortsätta attrahera besökare.

I strategikartan avspeglas strategierna för friluftsliv främst genom angöringspunkter och leder, men natur- och kulturlandskapen är grunden för friluftslivet.

### *Stärk friluftslivet genom angöringspunkter!*

Syftet med angöringspunkterna är att fler människor enkelt ska kunna ta sig ut i naturen. Populära naturområden ska kunna erbjuda god service i form av information och faciliteter och delar av kommunen som idag upplevs som mer eller mindre svårtillgängliga ska bli lättare att nå. Angöringspunkterna ska vara strategiskt placerade, kommunicera tydligt och erbjuda möjligheter till upplevelser för såväl förstagångsbesökare och turister som vana naturbesökare och närboende. Det ska vara lätt att ta sig dit, helst både med cykel och kollektivtrafik, och angöringspunkterna ska vara välkomnande och lätta att känna igen. Flera angöringspunkter finns redan men fler behöver anläggas.

### *Utveckla leder för vandring och cykling!*

Vandring är en av de aktiviteter som lockar många besökare till Hörs kommun och sammanlagt kan omkring 11 mil vandringsleder idag erbjudas inom kommunens gränser. Standarden behöver höjas på flera håll med avseende på bland annat tillgång till dricksvatten och toaletter. Ledmarkering ska hållas i gott skick och framkomligheten ska vara god. Behovet av tillgänglighetsanpassade leder är stort, därför bör någon eller några befintliga leder byggas om eller ny tillgänglighetsanpassad led anläggas så att dessa kan användas av såväl rullstolsburna, personer med synnedsättning eller andra funktionsvariationer.

Cykelleder saknas idag inom kommunen. Lämpliga vägar och leder för cykling ska identifieras och iordningställas såväl inom kommunen som med anslutning till grannkommunerna. Det är också önskvärt med fler leder för mountainbike.

Lederna är av central betydelse för besöksnäringen. Eftersom lederna ofta knyter an till naturområden i andra kommuner måste utveckling ske i samarbete med grannkommunerna, framför allt Hörby och Eslöv.

### *Hög standard på badplatser!*

Möjligheten att bada i små insjöar med klart och rent vatten är unik i ett europeiskt perspektiv. Hörs kommun ska kunna erbjuda säkra och inbjudande badplatser vid Ringsjöarna, Tjörnarpssjön, Dagstorpssjön och Vaxsjön. Badplatserna ska vara separerade från annan verksamhet och erbjuda god standard. Ny badplats behövs vid Tjörnarpssjön. I Sätöfta behöver badplats och båtplats separeras.

### *Utveckla fritidsfisket!*

Såväl Ringsjöarna som de mindre sjöarna erbjuder goda möjligheter för fritidsfiske. Platser för detta ändamål ska iordningställas. Hörs kommun ska samarbeta med privata aktörer för att samordna och förenkla försäljning av fiskekort samt för att utveckla möjligheterna att exempelvis hyra fiskeutrustning och båt för fisketur.

### *Etablera badplats för hund och häst!*

Badplats där det är tillåtet att bada med exempelvis häst och hund saknas men behöver etableras på lämplig plats.

## Strategier för besöksnäring med naturen som bas

Djur och natur samt Outdoor (vandring, cykling, fiske och paddling) är två av tre huvudteman i den strategiska plattformen för besöksnäringen i Mittskåne, där Hörs kommun samverkar med Eslövs kommun och Hörby kommun i turismfrågor. Naturupplevelserna är centrala för MittSkånes profil.

Strategierna för natur- och kulturvärden samt friluftsliv har en direkt positiv påverkan även på besöksnäringen. Därutöver är Skånes djurpark och Bosjökloster markerade i den övergripande strategikartan som större besöksmål med naturen som bas.

### *Verka för mycket god regional tillgänglighet!*

Skånes djurpark och Bosjökloster lockar flera hundra tusen besökare per år. En god tillgänglighet både med cykel, kollektivtrafik och personbil är avgörande för att de ska kunna utvecklas som regionala besöksmål utan att trafiken ger allt för stora konsekvenser för närmiljön.

## Hållbara transporter

År 2035 är Höörs kommun en del av en storstadsregion där vardagslivet fungerar smidigt. Den flerkärniga Ortsstrukturen är tätt sammankopplad tack vare väl utbyggd kollektivtrafik. Tåg, bussar och gång- och cykelvägar ger goda och hållbara resmöjligheter till utbildning, arbete och fritidsaktiviteter. Kommunikationerna är anpassade både för den som reser till storstaden och för den som rör sig mellan småstad, byar och landsbygd. Bilanvändandet har minskat och invånarna kan njuta av renare luft, bättre trafikmiljö och tystare omgivning.

Trafikmiljön är trygg för alla och de flesta väljer att gå eller cykla vid korta resor. Trots att Höörs kommun växer behövs inte lika mycket mark för parkeringsplatser när färre kör med egen bil. Transportnoder välkomnar den tillfälliga besökaren och underlättar resan. Järnväg och motorvägar tar en allt större andel av tung transittrafik, i takt med järnvägsutbyggnad och utveckling av självkörande fordon.

### Strategier för kollektivtrafik

Södra stambanan är kommunens livsnerv och ryggraden i kollektivtrafiksystemet. Järnvägstrafiken och expressbusstrafiken på E22 knyter Höörs kommun till de nationella och regionala kärnorna och är de viktigaste transportsambanden i strategikartan.

Transportnoderna fungerar som knutpunkter i transportsystemen och knyter den regionala kollektivtrafiken till kärnan och byarna. Det är här människor byter transportmedel.

De viktigaste transportnoderna är järnvägsstationerna i Höör och Tjörnarp. Expressbusshållplatsen i Rolsberga har potential att utvecklas till transportnod genom Skånetrafikens satsning på superbuss, anslutande ny ringbusslinje samt långsiktig planering för cykelväg.

*Verka för högklassig kollektivtrafik till kärnan och noderna!*

Både E22 och Södra stambanan hör till de starka kollektivtrafikstråken i Skåne. Högklassig regional kollektivtrafik är avgörande för Höörs kommuns utveckling och kommunen ska därför i dialog med Trafikverket och Region Skåne verka för att stan-

dard, turtäthet och punktlighet i kollektivtrafiken förbättras. Det gäller till Höör som kärna, och till noderna i Tjörnarp och Rolsberga.

Förbättringar av kapacitet och underhåll i järnvägssystemet är en viktig förutsättning. Nya höghastighetsspår kan vara en del av lösningen, men måste kombineras med underhåll och förstärkningar av befintlig stambana.

I överenskommelsen Byggstart Skåne förbinder sig Region Skåne att utveckla persontågstrafiken i form av Öresundståg och Pågatåg på Södra stambanan med förbättrad turtäthet, taktfasta tidtabeller och ökad punktlighet. Öresundstågen kommer att ha minst två stopp per timme i Höör, där båda linjerna trafikeras norrut.

*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 både Höör och Tjörnarp med stationsnära bostäder. Personalintensiva arbetsplatser ska placeras särskilt nära transportnoder.

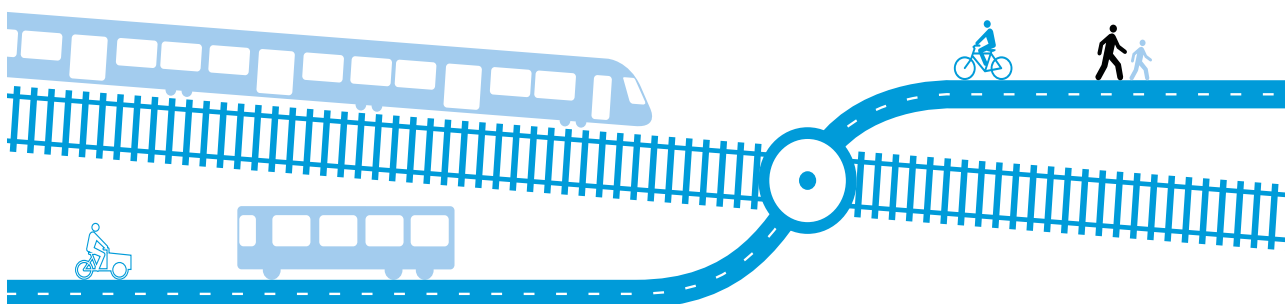
I Rolsberga begränsar strandskydd och brist på lokal service möjligheten att bygga stationsnära. Här ligger fokus i stället på att det ska vara lätt att ta sig till noden med ringbuss och cykel.

*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 bekväma 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.



*Knyt byar, landsbygd och besöksmål till noderna!*  
I den lokala skalan ska kollektivtrafiken knyta byar, värdekärnor och besöksmål till kärnan Höör och till transportnoderna. Busshållplatser, linjer och turtäthet ska förbättras successivt samtidigt som innovativa lösningar söks. Detta är inte bara viktigt för Höörs kommun, utan även för att MalmöLundregionen ska utvecklas till Sveriges bästa livsmiljö.

### Strategier för cykeltrafik

Cykeln är ett centralt transportmedel som bidrar till bättre miljö och folkhälsa. Lådcyklar, elcyklar och andra nya modeller gör cykeln användbar i allt fler sammanhang. Cykeln binder samman orter och transportnoder, vilket syns i transportsambanden i den övergripande strategikartan.

#### *Utveckla cykelinfrastrukturen!*

Cykeln ska vara det primära transportmedlet inom orterna men ska också knyta byar, värdekärnor och besöksmål till kärnan Höör och till transportnoder. På vägarna 13 och 23 samsas cyklister med både bilpendlare och tung transittrafik, och det behövs därför separat cykelbana. Cykelinfrastrukturen behöver dock förbättras på olika sätt i hela kommunen, vilket Höörs kommun har beskrivit i kommunens egen cykelplan. Höör ska utvecklas till navet i cykelvägnätet.

#### *Trafiksäkra passager!*

Höörs kommun verkar för att trafiksäkra passager skapas för gående och cyklister i transportsambanden som länkar mot noderna. Det är avgörande för att det ska vara möjligt att utnyttja modernas potential och stärka resandeunderlaget.

#### *Tydliga, snabba och säkra cykelstråk!*

För att flera ska välja cykeln som transportmedel vill Höörs kommun skapa säkra och snabba cykel-

stråk som gör det enkelt att hitta. Stråk behöver studeras både inom orter och på landsbygd. Projektet Höör som cykelkommun ska bidra till att utveckla stråken.

### Strategier för minskad miljöpåverkan

Transportsektorn står för en stor del av utsläppen av växthusgaser och föroreningar. Väg- och tågtrafik genererar även bullerstörningar och skapar barriärer i människors vardag och för djurlivet.

Höörs kommun har störst möjlighet att minska miljöpåverkan från transporter där start eller mål finns i kommunen, men en stor del av miljöstörningarna kommer från tung trafik som bara passerar. För att hantera den trafiken krävs samverkan med Trafikverket och Region Skåne. Att minska transittrafikens negativa konsekvenser är en gemensam utmaning för kommunerna i MalmöLundregionen.

#### *Avlasta känsliga områden från tung trafik!*

Väg 23 passerar det känsliga Ringsjöundet och går rakt igenom boendemiljöer i orterna längs vägen i sträckan Höör-Rolsberga. Vägen innebär en kraftig barriär genom Höörs tätort. Höörs kommun verkar för att den tunga trafiken ska ledas öster om Ringsjön, via E22 och väg 13, i enlighet med Region Skånes Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen. Nuvarande väg omvandlas till turistväg.

#### *Verka för att minimera nya störningar!*

Ny höghastighetsbana och ny östlig förbifart riskerar att skapa nya barriärer och bullerstörningar. Höörs kommun verkar för att ny infrastruktur ska planeras så att den skadar befintlig miljö så lite som möjligt och så att barriäreffekter undviks.

### Höörs kommuns trafikstrategi

Inriktning för trafiksystemet enligt Trafikstrategi och trafikplan (Höörs kommun, 2012):

- Stärk kommunens identitet!
- *Fler gående och cyklande!*
- Tydligare trafiksystem!
- *Stärk förutsättningarna för kollektivtrafiken!*
- *Minskad miljöpåverkan!*
- Tryggt, säkert och tillgängligt trafiksystem!
- Öka samverkan!
- Effektiv parkering!
- Förbättrat trafikbeteende!

*Kursivering* = inriktningar som fördjupas genom utvecklingsstrategin i denna översiktsplan

### Fossilbränslefri kommun

Höörs kommun har antagit utmaningen 100 % fossilbränslefritt Skåne 2020. Kommunen arbetar nu aktivt för att inte använda fossil energi i kommunens byggnader och verksamheter och för att minska användningen av fossilt bränsle vid tjänsteresor. Målet är att andelen tjänsteresor med bil ska minska till förmån för resor med kollektivtrafik, med cykel eller till fots. För att uppnå detta mål arbetar kommunen bland annat med möjligheterna att använda cykel och elcykel vid korta resor. Ny gasmack innebär ytterligare ett alternativ till fossilt bränsle.

Mycket av arbetet sker inom projektet Fossilbränslefria kommuner i norra Skåne. Översiktsplanens strategier för hållbara transporter stödjer arbetet med fossilbränslefri kommun.

## 1.3 Trender i omvärlden

I detta avsnitt beskriv vi några av de övergripande trender som påverkar samhällsbyggnadet i Höörs kommun. Inspiration till trendanalysen har hämtats i Boverkets omvärldsanalys till Vision för Sverige 2025 och i Region Skånes omvärldsanalys 2016. Vi väljer att lyfta fram fem trender: Urbanisering, Åldrande befolkning, Hälsfokus, Digitalisering och teknisk utveckling samt Ett förändrat klimat.

### Urbanisering

Befolkningen växer i storstadsregioner i hela världen och Sverige är inget undantag. Allt fler bor i de växande storstadsregionernas pendlingsorter. Den omgivande landsbygden är tätbefolkad, särskilt i de delar som ligger nära en knutpunkt eller station. Glesbygden och mindre orter utanför pendlingsstråken har länge haft negativ befolkningsutveckling. Urbaniseringen medför att denna utveckling fortsätter (Vision för Sverige 2025, Boverket).

Allra störst befolkningsökning förväntas i storstäderna (över 200 000 invånare) och deras förortskommuner. Därefter kommer större städer (över 50 000 invånare) och deras förortskommuner. När fler och fler människor söker sig till städerna koncentreras även många former av handel och serviceutbud till större orter.

Urbaniseringstrenden påverkar Höörs kommun på både regional och lokal nivå. På den regionala nivån är Höörs kommun enligt SKLs kommungruppsindelning en "förortskommun till större stad" eftersom Lund är största utpendlingsmålet. Höörs kommun kan därför förvänta sig en fortsatt befolkningstillväxt som del av storstadsregionen till Malmö, Lund och Köpenhamn. På den lokala nivån kan vi se att befolkningsökningen sker framförallt i kommunens kärna – Höörs tätort med närområden.

### Åldrande befolkning

Andelen äldre i befolkningen växer i takt med att vi lever längre och föder färre barn. Under de senaste 100 åren har andelen över 65 år fördubblats

medan andelen under 10 år nästan halverats. Idag är var fjärde svensk över 60 år, bara Tyskland och Japan har en större andel. Utvecklingen förutspås fortsätta i samma riktning och från och med 2020 kommer andelen över 80 år att öka kraftigt.

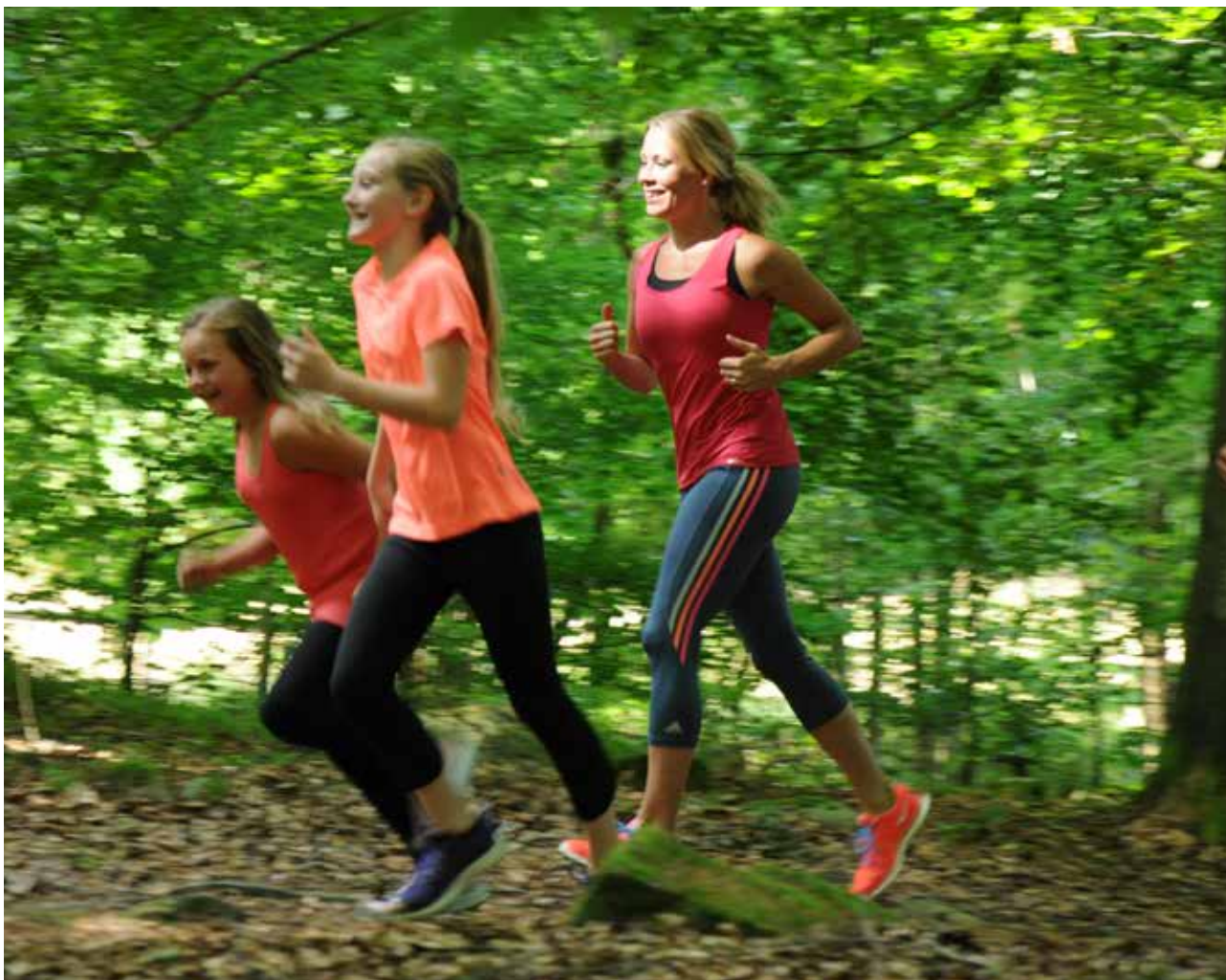
Urbaniseringstrenden förstärker olikheterna mellan storstäder och glesbygd även vad det gäller åldersstrukturen. Glesbygdskommuner med födelse- och flyttningsunderskott kommer att ha en högre andel äldre. Medan storstadskommuner med födelse- och flyttningsöverskott kommer att ha en bättre balans mellan äldre och yngre.

Höörs kommun har en befolkningsstruktur som liknar den i riket som helhet. Andelen äldre i befolkningen kommer att öka, men förväntas inte bli dominerande. Många av kommunens äldre bor idag i eget hus och en stor del av dem förväntas under det närmaste decenniet söka en mer bekväm bostad med närhet till servicen i Höörs tätort.

### Hälsfokus

Allt fler människor lägger ner pengar och tid på att förbättra sitt välbefinnande och det finns en allt större medvetenhet kring hälso- och livsstilsrelaterade frågor. Kunskap om faktorer som rör vår hälsa ger människor möjlighet att leva ett längre och friskare liv.

SCBs undersökningar av människors levnadsförhållanden (ULF) visar att andelen som regelbundet idrottar har ökat stadigt under 90-talet och 00-talet (samtliga 16 + år). Andelen som idrottar utomhus har ökat markant under de senaste åren, både bland kvinnor och män.



*Löpning är en av de träningsformer som blivit mer populära under senare år.*

Hälsa kan handla om fysisk aktivitet men också tid och ro för själen. Tid värderas allt högre och förutom de vardagliga sysslorna ska den också rymma möjligheten till att "ladda batterierna" och njuta. Vi lever längre. Vissa grupper har en sundare livsstil och strävar efter att ha en hög livskvalitet, samtidigt som segregationen ökar mellan olika socioekonomiska grupper.

För Höörs kommun innebär hälsotrenden en möjlighet att locka nya kommuninvånare som sätter värde på att kunna röra sig fritt i naturen, men samtidigt ha tillgång till storstadens utbud. Samtidigt så medför trenden ett ansvar att utforma främjar möjligheten till fysisk aktivitet för alla. Att skapa attraktiva grönområden och främja cykeln som transportmedel kan till exempel stimulera människor att vara mer fysiskt aktiva i sin vardag. Den fysiska aktiviteten kan ökas i skolan, på arbetet och på fritiden. Fysisk aktivitet kan till exempel behandla och förebygga vanliga folkhälsosjukdomar såsom diabetes, hjärt- och kärlsjukdomar och olika former av cancer.

## Digitalisering och teknikutveckling

Både informationsteknologin och digitaliseringen är ett paradigmskifte som har förändrat samhället och människors förhållningssätt i grunden. Både utifrån hur varor och tjänster designas, produceras och distribueras, men även hur vi interagerar i tid och rum.

Digitaliseringen i kombination med automatiseringen och robotiseringen skapar genomgripande förändringar för både företag och offentliga verksamheter. Den fortsatta digitaliseringen och tekniska utvecklingen som sker innebär nya möjligheter men samtidigt utmaningar för alla världens länder. Möjligheterna består dels av att leverera helt nya produkter och tjänster och dels möjligheter att effektivisera processer inom verksamheten. Detta innebär dock samtidigt att verksamheter nu möter ett allt högre tryck på omvandlingsförmågan.

Digitaliseringen, som kan nämnas vid ett tekniskt skifte, har skapat nya förutsättningar och inneburit en förändring från den traditionella industrin till en industri med allt mer fokus på digitala tjänster, mobilitet, och skräddarsydda lösningar för konsumenten. Skiftet från produktion av fysiska varor till allt mer digitala tjänster innebär inte bara lägre kostnader för användning och distribution utan även för transporter av varor. (Region Skåne)

För Höörs kommun innebär digitaliseringen att invånarna förväntar sig snabb och enkel tillgång till information i frågor om bland annat planering och byggande. Vissa tjänster kan tillhandahållas helt digitalt, medan prövning av ny bebyggelse även i framtiden kommer att kräva handläggning av kvalificerade tjänstepersoner.

Digitaliseringen innebär nya förutsättningar för företagandet. Handeln i Höörs kommun har fått konkurrens inte bara av shoppingcenter i större städer utan även av e-handeln. Samtidigt innebär digitaliseringen möjligheter för nya typer av företag att etableras på den plats där företagaren vill leva, oberoende av var kunderna finns. God tillgång till fibernät är en förutsättning för att Höörs kommun ska kunna dra nytta av den potentialen. I övrigt ligger effekterna av digitaliseringen till stor del i händerna på företagare och enskilda invånare.



Handel via nätet har ökat kraftigt de senaste åren.  
Bild från pixabay 180102

## Ett förändrat klimat

Människans utsläpp av växthusgaser påverkar klimatet över hela jorden. Klimatavtalet i Paris blev en viktig milstolpe i arbetet med att mildra effekterna, men klimatförändringarna kommer att fortsätta till dess att de globala utsläppen når noll. Även om Sverige inte ligger i de områden där effekterna av ett ändrat klimat blir som störst, kommer vi att drabbas av ett förändrat klimat med bland annat ändrad nederbörd och högre medeltemperatur med kortare vintrar. Klimatförändringarna påverkar i princip alla samhällssektorer. För Sveriges del finns det både positiva och negativa följder av ett ändrat klimat.

Vi får minskade uppvärmningskostnader för bostäder och ökad vind- och vattenkraft. Jordbrukets produktivitet kan öka, samtidigt som det finns risk för att bland annat sjukdomar och skadedjur ökar. Hetare somrar i Medelhavsregionen gör att en ökad besöksnäring kan förväntas i Sverige.

Samtidigt får vi stora negativa hälsoeffekter, översvämningar, oönskade effekter av stormar, ökade kostnader för underhåll av och ett ökat kylbehov i våra byggnader. Genom ett varmare och fuktigare klimat ökar risken för problem med fukt och mögel.

Klimatanpassningsåtgärder är därför viktiga, där den första åtgärden är att kartlägga vilka åtgärder som behöver genomföras och var. Ekonomiskt är det tydligt att det i de allra flesta fall är billigare att göra förebyggande insatser än att vänta tills skadan uppkommit.

De negativa effekterna av ett förändrat klimat kan förväntas bli större i andra delar av världen. En följd effekt av det kan bli nya migrationsströmmar, både som en direkt följd av att klimatet driver människor att flytta och för att konflikter uppstår till följd av vattenbrist mm.



Omställning av energiproduktionen är ett led i arbetet med att minska utsläppen av växthusgaser. Bild från pixabay 180102



## 1.4 Perspektiv på hållbar utveckling

Översiktsplanen ska visa hur kommunen tar hänsyn till relevanta nationella och regionala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling inom kommunen. Det finns ett stort antal nationella och regionala mål som har beröringspunkter med frågor om samhällsplanering och byggande. Därtill kommer alla planer och program i olika relaterade ämnesområden. Detta avsnitt rör hållbar utveckling och övergripande mål av central betydelse för inriktningen i översiktsplanen. Mer detaljerade referenser och resonemang finns i andra delar av översiktsplanen, kopplat till de frågor som behandlas i planen.

### Introduktion till hållbar utveckling

”Agenda 2030 för hållbar utveckling” är FN:s handlingsplan för människorna, planetens och vårt välbefinnande (figur U1.4.1). Agendan bekräftar principerna från Riodeklarationen om miljö och utveckling och innehåller 17 globala mål som balanserar de tre dimensionerna av hållbar utveckling: den ekonomiska, sociala och miljömässiga (figur U1.4.2). Agendan säger bland annat: ”Vi erkänner att social och ekonomisk utveckling är beroende av en hållbar förvaltning av vår planets naturresurser. Vi är därför fast beslutna att bevara och nyttja hav och sötvattensresurser samt skogar, berg och torrområden på ett hållbart sätt och att skydda den biologiska mångfalden, ekosystemen samt vilda djur och växter. (Att förändra vår värld: Agenda 2030 för en hållbar utveckling).

Regeringen har i mars 2016 tillsatt en nationell delegation med uppdrag att stödja och stimulera arbetet med Sveriges genomförande av agendan och att ta fram en övergripande handlingsplan för Sveriges genomförande av agendan. Sedan 2003 är arbetet för en hållbar utveckling en del av Sveriges grundlag. Regeringsformen säger att ”det allmänna ska främja en hållbar utveckling som leder till en god miljö för nuvarande och kommande generationer”. (regeringsformen)

De tre hållbarhetsaspekterna, miljömässigt, socialt och ekonomiskt, hänger intimt samman med varandra. Den miljömässiga eller ekologiska hållbarheten är en förutsättning för social och ekonomisk hållbarhet. Om vi går utanför vad jordens resurser och ekosystem räcker till är utvecklingen inte lång-

siktigt hållbar. Den sociala hållbarheten måste rymmas inom den ekologiska hållbarhetens ramar och ligger i sin tur till grund för och sätter gränser för att en ekonomisk hållbarhet ska vara möjlig.

### Miljömässigt hållbar utveckling

Det övergripande målet för miljöarbetet i Sverige är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Dessutom finns 16 miljö kvalitetsmål:

1. Begränsad klimatpåverkan
2. Frisk luft
3. Bara naturlig försurning
4. Giftfri miljö
5. Skyddande ozonskikt
6. Säker strålmiljö
7. Ingen övergödning
8. Levande sjöar och vattendrag
9. Grundvatten av god kvalitet
10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
11. Myllrande våtmarker
12. Levande skogar
13. Ett rikt odlingslandskap
14. Storslagen fjällmiljö
15. God bebyggd miljö
16. Ett rikt växt- och djurliv





Figur U1.4.1. Logotyp, Globala målen för hållbar utveckling

”Skånska åtgärder för miljömålen” är det regionala åtgärdsprogrammet för miljö kvalitetsmålen 2016–2020. Länsstyrelsen presenterar där fem utmaningar som är särskilt viktiga för Skåne, varav fyra har tydlig relevans för fysisk planering:

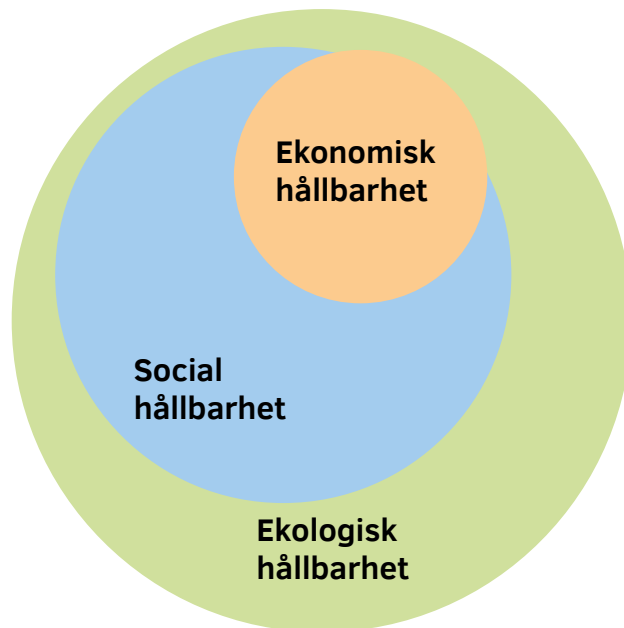
- Hållbara transporter i Skåne
- Hänsyn till Skånes hav, sjöar och vatten drag
- Hushållning med Skånes mark- och vattenresurser
- Skydd av Skånes natur- och kulturvärden

Utmaningarna har bildat utgångspunkt i miljöbedömningen av översiktsplanen. I konsekvenskapitlet presenteras en bedömning av hur översiktsplanen medverkar till att miljö kvalitetsmålen ska nås.

De agenda 2030-mål som tydligast knyter an till miljömässig hållbarhet är: Rent vatten och sanitet, Bekämpa klimatförändringen, Hav och marina resurser samt Ekosystem och biologisk mångfald.

#### Länsstyrelsens roll

Länsstyrelsen ska verka för att nationella mål får genomslag i länet med hänsyn till regionala förhållanden och förutsättningar. Länsstyrelsen ska sammanställa planeringsunderlag om hushållning med mark och vatten och har också ansvar för bland annat det regionala arbetet med miljömål och klimatanpassning. Länsstyrelsen har publicerat ett stort antal rapporter om olika frågor som berör fysisk planering och som använts som underlag i olika delar av arbetet med översiktsplanen.



Figur U1.4.2. Modell för hållbar utveckling

#### Socialt hållbar utveckling

Folkhälsomyndigheten har tillsammans med Sveriges kommuner och landsting (SKL) tagit fram en programförklaring för social hållbarhet: ”Social hållbarhet har en avgörande betydelse för det demokratiska samhället och är helt nödvändig ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Ett socialt hållbart samhälle är resiliент, men samtidigt förändringsbenäget och ett samhälle där människor lever ett gott liv med god hälsa, utan orättfärdiga skillnader. Det är ett samhälle med hög tolerans där människors lika värde står i centrum, vilket kräver att människor känner tillit och förtroende till varandra och är delaktiga i samhällsutvecklingen.”

Viktiga faktorer som bidrar till social hållbarhet är demokrati, delaktighet och inflytande, jämställdhet mellan könen, utbildning, tillgång till fri information, hälsa och livskvalitet, bostäder, möjlighet att utöva sin kultur samt religions- och yttrandefrihet.

#### Läs mer

Folkhälsomyndighetens hemsida

<https://www.folkhalsomyndigheten.se/motesplats-social-hallbarhet/social-hallbarhet/>

Nationella mål för social hållbarhet finns bland de nationella folkhälsomålen, regeringens mål för jämställdhet, och i regeringens arbete med mänskliga rättigheter.

Bland Agenda 2030-målen är det framför allt följande mål som knyter tydligast an till social hållbarhet: Ingen fattigdom, Ingen hunger, Hälsa och välbefinnande, God utbildning för alla, Jämställdhet, Hållbar energi för alla, Hållbara städer och samhällen, Fredliga och inkluderande samhällen.

### Ekonomiskt hållbar utveckling

Målet för Sveriges näringspolitik är att stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag. Målet för den regionala tillväxtpolitiken är utvecklingskraft i alla delar av landet med stärkt lokal och regional konkurrenskraft (regeringen.se).

En modern och aktiv regional tillväxtpolitik för hela landet inriktas på att regionerna ska ges möjligheter att växa och utvecklas efter sina särskilda förutsättningar, såväl i städer som på landsbygden. Ju fler regioner som är starka och expansiva, desto bättre för Sverige. Möjlighet att erbjuda goda livs- och boendemiljöer för kvinnor och män är avgörande för att skapa regioner som kan attrahera, behålla och utveckla såväl kompetenser som företag och kapital. Hela Sveriges attraktionskraft, tillväxtpotential och sysselsättningsmöjligheter ska tas till vara på ett sådant sätt att det bidrar till hållbar regional tillväxt och utveckling. Detta innebär att hållbarhetsdimensionerna miljö, jämställdhet och integration på ett tydligt sätt integreras i det regionala tillväxtarbetet. (regeringen.se).

Agenda 2030-mål med tydlig koppling till ekonomiskt hållbar utveckling är: Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt, Hållbar industri, innovationer och infrastruktur, Minskad ojämlikhet samt Hållbar konsumtion och produktion.

### Hållbar samhällsplanering

Det övergripande nationella målet för samhällsplanering, bostadsmarknad, byggande och lantmätarverksamhet är "att ge alla människor i alla delar av landet en från social synpunkt god livsmiljö där en långsiktigt god hushållning med naturresurser och energi främjas samt där bostadsbyggande och ekonomisk utveckling underlättas". Delmål för området samhällsplanering är bland annat "en tydlig roll för fysisk planering i arbetet för en hållbar utveckling av städer, tätorter och landsbygd" (prop 2015/16:1).

Det finns ytterligare ett nationellt mål som har en särställning när det gäller hållbar utveckling och fysisk planering, och det är miljömålet God bebyggd miljö. Riksdagens definition av målet är: "Städer,

tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas."

Plan- och bygglagen (PBL) är den viktigaste statliga regleringen av samhällsplanering och byggande. Portalparagrafen till PBL säger att bestämmelserna syftar till att, med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer.

### Hållbara städer och samhällen

"Städer och bosättningar ska vara inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara." Det är innebörden av Agenda 2030-målet om hållbara städer och samhällen (figur U1.4.3). Detta mål har särskilt stor bäring på frågor om samhällsplanering och byggande.

Urbaniseringen är omfattande och transformerande i hela världen. Över hälften av världens befolkning bor i urbana områden. År 2050 väntas andelen ha stigit till 70 procent. Städer går ofta i bräschen för utveckling, och är nav för innovationer och nya idéer. Den snabba och stora inflyttningen till städer ställer nya krav som behöver bemötas på ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart sätt.

Växande städer kan skapa nya möjligheter för ekonomisk tillväxt men kan också bidra till ökade sociala klyftor och påfrestningar på ekosystem.



Figur U1.4.3. Bild som illustrerar delmål 11 om hållbara städer.

Rättighetsperspektivet och rätten till bostad är en viktig utmaning. Idag bor en miljard människor i slumområden. Fattigdom, svaga förvaltningar och otillräcklig planeringskapacitet leder till att slumområden uppkommer och växer. Dessa har stora brister i fråga om tillgång till hälsosamma bostäder, rent vatten, tillfredsställande sanitetslösningar, trygg energiförsörjning och avfallshantering samt trygghet och säkerhet för individer som bor där. Katastrofriskreducering och återuppbyggnad av bostäder i post-konfliktområden bidrar till hållbar utveckling.

Hållbar stadsutveckling omfattar hållbart byggande och hållbar planering inklusive bostäder, offentliga platser såsom parker och torg, transporter, återvinning och säkrare kemikaliehantering som i sin tur kräver bland annat institutionell kapacitet, och ny teknik.

Hållbar stadsutveckling kräver samarbete mellan sektorer och styrning på flera nivåer samtidigt (nationell, regional, kommunal och lokal nivå), inklusive utvecklade former för dialog med medborgare och näringsliv. Hållbar stadsutveckling bör särskilt ta hänsyn till kvinnors och flickors behov av infrastruktur och sanitet. Hänsyn bör också tas till personer med funktionsnedsättning, barn, samt äldre människors behov.

#### Läs mer

Globala målens hemsida

<http://www.globalamalen.se>



Flerbostadshus vid Ekeliden i centrala Höör, foto: Daniel Larsson

## Det öppna Skåne 2030

Region Skåne har det regionala utvecklingsansvaret och har antagit utvecklingsstrategin *Det öppna Skåne 2030* (figur U1.4.4). Målbilden är att Skåne år 2030 är öppet i sinnet, öppet för alla och med ett öppet landskap. I det öppna Skåne rör sig människor fritt över olika gränser. Mellan stadsdelar. Mellan städer. Mellan tätort och landsbygd. Mellan bebyggelse och natur. Mellan kommuner. Mellan regioner. Mellan länder. Men också mellan olika grupper, mellan olika kulturer, mellan olika branscher, mellan jobb och utbildningar.

Den regionala utvecklingsstrategin innehåller fem prioriterade ställningstaganden:

- Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet
- Skåne ska bli en stark hållbar tillväxtmotor
- Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga ortsstruktur
- Skåne ska utveckla morgondagens välfärdstjänster
- Skåne ska vara globalt attraktivt

Till vart och ett av ställningstagandena finns delstrategier och uppföljningsbara mål.

### Skånes flerkärniga ortsstruktur

Alla de fem prioriterade ställningstagandena har beröringspunkter med fysisk planering, men det tydligaste sambandet finns till ställningstagandet att Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga ortsstruktur. Det handlar om att variationen av byar, orter, städer och skogar, åkrar, parker, stränder och hav inom en liten yta med korta avstånd och hög tillgänglighet är unikt för Skåne och gör oss attraktiva. Delstrategierna om flerkärnighet är:

1. Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne. Om behovet av satsningar på infrastruktur och kollektivtrafik, med perspektiv på hela resan.
2. Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor. Om att styrkan finns i mångfalden.
3. Utveckla möjligheten att bo och verka i hela Skåne. Om att bygga vidare på befintlig ortsstruktur.
4. Stärka stad och landsbygd utifrån sina respektive behov och utveckla samspelet mellan dem. Om utvecklingspotentialen i landsbygden.
5. Utveckla Skåne hållbart och resurseffektivt. Om vikten av miljöhänsyn.
6. Stärka det regionala samarbetet. Om potentialen i interaktion och samarbete.

Höörs kommun tar hänsyn till den regionala utvecklingsstrategin genom att i översiktsplanen formulera en egen utvecklingsstrategi som sätter kommunens utveckling i ett regionalt perspektiv. Satsningen på att utveckla Höör som småstad i storstadsregion och ställningstaganden för hur transportnoder kan utvecklas så att kollektivtrafiken blir strukturbildande är några exempel.

### Regional trafikplanering

Region Skånes två viktigaste verktyg för att förverkliga sina ambitioner för det flerkärniga Skåne är Regionala transportinfrastrukturplanen (RTI-planen) samt Trafikförsörjningsprogrammet. Höörs kommuns översiktsplan innehåller tydliga strategier och ställningstaganden kring hur infrastrukturen och kollektivtrafiken behöver utvecklas i kommunen för att stödja kommunens strategier om att bland annat stärka kärnan (småstad i storstadsregion), utveckla transportnoderna och göra naturen mer tillgänglig.

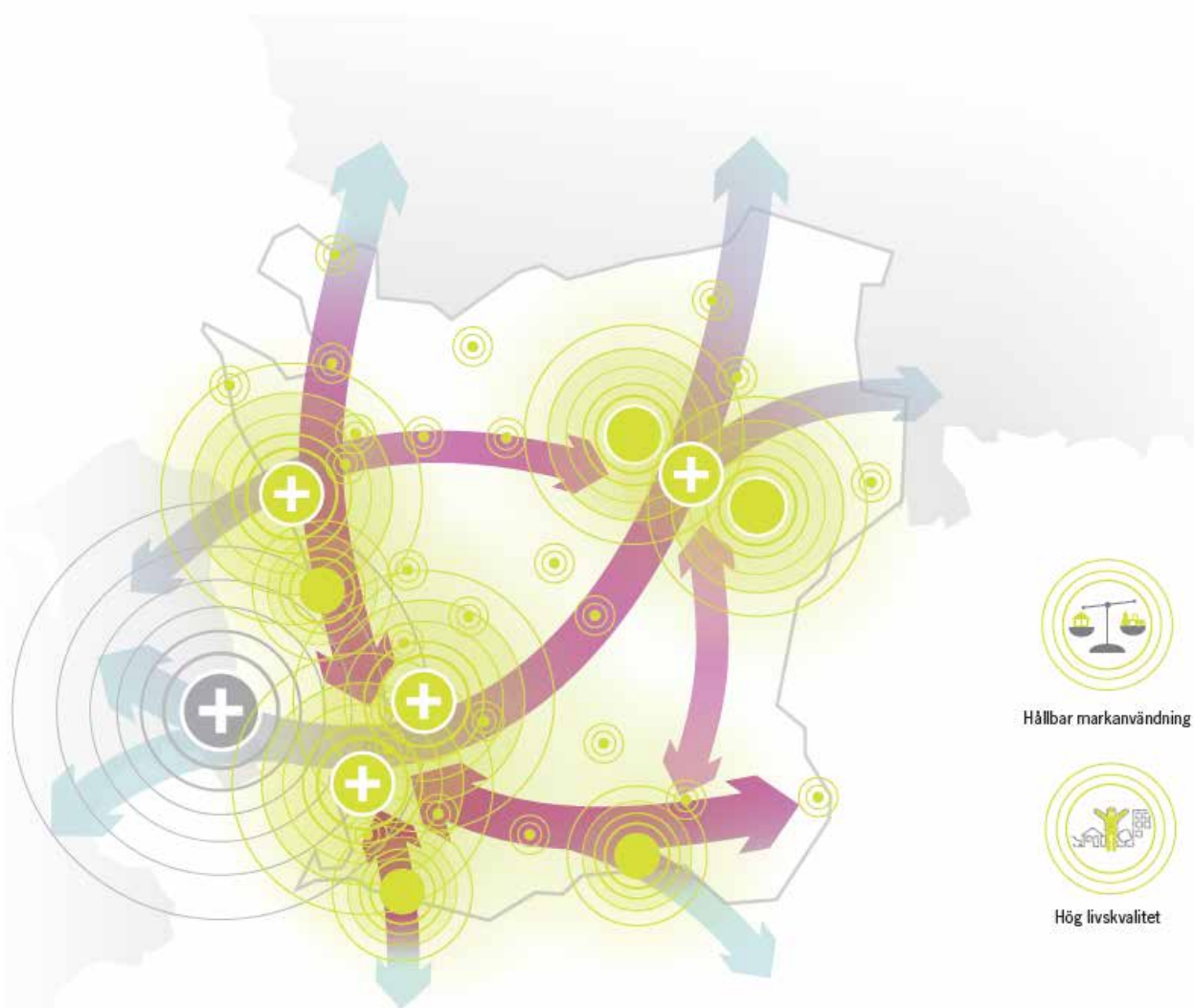
### Social hållbarhet och fysisk planering

Under 2016 har Region Skåne bedrivit ett projekt om social hållbarhet och fysisk planering, där Höörs kommun har medverkat som en av fyra exempelkommuner.

Projektet har också resulterat i ett TemaPM som beskriver fem sociala aspekter kopplade till den fysiska miljön:

- Livsmiljöer som underlättar samspel och möten
- Förbindelser och rörelsefrihet för alla
- Allas lika rätt till ett väl fungerande vardagsliv
- Fritidsliv som stärker gemenskap och hälsa
- Allas rätt till delaktighet i samhället.

Projektet har inspirerat Höörs kommun till att söka metoder för att integrera sociala konsekvensbedömningar i planeringen. Resultatet framgår av Konsekvenskapitlet.



Figur U1.4.4. "Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga Ortsstruktur" är ett av de prioriterade ställningstagandena i den regionala utvecklingsstrategin Det öppna Skåne 2030 (Region Skåne)

## Nio perspektiv att följa upp

De olika aspekterna av hållbar utveckling är en integrerad del av målbild 2035 för Höörs kommun. Både strategier och konkreta förändringsförslag är utformade för att stödja en hållbar samhällsplanering. På strategisk nivå är alltså Höörs kommuns mål för en hållbar utveckling av den fysiska miljön:

- Småstad i storstadsregion
- Byar i utveckling
- Tillgänglig natur med höga kvaliteter
- Hållbara transporter

Höörs kommun har också identifierat nio hållbarhetsperspektiv som är särskilt viktiga för att kunna beskriva konsekvenserna av att översiktsplanen genomförs. Dessa nio perspektiv är Höörs kommuns tolkning av hur nationell och regional syn på hållbar utveckling kan tillämpas i samhällsplanering på lokal nivå. Många nationella och regionala program har använts men de främsta inspirationskällorna vid urval av perspektiv har varit:

- Social konsekvensanalys (Göteborgs stad) och Planera för människor (Region Skåne) när det gäller sociala aspekter
- Skånska åtgärder för miljömålen 2016-2020 (Länsstyrelsen) när det gäller miljömässiga aspekter samt
- Riksdagens mål för regional tillväxtpolitik när det gäller ekonomiska aspekter.

I de nio perspektiven väger Höörs kommun också in egna prioriteringar, särskilt Vision 2025 med inriktningsmålet "God livsmiljö och boende för alla". Hållbarhetsperspektiven gör det möjligt att systematiskt bedöma och följa upp konsekvenserna av översiktsplanen och att identifiera målkonflikter. Avsikten är att hållbarhetsperspektiven ska följas upp både i bedömningen av förändringsförslagen var för sig och i bedömningen av översiktsplanen som helhet (Konsekvenskapitlet).

## Befolkningstillväxt

Bidrar förslaget till att det byggs fler bostäder i Höörs kommun? Till att det befintliga bostadsbeståndet utnyttjas bättre? Till att bostadsutbudet blir mer varierat så att det går att byta bostad utan att flytta från kommunen? Till att livsmiljöerna i Höörs kommun blir än mer attraktiva och naturnära? Till att skapa möjlighet för nya arbetstillfällen?

## Integrerad kommun

Bidrar förslaget till att människor från olika sociala grupper ser varandra? Till att integrera boende, arbete, kultur och rekreation? Till blandade upplåtelseformer och hustyper? Är samhällsfunktioner synliga på offentliga platser? Överbryggas barriärer och hinder?

## Samspel och möten

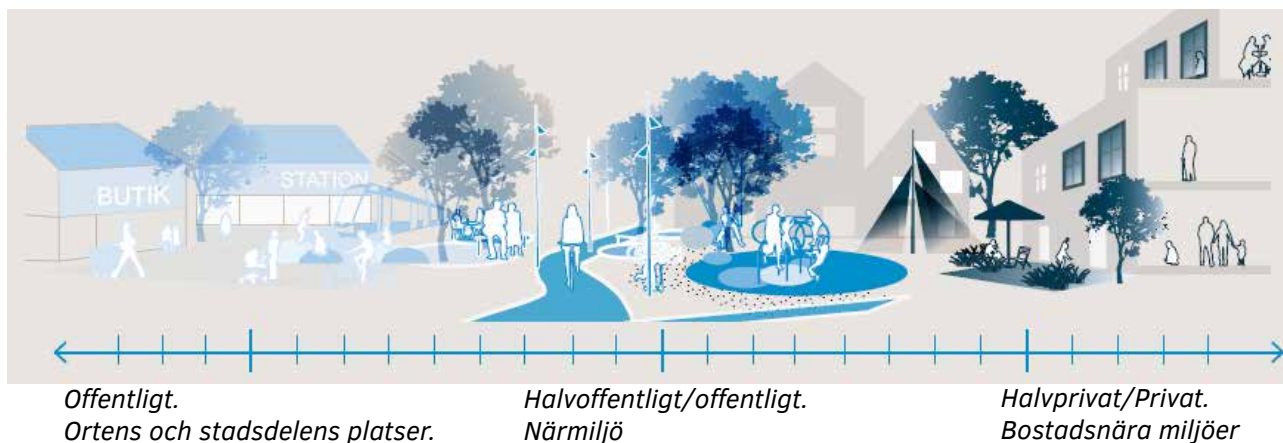
Bidrar förslaget till att underlätta nätverk, interaktion och möten (figur U1.4.5)? Förstärks mötesplatser och offentliga rum? Finns ögon (det vill säga fönster) längs viktiga stråk och platser? Är stråken belysta, sammanhängande och integrerade i gatustrukturen? Är platserna tydliga i det offentliga rummet? Vad behöver bevaras?

## Enkelt vardagsliv som främjar folkhälsa

Underlättar förslaget vardagslivet? Bidra det till att vardagens servicefunktioner finns enkelt tillgängliga för människor oberoende av livssituation? Till att det är tryggt och säkert att röra sig i den byggda miljön? Till ett bättre utbud av service närmare människor? Till att grönstruktur finns tillgänglig i människors vardag? Vet vi tillräckligt om befintligt vardagsliv? Finns det funktioner som bör bevaras?

## Identitet

Ger förslaget möjlighet att stärka identitet och bidra till att fler besöker området? Avspeglas identiteten i den fysiska omgivningen? Finns kulturhistoriska värden som bör bevaras? Kan näringsliv attraheras?



Figur U1.4.5. Livsmiljöer som främjar samspel och möten. Illustration ur Planera för människor. Social hållbarhet kopplat till fysisk planering (Gehl på uppdrag av Region Skåne)

### Miljöanpassat transportsystem

Bidrar förslaget till att stärka kollektivtrafiken genom nya bostäder med nära till järnvägsstation (1 resp 2 km)? Genom att servicefunktioner och kontor planeras nära stationsområden? Bidrar förslaget till att främja cykling och gång? Till att minska bullerstörningar? Till att öka utbudet av fossilfria drivmedel? Till att göra trafikmiljön säkrare?



Badplats vid Vaxsjön.

### Hänsyn till hav, sjöar och vattendrag

Bidrar förslaget till att minska riskerna för och konsekvenserna av översvämningar? Till att möjliggöra åtgärder för vattenvård? Till att minska utsläpp och läckage av näringsämnen?

### Hushållning med mark- och vattenresurser

Bidrar förslaget till markhushållning genom förtätning och omvandling av redan bebyggda områden? Medför förslaget även exploatering av jungfrulig mark? Hur mycket och vilka marktyper? Vilka ekosystemtjänster påverkas genom förslaget? Hur kan de förstärkas, kompletteras, ersättas? Hur beaktas grundvattenresurser genom förslaget?

### Skydd av natur-, kultur- och rekreationsvärden

Bidrar förslaget till att skydda naturvärden? Kulturvärden? Rekreationsintressen? Vilka åtgärder planeras för att utveckla och stärka natur-, kultur och rekreationsvärden? Bidrar förslaget till att utveckla och stärka en grön infrastruktur? Bidrar förslaget till att kompensera förlust av ekosystemtjänster?

#### Ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster är de produkter och tjänster från naturens ekosystem som bidrar till vårt välbefinnande. Det handlar om vanliga produkter som spannmål, frukt och träråvaror samt tjänster som att rena vatten, reglera klimat och pollinera växter. Vi människor får nyttan antingen direkt, som när växter producerar syre. Eller genom en insats, som när vi bedriver jordbruk som ger livsmedel. Genom att värdera ekosystemtjänster synliggör vi hur människans välbefinnande och välfärd är helt beroende av fungerande natur. ([www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se))

Några exempel på viktiga ekosystemtjänster i Höörs kommun är:

- försörjande ekosystemtjänster som livsmedelsförsörjning i jordbruksmark, sjöar och skogar samt produktion av virke och andra råvaror (i bland annat skog)
- reglerande ekosystemtjänster som vattenrening och flödesreglering i vattendrag, luftrening, klimatreglering, bullerdämpning.
- kulturella ekosystemtjänster som möjligheter till undervisning, friluftsliv och naturupplevelser
- stödjande ekosystemtjänster såsom biologisk mångfald, ekologiskt samspel, och habitat för arter.





# 2

## Småstad i storstadsregion

År 2035 är Höör en småstad i en storstadsregion och växer stadigt. Småstaden är en kärna för sitt omland och Höör är en kärna i det flerkärniga Skåne. För att Höör ska fortsätta utvecklas om en kärna i en hållbar och sammankopplad storstadsregion är det viktigt att stärka kärnan och arbeta aktivt med småstadskvaliteterna.

- 
- 2.1 Inledning
  - 2.2 Småstadens centrum
  - 2.3 Bostadsutbyggnad
  - 2.4 Plats för kommunal service
  - 2.5 Grönområden och vattendrag
  - 2.6 Verksamhetsområden
  - 2.7 Småstadens omland
  - 2.8 Fördjupningar för småstaden



## 2.1 Inledning

Höör är en trivsamt småstad och kärnan i kommunen. Här finns merparten av kommunens serviceutbud och arbetsplatser och det är här den största befolkningstillväxten sker. Läget vid Södra stambanan gör det bekvämt att välja ett naturnära småstadsboende i Höör och ändå ta del av storstadens utbud av arbetsplatser, kultur och puls. Naturen gör sig ständigt påmind genom att ligga insprängd i stadsmiljön.

### Från bondbyn till småstad

Innan järnvägen byggdes var Höör en bondbyn med kyrka, skola och Gästgifveri invid ett vägsäl. År 1858 färdigställdes Höörs station, efter att Södra stambanans etapp Örtofta-Eslöv-Höör blivit klar. Höör är Skånes geografiska mittpunkt och orten var tänkt att bli landskapets ledande järnvägsknut med bibanor som grenade ut åt olika håll. Detta förklarar det ståtliga stationshuset, uppfört 1856-58.

Precis som andra stationssamhällen fick Höör en representativ framsida och en funktionell baksida. På framsidan (den östra sidan) etablerades stationshus, järnvägsgata, affärer och officiella byggnader. Bangård och bebyggelse med verkstadsvarter placerades på baksidan (den västra).

Under första halvan av 1900-talet växte stationsområdet fram med tätare bebyggelse mellan stationen och den gamla bykärnan. Höör har sedan vuxit med villaområden och industriområden runt centrum, men också genom fritidshus som idag ofta fungerar som permanentbostäder. Pågatågstrafiken som invigdes 1987 ger möjlighet till tågpendling och har bidragit till att öka Höörs attraktivitet som boendeort.

### Höör idag

Höör erbjuder en trivsamt småstadsmiljö med god lokal service och med tillgång till hela regionens utbud. Detta gör Höör till en attraktiv bostadsort med ett blomstrande småföretagande. Höör växer stadigt, främst genom inflyttning av barnfamiljer från Malmö och Lund som lockas av en trygg miljö och närhet till en vildare natur än vad sydvästra Skåne

kan erbjuda. Det rika föreningslivet vittnar om engagerade invånare och bidrar till samhörighet och mötesplatser.

Höörs centrum är avgörande för stadsliv, kultur och service i småstaden. Här finns ett brett handelsutbud med både bokhandel, ostbutik och köttbutik utöver dagligvaruhandel, modebutiker, apotek och systembolag. Här finns också några av kommunens största arbetsplatser genom kommunhuset, centrala skolområdet och Höörs plåt/CEPA/UBD. Stiftsgården Åkersberg är med sin konferensverksamhet en betydande regional invid Höörs station (se figur U2.1.1).

I Höör finns ett stort antal småhus byggda på 60-, 70-, och 80-talet där det pågår ett successivt generationsskifte. Detta tillsammans med tillgången till centralt belägna fritidshus gör att det inte är självklart för inflyttare att välja ett nybyggt hus.

Fler äldre i befolkningen innebär ett ökat behov av olika typer av bekväma lägenheter i centrala Höör, med gångavstånd till den service som finns där. Efterfrågan på marklägenheter ökar och kan bli ett bra komplement genom att integreras i områden som tidigare varit villadominerade. Det finns även ett kontinuerligt behov av mark för nybyggnad av småhus, men för denna typ av bebyggelse finns redan en god planberedskap eftersom den varit i fokus för kommunens planeringsinriktning under flera decennier.

Det finns ett uppdämt behov av nya lokaler för kommunal service. Både skolan och kommunförvaltningen är trångbudda och det behövs nya platser i särskilt boende.

## Utveckling av småstaden

Utvecklingsstrategin för småstad i storstadsregion innehåller strategier för centrum, bostäder, vardagsliv, natur och verksamheter. Strategierna finns i kapitlet Målbild och strategier.

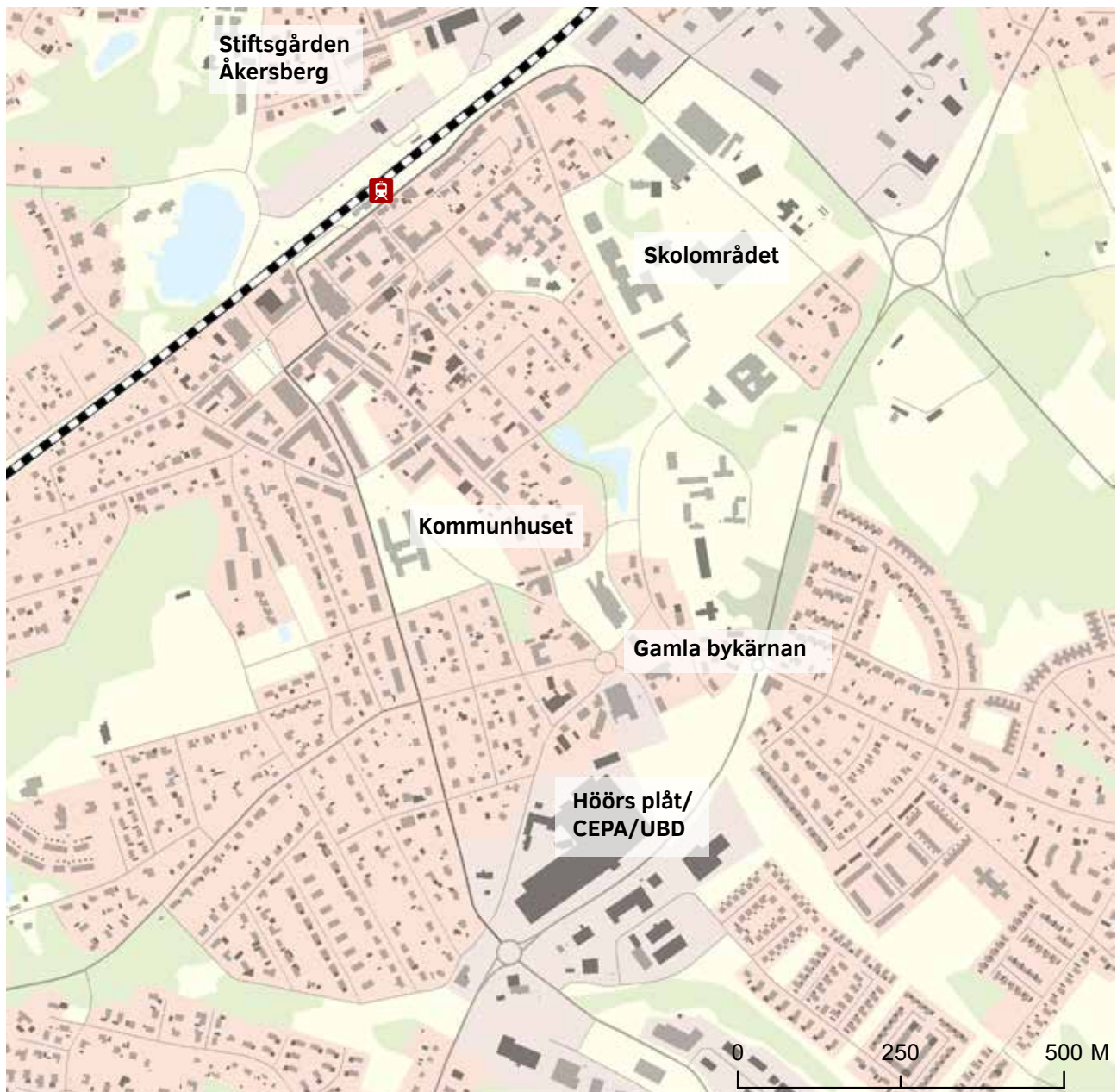
I detta kapitel visar vi mer konkret hur vi vill utveckla småstadens kvaliteter. Det handlar om att aktivt stärka centrum i samband med förändringar och att utveckla stationsområdet som mötesplats. Det handlar om att peka ut mark för nya bostäder, kommunal service och verksamheter. Det handlar om grönstrukturen i stadsmiljön och om hur staden möter den omgivande landsbygden.

Kommunen är en viktig aktör i utvecklingen av småstaden. Kommunen bygger bostäder genom sitt fastighetsbolag. Etableringen av kommunal service och utformning av mötesplatser och stråk

har stor betydelse för attraktiviteten i stadsmiljön. En trivsamt miljö bidrar till att människor dröjer sig kvar och inte bara skyndar från punkt till punkt. Ju fler som vistas i stadsmiljön desto mer levande blir staden!

Samtidigt är småstaden beroende av att privata aktörer vill vara med och satsa på Höör. Det handlar om att driva verksamheter i Höör och erbjuda en kommersiell service. Det handlar om att hyra ut fastigheter och om att bygga bostäder.

Markanvändningskartan är en viktig del av detta kapitel. Kartan visar hur olika områden är tänkta att användas, och ger därför viktig information till den som vill köpa ett hus eller etablera en verksamhet. Markanvändningskartan återkommer därför i flera avsnitt av detta kapitel, men även i översiktsplanens övriga kapitel.



Figur U2.1.1. Centrum i småstaden Höör, med markeringar som visar ortens utveckling från bondby, via stationssamhälle till dagens småstad.

## 2.2 Småstadens centrum

Centrum är hjärtat i småstaden och står för en stor del av Höörs småstadskvaliteter. Här finns mötesplatser för människor tätt samlade och här finns de bästa förutsättningarna för handel och annan kommersiell service. Stationsområdet har tack vare sin funktion som transportnod en central roll i småstadens centrum. Utvecklingen av stationen och dess närmsta omgivning är därför avgörande för småstaden i ett större perspektiv. Förutom stationsområdet har centrum flera viktiga funktioner. Gångavstånd mellan vardagens servicefunktioner underlättar människors vardag och skapar möten. Mötesplatserna i centrum bidrar till integration och till känslan av sammanhang som är en viktig del av småstadens attraktivitet. Förtätning av centrala Höör är en av strategierna för att stärka centrum.

### Planering för centrum

Centrum ska tillmötesgå många olika behov. Ibland är vi i centrum för att uträtta ärenden, och vill bara att det ska gå så enkelt som möjligt. Ibland är vi i centrum för att delta i föreningsliv eller träffa vänner. En del passerar centrum på väg till jobbet och ska kanske lämna barnen på förskolan på väg till stationen. Andra bor i centrum och går sin dagliga promenad där. De som driver en verksamhet i centrum är beroende av ett tillräckligt kundunderlag, varför det blir viktigt för dessa näringsidkare att tillräckligt många människor passerar eller uppehåller sig i närheten av deras verksamheter.

Bredden av förväntningar på centrum gör centrumplanering mer komplex än planering i småstadens utkanter. De skilda behoven och förväntningarna samverkar till stor del och stärker varandra, men det finns också målkonflikter att ta hänsyn till. De komplexa sambanden gör att förändringar i centrum ofta måste genomföras i samverkan mellan olika aktörer, och med aktiv medverkan från kommunen.

Förväntningarna på centrum kan sammanfattas i att centrum ska vara attraktivt för investerare, näringsidkare och besökare samtidigt som centrum ska bidra till social hållbarhet och enkel vardag för invånarna. Även om de här två målsättningarna har olika fokus så finns ett stort mått av ömsesidigt beroende mellan dem. Båda målen förutsätter att människor trivs i centrum och vill vara där. Båda målsättningarna gynnas därför av att centrum gestaltas som livsmiljö för människor.

Region Skåne har konstaterat att det finns direkta samband mellan hög arkitektonisk kvalitet, attraktivitet och ökat ekonomiskt värde. Hög urban och rumslig kvalitet påverkar också mängden liv på gator och torg positivt vilket skapar bättre förutsättningar för till exempel handel och en högre trivsel hos dem som bor och verkar där (Öresundsregionen i ögonhöjd).

Ju mer attraktivt centrum är desto större är chansen att människor väljer att uppehålla sig där längre stunder. Spontana möten kan uppstå och det blir fler människor i staden vilket ger en levande och attraktiv stadsbild. Folk i staden gör att ännu fler människor vill vistas där, folk drar folk. Det ska vara lätt och tryggt att vistas i centrum oavsett tidpunkt på dagen. Strategier för centrum är:

- **Samla målpunkter och funktioner!**
- **Förtäta med bostäder!**
- **Spännande arkitektur och lokala särdrag!**
- **Utveckla stationsområdet som mötesplats!**
- **Utveckla smarta parkeringslösningar!**

Strategierna för centrum kommer att tillämpas i många olika situationer, både vid mindre förändringar och vid större utvecklingsprojekt. Västra stationsområdet är ett stadsbyggnadsprojekt som konkretiserar strategierna, men i övrigt krävs fördjupade analyser för att formulera mer detaljerade handlingsplaner. Översiktsplanen pekar ut riktningen och visar kommunens syn på utveckling av centrala Höör och hur kommunen vill agera.

## Läs mer:

Livskraftiga orter som en effekt av ESS och Max IV (Fojab arkitekter på uppdrag av RS)

Öresundsregionen i ögonhöjd (Gehl architects på uppdrag av RS)

Planera för människor. Social hållbarhet kopplat till fysisk planering (Gehl på uppdrag av RS)

## 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 (se figur U2.2.1). Denna typ av platser bidrar till att orten blir attraktiv och tilltalande för inflyttare och företag.

En översiktlig sammanställning av viktiga målpunkter i centrala Höör finns i figur U2.2.2. Några av de starkaste målpunkterna idag är järnvägsstationen, med ca 1 miljon av- och påstigande per år och centrala skol- och aktivitetsområdet (inklusive bibliotek och sporthall) med ca 600 000 besökare per år. Målpunkternas dragningskraft innebär att de är naturliga mötesplatser och att de kan spela en central roll i utvecklingen av centrala Höör. Centrala skolområdet är också, tillsammans med kommunhuset och Höörs plåt/CEPA/UBD betydande arbetsplatser.

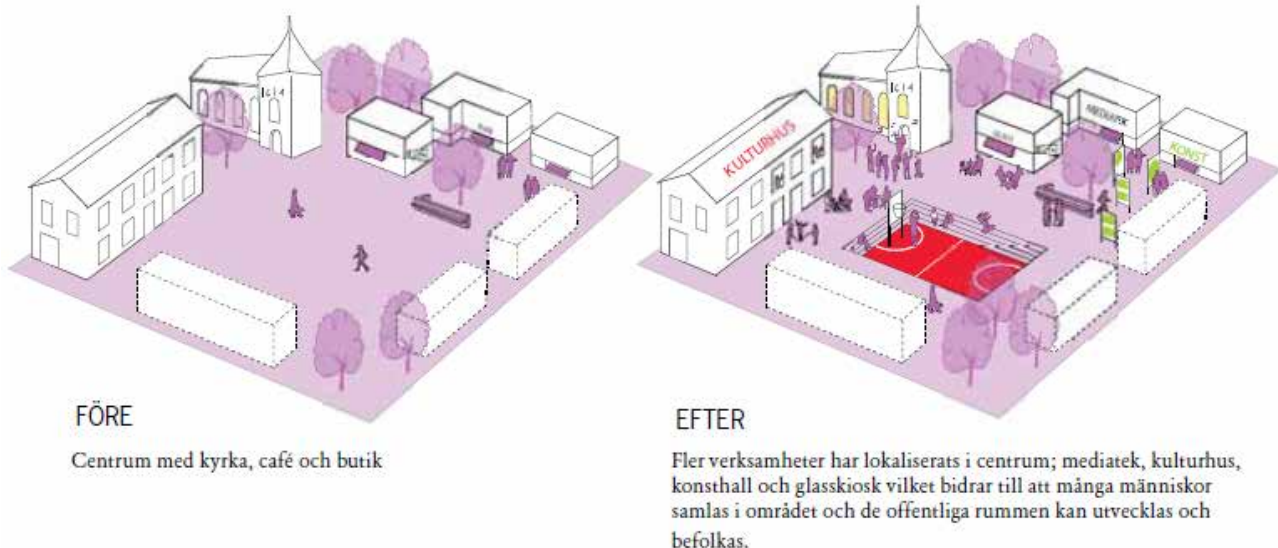
En trygg och vacker miljö både i centrum och längs med vägarna till centrum gynnar stadslivet. Blandad bebyggelse både avseende boendeform och utformning ger en variation i staden som främjar trygghetskänslan. Känslan att någon ser eller hör en oavsett tid ökar tryggheten. Därför är det bra att blanda bostäder och verksamheter och kontor i centrum.

### Centrumhandel

Handeln är en viktig del av centrumlivet. De största hoten mot centrumutvecklingen i Höör är därför att centrumhandeln konkurreras ut av e-handeln och av handelsområden omkring de större städerna. I Höörs centrum finns ett brett handelsutbud med både bokhandel, ostbutik och köttbutik utöver dagligvaruhandel, modebutiker, apotek och systembolag. Vilken typ av handelsetableringar som på sikt kan vara bärkraftiga i småstadens centrum är en fråga för den enskilda handlaren att bedöma, men genom att arbeta efter strategin om att stärka centrum kan kommunen göra mycket för att skapa ett attraktivt centrum som lockar människor, och därmed kunder.

### Kommunala verksamheter

Verksamheter i kommunens egen regi drar många människor – både anställda och medborgare. Var kommunen väljer att lokalisera sina verksamheter får därför stor betydelse för hur människor rör sig i Höör. För närvarande förbereds utbyggnad av nya skollokaler samtidigt som det pågår diskussioner om var biblioteket och kommunens förvaltningsbyggnad bör ligga i framtiden. Vid kommande ny- eller ombyggnad bör kommunen både placera och utforma byggnader och anläggningar så att de bidrar till att befolka centrum, se fördjupat resonemang i avsnitt U2.4.



Figur U2.2.1. När många målpunkter samlas blir platsen befolkad stora delar av dygnet. Illustration av Fojab arkitekter för Region Skåne, publicerad i Livskraftiga orter som en effekt av ESS och Max IV ()

### Kultur- och fritidsaktiviteter

Kulturlivet, föreningslivet och individuellt engagemang är viktiga ingredienser i en hållbar samhällsutveckling. Ett kulturliv där många är engagerade och deltar, både som utövare och som kulturkonsumenter, bidrar till medborgarnas välbefinnande och till Höörs utveckling. Föreningslivet ger möjlighet att skapa något nytt tillsammans med andra och är därför en central del av det öppna samhället. Kultur- och fritidsaktiviteter behöver finnas i alla delar av kommunen, men centrum är den bästa platsen för anläggningar som riktar sig till hela kommunen.

Kommunen driver vissa verksamheter i egen regi, till exempel bibliotek, musikskola samt bad- och sportcentrum. Dessa verksamheter är viktiga, men minst lika viktigt är att kommunen stödjer föreningar och spontana aktiviteter genom att erbjuda lokaler och anläggningar.

Kulturkvarteret spelar en viktig roll för centrumlivet, med musikskola, glasblåseri, museum och kulturhus. Kulturkvarteret bör utvecklas med utgångspunkt i de lokala kulturföreningarnas önskemål och behov. Läget vid gamla torg med Gästgiveri och kyrka är viktiga för områdets karaktär.

Spontanidrottsområdet med skatepark, konstgräsplan och motorikbana lockar besökare över åldersgränserna och är en viktig målpunkt för hela kommunen. Det är viktigt att det är lätt att ta sig dit och att området känns tryggt under hela dygnet. Området ligger delvis integrerat med centrala skolområdet och det är särskilt viktigt att spontanidrottare känner sig välkomna även om de inte är skolelever.

Jeppavallen är den största idrottsanläggningen och ligger precis utanför centrum, på andra sidan väg 23, men på promenadavstånd från spontanidrottsområdet. Det är viktigt med trygga och trafiksäkra möjligheter ta sig från centrum till Jeppavallen.

I kartan (figur U2.2.2) visas även vissa samlingslokaler och gym. Även dessa är viktiga vardagliga målpunkter.

### Fritt wifi

Höörs kommun arbetar för att kunna erbjuda öppna surfzoner vid några av målpunkterna i centrum, som torget och spontanidrottsområdet. Det är ett sätt att ytterligare stärka målpunkterna och bidra till att de fungerar som mötesplatser.

### Förtätning som strategi

Förtätning innebär att bygga nytt inom ramen för befintliga bebyggelsestrukturer. Detta är motsatsen till den planering som varit rådande under större delen av 1900-talet då strategin har varit att bygga nytt på oexploaterad mark. Längre tillbaka i tiden då människor endast transporterades till fots, öka-

de tätheten i städerna i takt med inflyttningen eftersom befolkningen var beroende av korta avstånd.

Framförallt är det centrala Höör som bör förtätas. Förtätning kan på flera sätt bidra till en attraktiv och hållbar småstad genom en skapa en tät och mer blandad stad som är bättre anpassad för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Att stärka de värden och kvaliteter som förtätning innebär ligger väl i linje med kommunens strategier för centrum, bostäder och vardagslivet. En förtätning med blandad bebyggelse och hög andel flerbostadshus skapar dessutom bättre kundunderlag för centrumfunktionerna samtidigt som det innebär god hushållning med mark.

### Tillbakablick

Vid bilens intåg i staden skapades det en högre rörlighet, vilket medförde glesare städer och ökad trafik som gett negativa effekter på miljö, hälsa och markhushållning. Funktionalistiska principer om stadsbyggnad med separering av funktioner med bilen och trafiksäkerhet i fokus ersatte den traditionella synen på stadsbyggnad. Konsekvenser av de funktionalistiska planeringsprinciperna har sedan slutet av 1900-talet lyfts och nya syner på stadsbyggnad har tillkommit i takt med att hållbar utveckling börjar diskuteras. (2006, s.4).

Höör växte fram som ett stationssamhälle i och med järnvägsutbyggnaden i slutet av 1800-talet. Den stora tillväxten i Höör kom först vid bilens intåg i samhället på 50- och 60-talet och sedan Pågatåget började köra till Höör 1987 har inflyttningen varit konstant uppåtgående. Denna relativt sena stadsutveckling har lett till en gles stadsstruktur i Höör.

### Nuläge

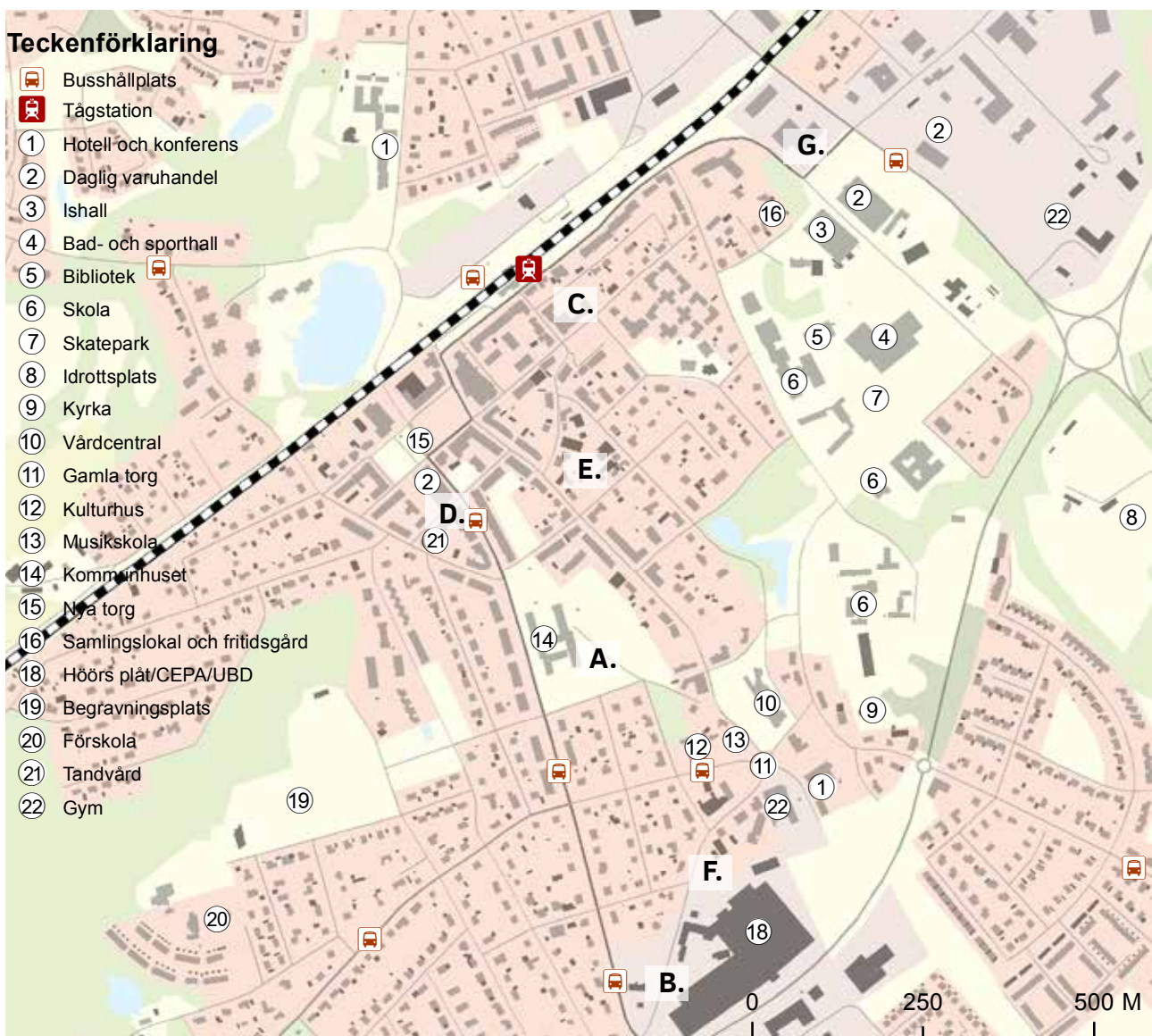
Efterfrågan på lägenheter och mindre marklägenheter har på senare år ökat och det finns ett stort behov av att bygga nya lägenheter i Höörs tätort. Att förtäta inom befintlig bebyggelse i stationsnära lägen är därför Höörs kommuns främsta strategi när det gäller nybebyggelse av flerbostadshus.

En tätare stad ger möjlighet till fler och blandade funktioner, vilket skapar mer liv och rörelse på gator och torg, minskar avstånden och använder resurser på ett mer effektivt sätt. En tätare stad som kan uppnås genom förtätning är ett mer ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart angreppssätt för utveckling av småstaden.

### Utmaningar vid förtätning

För att lyckas förtäta Höör på ett fördelaktigt sätt har kommunen arbetat fram en strategi för att hjälpa till vid avvägningar för kommande förtättningsprojekt. Förtätning har många fördelar men det finns även nackdelar som risker för att boen-

Kvarter	Nuvarande	Övrigt/Anmärkning
A. Berggren	Förvaltningsbyggnad/kontor	Kommunhuset är trångbott. Tillbyggnad är möjlig att kombinera med bostäder. Ny detaljplan krävs.
B. Hällbo	Industrifastighet/parkering	Lågt exploaterat samt obebyggda fastigheter. Ny detaljplan krävs.
C. Lugnet Mindre Lugnet Större	Flerbostadshus	Tillägg i kvartersstrukturen kan vara möjlig, men kräver stor hänsyn till kulturmiljön (se Kulturmiljöprogram). Viktigt att ta hänsyn till skalan i området. Ny detaljplan krävs.
D.Fjärilen	Handel, parkering	Finns möjlighet enligt detaljplanen att bygga fler våningar samt att bygga bostäder på fastigheten.
E.Hörnan	Handel, bostad, verksamhet	Kvarteret är lågt exploaterat och en framtida omvandling av kvarteret är möjligt. Önskvärt att ta ett helhetsgrepp för stora delar av kvarteret vid omvandlingen och ny detaljplaneläggning.
F. Felix	Verksamhet, parkering. Detaljplan tillåter Handel och bostäder.	Fastigheten är idag lågt exploaterad. Fastigheten kan exploateras för bostäder enligt gällande detaljplan men då blir exploateringstalet lågt och ny detaljplan är därför att föredra.
G.Björnen	Verksamhet, parkering	Lågt exploaterad verksamhetsfastigheter med möjlighet för omvandling i någon form, kräver ändring av detaljplanen.



Figur U2.2.2. Viktiga målpunkter i Höörs centrum, samt förtätningsprojekt angivna i bokstäver och beskrivna i tabellform ovan.

demiljön inte blir bra om man till exempel bygger nära en bullrig miljö utan att tänka på att skapa bra utemiljöer för de boende. Det finns forskning som säger att man kan använda positiva stadsljud eller naturljud för att minska till exempel trafikens negativa ljud. En annan risk med förtätning är att man bygger för högt och för tätt utan att tänka på vikten av tillräckligt med ljusinsläpp till bostäderna. Det är därför viktigt att tidigt tänka på avstånd mellan byggnader samt skuggning beroende på byggnadens höjd. Även djupet på balkongerna bör beaktas då det är en faktor som påverkar ljusinsläppet till lägenheterna och boendemiljön i helhet.

Kulturhistoriska byggnader och miljöer kan gå förlorade och en avvägning av dess värde är viktigt vid omvandling och förtätning. Det är därför av betydelse att försöka premiera en ändrad användning eller varsam tillbyggnad av kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer istället för att riva och bygga nytt.

Ett vanligt problem i samband med förtätning är utrymmesbrist för parkering och friyta för lek och rekreation. När tillräckligt utrymme för både friyta och parkering inte kan uppfyllas på den egna fastigheten bör man kunna tillåta exploateringen ändå. Friyta för lek och rekreation ska vid utrymmesbrist prioriteras högre än parkering. För att möjliggöra tillräckligt med parkering för nya byggnader i tät stadsmiljö så kan parkeringsköp på annan fastighet vara ett bra alternativ. Parkeringsfrågan i Höör är en fråga som måste studeras närmare under den närmaste tiden, kommunen har ännu inte tagit fram någon parkeringsnorm. Man har inte heller utrett möjligheterna till parkeringsköp och var det finns parkeringsplatser lediga i tätorten.

Närhet till natur och grönområden leder till bättre folkhälsa. Höör är en kommun med stora naturvärden och det finns ett flertal naturområden inom och i nära anslutning till tätorten. Det finns även

fina parkmiljöer inne i tätorten. Det är av stor vikt att säkerställa grönstrukturen för framtiden vilket innebär att det i första hand är hårdgjorda och redan exploaterade ytor som bör förtätas.

### Förtätningspotential

Förtätningspotentialen i centrala Höör finns främst i fastigheter med låg exploateringsgrad som kan omvandlas till tätare bebyggelse. Dessutom finns obebyggda lucktomter på några håll. Gröna områden bör som regel inte förtätas.

För att få en uppfattning om hur många bostäder förtätning av Höörs centrala delar kan ge har kommunen gjort en enkel sammanställning av kvarter möjliga att förtäta (tabell och karta föregående sida: U2.2.2.). Fastigheterna är i de flesta fall privatägda, och för att förtätning ska bli verklig krävs därför fastighetsägarens engagemang. Sammanställningen är inte heltäckande och flera andra kvarter kan vara lämpliga för förtätning. Den sammanlagda potentialen i de redovisade kvarteren bedöms vara ca 200 lägenheter. Bedömningen bygger på ett exploateringstal för andra liknande förtätningprojekt i Höörs tätort.

Gällande detaljplaner är i många fall gamla och otidsenliga. Vissa planer tillåter inte bostäder alls, medan andra planer tillåter bostäder men i begränsad skala. De flesta förtätningssprojekten bör därför inledas genom en ny detaljplan. Ofta är det lämpligt att den nya detaljplanen tar ett helhetsgrepp över flera fastigheter för att hitta förtätningspotentialen i kvarteret eller området.

Höörs kommun kommer att arbeta vidare med förtätningssfrågan på flera sätt. Utbudet och behovet av parkeringsplatser i centrum behöver analyseras närmare som underlag för att lösa parkeringsbehovet i förtätningssprojekt på ett bra sätt. I vissa fall bör kommunen köpa förtätningssfastigheter för att underlätta en samlad exploatering på flera fastig-

### Kom ihåg vid förtätningssprojekt

- Utforma ny bebyggelse med omsorg om detaljerna, särskilt när det gäller fasader och ytor som är viktiga för gatumiljö och andra allmänna platser! Ny arkitektur får gärna sticka ut, men ska följa gestaltungsprinciperna för centrum (se avsnitt om arkitektur, nästa uppslag).
- Hänsyn ska tas till kulturmiljön - använd kulturmiljöprogrammet! Att bevara och ändra befintliga byggnader är ofta ett alternativ till att riva och bygga nytt.
- Friyta för lek och utevistelse på tomten ska prioriteras före parkering vid förtätning på fastighet som inte rymmer båda (jämför plan- och bygglagen 8 kap 9 §).
- Parkeringsköp på annan fastighet kan vara ett sätt att uppnå behovet av parkeringsplatser.
- Förtätningen får inte planeras högre och tätare än att god livsmiljö och ljusinsläpp kan säkerställas samt behov av friyta för lek och utevistelse.
- Grönska på fastigheten gör bostäderna mer attraktiva, dämpar buller, bidrar till fördröjning av dagvatten och skapar ett bättre lokalt klimat!



heter. Kommunen ska också ha en god beredskap för att bemöta de privata fastighetsägare som tar initiativ till förtätning på sin fastighet. En närmare analys av vilka detaljplaner som är inaktuella och bör ändras kan genomföras i samband med en fördjupning av översiktsplanen för Höör.

## Spännande arkitektur och lokala särdrag

Genom att utveckla det som är unikt för Höör kan vi bidra till en känsla av lokal identitet och skapa intressanta livsmiljöer som kompletterar det som finns på andra orter. Det handlar om att ta fram historiska element och karaktäristiska byggnadstyper i stadsbilden. Höörs skala och struktur är också en del av den unika karaktären. Nya byggnadsprojekt kan bidra till att stärka Höörs identitet genom god arkitektur, särskild omsorg åt fasader som är viktiga för gatumiljön och genom investeringar i angränsande gatumiljöer. Offentlig konst är ytterligare ett kraftfullt sätt att bidra till en lokal identitet.

### Arkitektur och kulturmiljö

Bebyggelsen i Höörs centrum vittnar om en utbyggnad under olika tidsepoker. Den präglas av stationssamhällets utsmyckade tegelfasader, funktionalismens raka linjer och senmodernismens pragmatiska formspråk. I det skånska stationssamhället var stationshuset och byggnaderna runt om de mest påkostade husen. Höör planlades med en idealstadsplan med en tydlig representativ axel från stationshuset söderut mot Gamla torg och en funktionell "baksida" med bangård och verkstäder.

Arkitektoniskt präglas många kvarter fortfarande av den bebyggelse som växte fram i samband med stationens tillkomst, bland annat kvarteren kring Järnvägsgatan och Lilla torg. Karaktäristiskt för denna bebyggelse är att den är placerad i gatulinje, med trädgård och uthus på baksidan, vilket ger ett stadsmässigt uttryck. Bebyggelsen är försedd med hög grund i natursten och har fasader i tegel. Den höga grunden är ett resultat av platsens kuperade terräng samt god tillgång till sten. Tegelfasaderna möjliggjordes i huvudsak av järnvägen, eftersom transporten av tegel då underlättades avsevärt.

I de mest centrala kvarteren närmast stationen finns den mest stadsmässiga bebyggelsen. Den består av en blandstadsmiljö där butiker och serviceverksamheter finns i gatuplanert med två till tre våningar bostäder ovanpå. Det är också här den mesta kommersiella servicen är samlad. Denna typ av bebyggelse har många kvaliteter som bidrar till att stärka centrum.

Ny bebyggelse i centrum bör förstärka de lokala särdragen genom att inordna sig i befintlig kvartersstruktur, om möjligt ha entréer mot gatan, gär-

na utformas med förhöjd sockel och sadeltak och ha fasader i tegel och puts.

Kulturhistoriskt värdefulla byggnader 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. Kulturmiljöprogrammet är en viktig kunskapskälla.

### Gator, parker och torg

Utformningen av allmänna platser är av stor betydelse för upplevelsen av småstaden. Hög kvalitet och ändamålsenlig utformning av torg, parker och grönområden gör staden mer attraktiv att uppehålla sig i och skapar förutsättningar för stadsliv, aktivitet och möten. Ur demokratiskt perspektiv är det viktigt att det finns allmänna platser som är tillgängliga för alla invånare. Speciellt i samband med planering för en tätare stadskärna har det betydelse att skapa goda rekreativa miljöer för den ökande andel människor som bor i flerbostadshus och som inte har tillgång till egen trädgård.

Småstaden ska präglas av en sammanhållen gestaltning som ändå tillåter stor variationsrikedom. Visionen är ett tydligt centrum där man gärna väljer att transportera sig till fots eller till cykel och där det blir naturligt att hålla låg hastighet med bil.

Träden ska vara ett naturligt inslag i gaturummet som integrerar naturen i den tätare stadsmiljön och bidrar till att binda samman parkområdena. Större parkeringar delas upp i mindre rum genom rumskapande dungar inom parkeringen och utåt gatan med en inramning med träd och låga häckar.

Åtgärder för förbättringar av delar av centrala Höör är gjorda på senare år. Nya torg har fått en ny utformning och även Bangårdsgatan och Järnvägsgatan har åtgärdats för att bli mer tilltalande som gaturum och vistelsemiljöer. Västra stationsområdet är nästa stora utmaning för att koppla samman miljön kring stationsområdet och för att stärka kopplingen mellan västra och östra delarna av småstadens centrum.

### Gestaltungsprinciper i Höörs centrum:

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

## Utveckla stationsområdet som mötesplats

För att nå hållbara transporter och hållbar samhällsutveckling krävs en strategisk syn på stationsområdenas roll i samhället. Målet är att uppnå en attraktiv miljö där kollektivtrafiken integreras med samhällets övriga funktioner. Platsen ska fungera både som port till regionen och som en lokal plats för människor och möten.

Stationsområdena 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.

Region Skåne har tillsammans med Gehl Architects tagit fram kvalitetskriterier för stationsområdenas användbarhet och attraktivitet ur ett användarperspektiv. Kriterierna kan användas som ett analysverktyg för att utveckla stationsområdena:

- Tillgänglighet är ett grundläggande krav på en station och alla olika användare måste ha en enkel tillgång till både stationen och själva färdmedlet. Dessutom behöver vägen till och från slutdestinationen vara så kort som möjligt och erbjuda en bra miljö för både cyklister och fotgängare, eftersom detta är de två vanligaste sätten att ta sig till och från kollektivtrafiken.
- Trygghet är ett annat basalt krav på ett stationsområde. Om det inte upplevs som tryggt så spelar det ingen roll hur attraktivt det är i övrigt. Både fysiska och sociala aspekter på trygghet behöver tillgodoses för att stationen ska vara ett alternativ för alla.
- Liv i stationsmiljön uppnås genom en miljö som uppmuntrar till att stanna kvar. En station är en potentiell mötesplats för många människor. Med allt fler människor som pendlar finns också ett behov av att utföra vardagsärenden i anslutning till sitt resande och med sådana funktioner kopplade till bytespunkten blir vardagen enklare för många människor.
- Stationsområdets identitet behöver vara tydlig och läsbar, för att underlätta orientering för tillfälliga besökare och ovana resenärer. Det ska vara tydligt att det är en station även för den som besöker platsen för första gången. Men stationen behöver också ha en särart som ligger i platsens unika förutsättningar och den lokala karaktär som finns på orten.
- Attraktivitet i stationsmiljön är viktig för att väntetiderna ska kännas kortare och för att skapa en positiv bild av att resa kollektivt. En omsorg i designen, behagliga och taktila material, en väl

underhållen miljö, en mänsklig skala på rum och byggnader och ett gott mikroklimat bidrar till en positiv upplevelse.

## Utveckling av stationsfunktionerna

Region Skåne har tagit fram ett tågstrategiskt underlag för perioden 2020-2050, som underlag för kommande trafikförsörjningsprogram. Av arbetsmaterialet framgår att Region Skåne planerar för att förlänga alla perronger på sträckan Malmö-Kristianstad till 250 meter (Region Skåne 2017-05-29). Det påverkar utrymmesbehoven vid Höörs station. Höörs station har under de senaste åren förbättrats på många sätt. Det finns numera hissar till perrongerna, ett fräscht väntrum som är integrerat med både café och servicebutik. Nya cykelparkeringar är anlagda med olika grad av komfort - låsbara cykelgarage, cykelparkeringar under tak och cykelparkeringar utan tak. En cykelbarometer har installerats längs Järnvägsgatan, öster om spårområdet, där finns också enkel servicestation för att pumpa och meka med cykeln. Gatorna på båda sidor om stationen är ombyggda för att förbättra tillgängligheten. En annan viktig förutsättning är att bussknutpunkten är samordnad med järnvägsstationen.

Höörs station har ca 4400 av- och påstigande varje dag. Många av dem pendlar till arbete eller studier i Malmö, Lund, Hässleholm eller Kristianstad. Dialog med pendlarna har visat att tillgången till parkeringsplatser är en helt central fråga för att det ska vara bekvämt att pendla. Det gäller både bilparkeringar i tillräckligt antal och cykelparkeringar.

Behov och önskemål för framtiden:

- Nya pendlarparkeringsplatser (på sikt)
- Fler målpunkter/aktiviteter (på/vid torget)
- Tydligare säga "välkommen till Höör"
- Cykeluthyrning/utlåning
- Länka västra Höör till centrum!
- Stationsnära stadsbyggnad!
- Längre perronger och ombyggda spår

## Spårområde och perronger

Skånetrafiken planerar för att kunna lämna ett tågsätt i Höör. För att det ska vara möjligt behöver spår 3 förlängas och växeln flyttas söderut. Perrongen vid spår 3 är bara 180 m lång, och behöver också förlängas till 250 m.

Läs mer:

Bytespunkten som mötesplats

Planera för nya stationssamhällen

Stationsnära lägen

### Entré till Höör och omgivningarna

Höör station är porten till Höör för besökare på väg till Stiftsgården Åkersberg, Höörs sommaropera eller vidare ut till djurparken och Frostavallen. Besökarna är därför en viktig användargrupp. Även om många människor kliver av och på tåget vid stationerna varje dag är det ännu fler som passerar. Vad ser de av när tåget stannar till vid stationen?

Västra Stationsområdet har potential att ge tågresenärer en mer livfull och intresseväckande bild av Höör. Befolkade utemiljöer, unik bebyggelse och grön stadsmiljö är viktiga ingredienser. Utvecklingen av en ny stadsdel vid Västra Stationsområdet kommer att spela en nyckelroll i utformningen av den stationsnära miljön.

### Utveckla smarta parkeringslösningar

Generellt finns det behov av att ta en policy för parkering i Höör. I takt med att befintliga parkeringsytor delvis kan komma att förtätas aktualiseras behovet av att planera för parkering i centrum. Parkering i stationsnära läge och i centrum är en betydelsefull fråga som i någon mån berör alla som reser till eller från Höör. Frågan kräver en särskild vidare utredning.

### Pendlarparkering

Idag finns drygt 400 pendlarparkeringsplatser vid Höörs station och nyttjandegraden är hög. Drygt 100 av parkeringsplatserna anlades tillfälligt 2010 på en grusyta i kv Bävern för att möta ett akut behov (figur U2.2.3). Denna mark är tänkt för bebyggelse vid utveckling av stadsdelen Västra Stationsområdet och parkeringsplatserna kan därför inte finnas kvar på längre sikt. Ytterligare ca 60 platser försvinner när parkeringen i kv Tigern exploateras (vid Åkersberg). Längre fram i tiden förväntas en utbyggnad med fler spår vid järnvägen leda till att ytterligare ca 130 platser försvinner.

För att Höör ska fortsätta att erbjuda pendlarna en enkel vardag och vara en attraktiv bostadsort är det helt centralt att ha andra lösningar klara innan ny bebyggelse tillåts på pendlarparkeringarna. En viktig fråga att studera är därför hur behovet av pendlarparkering kan hanteras inför nämnda byggprojekt. Inventeringar visar att pendlarparkeringarna har hög beläggningsgrad idag och varje minskning av pendlarparkeringarna riskerar därför att uppfattas som en försämring för tågpendlarna.

I kv Bävern finns möjlighet att utöka antalet tillfälliga parkeringsplatser för att kompensera för att i ett första skede kompensera för att 60 platser försvinner i kv Tigern vid Åkersberg.

På sikt är det dock inte självklart att möta ett ökat tågresande genom att fortsätta utöka antalet parkeringsplatser. Höör har en av Skånes största pend-

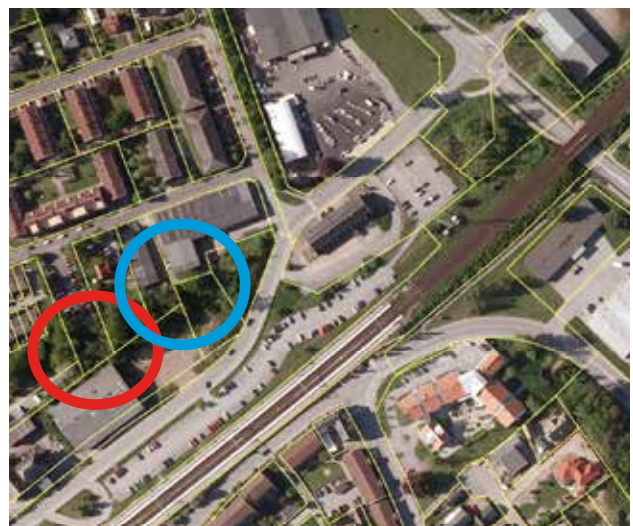
larparkeringar medan städer med större resandebutbyte har avsevärt färre parkeringsplatser.

Vi kan förvänta oss en fortsatt ökad efterfrågan på pendlarparkering när Höör växer, men hur stort behovet av pendlarparkeringsplatser i Höör blir i framtiden beror också på andra saker, till exempel hur attraktivt det är att gå eller cykla till stationen i stället för att köra bil dit. Nya bostäder i Västra Stationsområdet innebär också att Höör växer på ett sätt som gör det enkelt för de boende att leva utan bil, och utan att bidra till behovet av pendlarparkeringsplatser.

För att hantera framtidens parkeringsbehov är det därför viktigt att genomföra åtgärder som får fler att gå och cykla till stationen. Det går inte att säga säkert hur mycket behovet av pendlarparkering kan minskas på det sättet, men det är sannolikt inte en tillräcklig åtgärd för att kompensera för att 100 platser försvinner när grusytan i kv Bävern bebyggs.

En möjlighet är att ersätta delar av pendlarparkeringarna med ett P-hus. Det finns lämpliga platser nära stationen men det blir en utmaning att hitta en rimlig finansiering. Pendlarparkeringen i Höör är idag avgiftsfri, liksom övrig offentlig parkering i tätorten. Det är dock svårt att tänka sig en avgiftsfri parkering i ett P-hus. En avgörande fråga är därför om avgiftsreglering i sig kommer att minska efterfrågan på parkeringsplatser så mycket att ett P-hus inte behövs.

Höörs kommun kommer därför att genomföra en närmare analys av vilken effekt påverkansåtgärder skulle kunna ha och av förväntat behov av parkeringsplatser i framtiden. I väntan på resultatet av analysen av hur framtidens behov av pendlarparkering kan hanteras måste vi därför planera för parallella scenarier - ett med och ett utan P-hus.



Figur U2.2.3. Befintlig tillfällig pendlarparkering i kv Bävern (blå ring och plats för utökning av de tillfälliga platserna (röd ring).

## 2.3 Bostadsutbyggnad

Höör ska utvecklas med bostäder för olika behov, för livets skilda skeden och för en växande befolkning. Översiktsplanen innehåller utbyggnadsområden i Höör för ca 1250 bostäder, utöver den potential som finns att förtäta i centrala Höör och andra stadsdelar.

Utbyggnaden koncentreras till områden med god kollektivtrafik, cykelstråk och tillgänglig service. Utbyggnaden av nya bostadsområden i västra Höör i kombination med omvandlingen av Västra Stationsområdet och Grönalund kommer att vara några av de viktigaste stadsbyggnadsprojekten i Höör för att kommunens målbild. 2035 ska det finnas planberedskap för 800 bostäder samtidigt som andelen bostäder i flerbostadshus ska öka.

### Bostäder i markanvändningskartan

#### Stadsbygd

Bostäder har ingen egen beteckning i markanvändningskartan utan ingår i "Stadsbygd", tillsammans med sådant som skolor, kontor, handel, gator, kvartersparker och fritidsanläggningar (figur U2.3.1). Bebyggelsen är indelad i kvarter åtskilda av gator eller har en kvartersliknande struktur. Trafik- och parkeringsytor, parker och fritidsanläggningar kan ingå.

Indelningen i olika tidshorisonter innebär en preliminär prioritering utifrån kända förutsättningar, men ska inte vara styrande om förutsättningarna förändras.

#### *Befintlig stadsbygd*

Staden utvecklas utifrån befintlig struktur.

#### *Ny/ändrad stadsbygd, kort sikt*

Utveckling av ny/ändrad stadsbebyggelse planeras på kort sikt vilket innebär inom ca fyra år.

#### *Ny/ändrad stadsbygd, medellång sikt*

Utveckling av ny/ändrad stadsbebyggelse planeras på medellång sikt, ca fyra till tolv år.

#### *Ny/ändrad stadsbygd, lång sikt*

Utveckling av ny/ändrad stadsbebyggelse planeras på kort sikt, troligtvis mer än tolv år framåt i tiden.

#### Landsbygd

Höör's tätort innehåller också många bostäder i mer lantliga områden. Sådana områden syns i markanvändningskartan som bebyggelsegrupper inom om-

rådestypen "Landsbygd". Dessa bebyggelsegrupper har ofta en bakgrund som fritidshusområden, men fungerar idag till övervägande delen som permanentbostäder. Bebyggelsegrupperna kan även vara resultat av äldre bebyggelsestrukturer. Gemensamt för bebyggelsegrupper inom områdestypen landsbygd är att de har en friare struktur och större tomter, att jämföra med bostäder inom områdestypen stadsbygd som ingår i en kvartersliknande struktur.

#### *Befintlig bebyggelsegrupp*

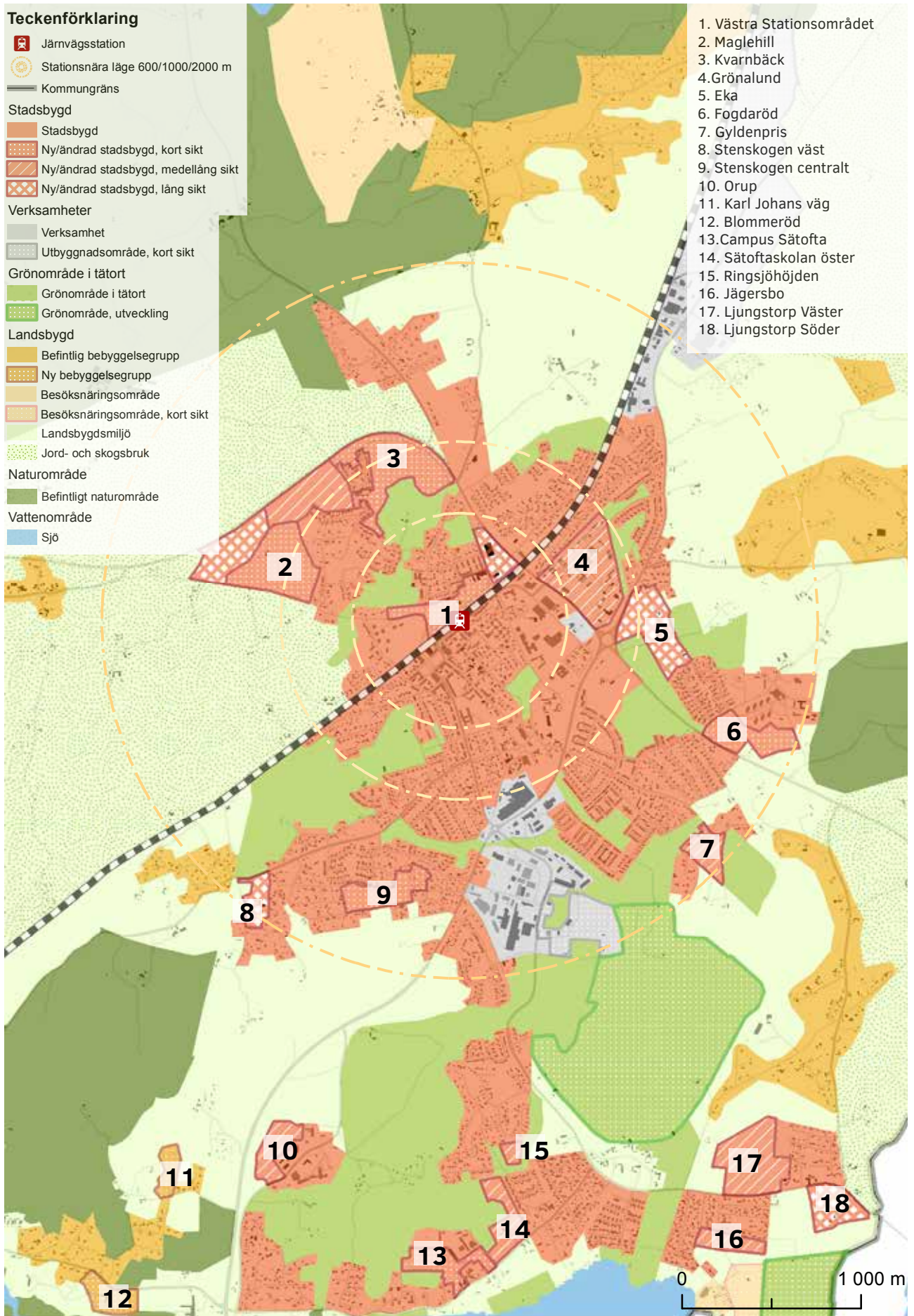
Befintliga bebyggelsegrupper i markanvändningskartan är bostadsområden som inte är inordnade i en stadsmässig kvartersstruktur eller inte ingår i tätorten.

#### *Ny bebyggelsegrupp*

Markanvändningskartan innehåller två mindre utbyggnadsområden som inte ligger i anslutning till befintlig stadsbygd och som inte heller är avsedda att integreras i kvartersliknande stadsmiljö.

### Förutsättningar för genomförande

Förutsättningarna skiljer sig mycket åt mellan olika utbyggnadsområden. I vissa fall kan det finnas en antagen detaljplan som är möjlig att genomföra omgående. I andra fall krävs både detaljplan, markköp och utredningar av olika slag. Områden som inte förväntas ge minst tio bostäder redovisas inte som utbyggnadsområden utan ingår i "Befintlig stadsbygd".



Figur U2.3.1. Markanvändningskarta för småstaden Höör. Utbyggnadsområden är markerade med nummer.

Planområde	Byggda Enheter	Kommande/ resterande Byggrätt i Lgh	Kommande/ Resterande i Småhus	Avstånd till stationen (m)	Markägare
1. Västra Stationsområdet	0	200	0	30	Kommunen
2. Maglehill	0	330	150	1100	Kommunen
3. Kvarnbäck	65	24	49	1000	Kommunen
4. Grönalund	0	200	50	800	Kn+Privat
5. Eka	15	20	20	1100	Kommunen
6. Fogdaröd	0	20	120	1700	Privat
7. Gyldenpris	0	0	20	1900	Kommunen
8. Stenskogen väst	0	0	25	1800	Privat
9. Stenskogen centralt	0	0	20	1600	Privat
10. Orup	0	40	40	3200	Privat
11. Karl Johans väg	0	0	10	3600	Privat
12. Blommeröd	0	0	19	4300	Privat
13. Campus Sätöfta	0	40	0	3700	Kommunen
14. Sätöftaskolan öster	0	0	40	3500	Privat
15. Ringsjöhöjden	0	0	10	3000	Privat
16. Jägersbo	0	0	10	3800	Privat
17. Ljungstorp Väster	0	0	50	3500	Privat
18. Ljungstorp Söder	0	0	20	3900	Privat
<b>Sammanlagd utbyggnad:</b>	<b>80</b>	<b>874</b>	<b>653</b>	<b>Totalt antal: 1527</b>	<b>Kn+Privat</b>

Figur U2.3.2. Utbyggnadsområdena i siffror

## Planeringsberedskap för bostäder

För att Höörs kommun ska kunna nå målet om 50 nya bostäder/år behöver översiktsplanen visa en planeringsberedskap för totalt 800 bostäder för åren 2018-2035. Merparten av bostadsutbyggnaden ska ske i Höör, som är kommunens kärna.

Utbyggnadsområdena i denna översiktsplan bedöms rymma mer än 1500 nya bostäder i Höör (se figur U2.3.2). Det finns alltså en beredskap för att hantera både ett ökat bostadsbehov, och för att enskilda projekt möter svårigheter och stannar upp. En viktig aspekt är dock att genomförandet till stor del styrs av fastighetsägaren. För de utbyggnadsområden där marken är privatägd är därför osäkerheten större i fråga om när och hur det kommer att byggas.

Vid sidan av utbyggnadsområdena finns potential att förtäta centrala Höör med ca 200 bostäder, (se avsnitt 2.2). Även i andra befintliga stadsdelar är det möjligt att förtäta. Detaljplaner för nya bostäder som ännu inte är genomförda finns till exempel i Karlslund, vid Stenskogen och på Violgatan. Sådana kompletteringar markeras som utbyggnadsområden bara om de rymmer mer än tio nya bostäder. Totalt bedöms gällande detaljplaner göra det möj-

ligt att bygga ca 50 bostäder i Höör, enligt gällande detaljplaner och utanför utbyggnadsområdena.

## Bostäder för alla

För att kunna erbjuda bostäder för olika behov och smaker är det särskilt viktigt att planera för flerbo-stadshus nära centrum och att planera för marklägenheter integrerat i alla utbyggnadsområden.

## Kommunens planering för bostäder

Kommunen har ansvar för att planera för bostadsförsörjningen. Syftet med kommunens planering är att skapa förutsättningar för alla i kommunen att leva i goda bostäder och att främja att ändamålsenliga åtgärder för bostadsförsörjningen förbereds och genomförs.

Höörs kommun har som mål att planera för 50 nya bostäder per år. Trycket på att bo i Höör är stort och inflyttningen har under flera års tid varit större än produktion av nya bostäder. Många som flyttar till Höör väljer att bosätta sig i fritidshus som omvandlas till permanenta bostäder men samtidigt finns en ökande efterfrågan på nybyggda bostäder och framför allt på boende i lägenhet i attraktiva lägen nära service och kollektivtrafik.

Antal bostäder	<600 meter	<1000 meter	<2000 meter	<5000 meter
Flerbostadshus	200	424	794	874
Småhus	0	99	454	653
Totalt	200	523	1248	1527

Figur U2.3.3. Antal bostäder i stationsnära läge

### Planering i stationsnära läge

För att kunna överföra transporter från bil till tåg är en effektiv markanvändning i stationsnära områden nödvändig.

Den danska studien ”Stationsnærhedspolitikken i hovedstadsområdet – baggrund og effekter.” visar att om bostad och arbetsplats ligger inom en zon av 600 meter från en järnvägsstation är chansen att man ställer bilen och istället åker kollektivt som störst. Allra viktigast för en positiv effekt på resandet med kollektivtrafik är att arbets- och besöksintensiva verksamheter lokaliseras inom 600 meters avstånd från en station.

Med den danska rapporten som grund har rapporten ”Stationsnära läge” tagits fram i ett samarbetsprojekt mellan fyra organisationer som intresse av att de stationsnära lägena nyttjas på bästa sätt: Länsstyrelsen, Region Skåne, Trafikverket och Skånetrafiken.

I projektet definieras stationsnära läge som ett område inom 600-1000 meter från station. Projektet beskriver vidare att service, såväl kommersiell som offentlig, bör lokaliseras i direkt anslutning till stationen för att stärka knutpunktens roll och möjliggöra att man kan utnyttja denna service på väg till och från stationen. Även personalintensiva arbetsplatser bör lokaliseras inom gångavstånd (max cirka 600 m) från stationen. Det faktum att arbetsplatsen är belägen nära stationen har störst effekt på valet av färdmedel. Projektet kommer också fram till att bostadsbebyggelse bör lokaliseras inom gång- eller cykelavstånd (max cirka 1–2 km) från stationen och att bebyggelsen ska vara tätast närmst stationen.

Kommunen har tagit fasta på denna planering eftersom den tagits fram av stora regionala aktörer vad gäller samhällsplaneringen i regionen. Projektet och det som beskrivs anses därför vara väl anpassat till de förhållanden som råder i Höörs kommun och går bra att applicera på de rådande förhållandena i småstaden.

Det förslag som presenteras i denna översiktsplan möjliggör en sammanlagd utbyggnad av ca 200 bostäder i flerbostadshus vilka planeras i direkt anslutning till stationsläget <600meter. Inom 1000 meter möjliggör översiktsplanen en utbyggnad av ca 100 bostäder i småhus och fler än 400 bostä-

der i flerbostadshus. Inom två kilometer möjliggör planen förutsättningar för ca 800 bostäder i flerbostadshus och ca 450 bostäder i småhus (se figur U2.3.3).

### Övergripande utredningsbehov

I anslutning till Höörs tätort finns flera områden som bör bli aktuella för fortsatt tätortsutveckling, men där bland annat infrastrukturfrågor behöver utredas. Att titta närmare på förutsättningarna i dessa områden är en av de viktigaste frågorna för ett kommande fördjupat översiktsplanearbete för Småstaden Höör. Här bör det bli möjligt att peka ut ytterligare utbyggnadsområden tillsammans med verksamhetsområden och grönstruktur (se avsnitt 2.6, Småstadens omland).

Bostadsmarknaden har förändrats snabbt under de senaste åren och framöver är det önskvärt att samla erfarenheterna i ett nytt bostadsförsörjningsprogram. Det kan ge anledning att förändra målet för bostadsbyggandet.

#### Vägledning för småstadens bostadsbyggande

- 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.

### 1. Västra Stationsområdet

Västra Stationsområdets centrala och stationsnära läge ger unika möjligheter att utveckla Höörs kvaliteter på ett långsiktigt hållbart sätt som bidrar till kommunens attraktionskraft. Rätt utformat kan området bli en tillgång för alla som rör sig i Höör – boende, besökare och företagare.

För att området ska bidra till Höörs Vision 2025 bör utformningen ta utgångspunkt i småstadens människovänliga skala och Höörs naturnära kvaliteter.

Servicefunktioner som underlättar för pendlare nära stationen kan göra Höör till en än mer attraktiv boendekommun, samtidigt som det ger liv åt stadsdelen.

Hjärtat i Västra Stationsområdet finns där flest människor rör sig, nämligen i anslutning till gång och cykeltunneln vid stationen. Marken allra närmast tunneln har störst potential att fungera som mötesplats för människor och magnet för verksamheter. Här finns de bästa förutsättningarna att bygga en blandad småstadsmiljö med lokaler och servicefunktioner i bottenvåningen och bostäder ovanpå.

Västra stationsområdet ska visa hur Höörs kommun vill ta tillvara det centrala och stationsnära läget och utveckla området till en levande och integrerad småstadsmiljö.

Området består av många olika delar som kommer att genomföras i olika tidsperspektiv (figur U2.3.4). Området idag består till stor del av oanvända grusplaner, pendlarparkeringar samt skrymmande sällanvaruhandel.

#### *Kvarteret Råven (A)*

Arbetet med den första detaljplanen har inletts hösten 2017. Planen ska bland annat möjliggöra:

- Nya flerbostadshus, inklusive trygghetsboende. Halvsluten kvartersstruktur mot Bangårdsgatan ger bullerskyddade innergårdar och stadsmässig form. Entréer mot Bangårdsgatan.
- Ny användning av magasinet/kvarnen, eventuellt med möjlighet till tillbyggnad.
- Stråk för den oskyddade trafikanten, vägar för nyttotrafik (räddningsfordon, sopbilar) och en tydlig struktur övrig trafik ska röra sig för att nå det nya bostadsområdet
- Ett nytt torg/mötesplats som länkar samman Västra Höör med järnvägsstationen och resten av småstaden Höör
- Tydliga kopplingar och gena stråk mellan stationen och Åkersbergs stiftsgård samt grön- och bostadsområde i västra Höör.

#### *Kvarteret Tigern (B)*

Förskola på pendlarparkeringen samt markköp från Åkersberg. Mellan Tjurasjö och Åkersbergs ekhagmark upprätthålls visuell kontakt och möjlighet att promenera. Närmare studier behövs för att se hur området bäst disponeras. Organiska jordar och hög grundvattennivå innebär att särskilda åtgärder måste vidtas vid grundläggning - utskiftning av torv eller att byggnader pålas.

#### *Kvarteret Bävern (C)*

Nästa etapp av tät och blandad stadsbebyggelse med bostäder, kontor, service etc. Lämplig plats för större kontorsbebyggelse om behov finns. Möjligt läge för P-hus som tillgodoser behoven för både boende och pendlare. Ravinens förlängning genom kvarteret utnyttjas för gångstråk.

#### *Kvarteret Mossen (D)*

På fastigheten finns en kontorsbyggnad och delar av fastigheten är anlagd för pendlarparkering. I norra delen finns en dagvattendam, planlagd som natur. Läget mellan järnvägen och Bangårdsgatan gör kvarteret olämpligt för bostadsbebyggelse. Däremot kan kvarteret spela en roll i utvecklingen av framtida lösningar för pendlarparkering, eventuellt i kombination med icke störande verksamheter.

#### *Kvarteret Hälsan (E)*

I kv finns en byggvaruhandel och i norra delen parkmark. Omvandling till stadsbebyggelse med fokus på bostäder har studerats och kan bli aktuellt på lång sikt. Initiativet till omvandling ligger hos fastighetsägaren eftersom befintlig verksamhet inte bedöms utgöra något hinder för utvecklingen av resten av Västra Stationsområdet. Väg 13 är entré till Höör, men medför också buller och risker.

#### *Invid spårområdet (F)*

Invid spåren finns pendlarparkering, vändplats, busshållplatser och andra anläggningar som är kopplade till stationen. Marken ska betraktas som reservat för ytterligare spår/perronger vid järnvägen. Detta bedöms dock ligga långt fram i tiden och så länge kan marken vara lämplig för enklare parkeringshus som kan demonteras vid behov. Detta bedöms vara möjligt att pröva enligt gällande detaljplan.

#### *Ravinen (G)*

Bevaras och utvecklas till naturmark för närrecreation. Används redan så, men ingår i industrifastighet och sköts därför inte för rekreation. Behöver planläggas som natur. Ravinens naturområde ska vara synligt och upplevas som tillgängligt för de som kommer från stationen.

#### *Buller*

Råven och Bävern har ett högre bullervärde än rekommenderat för bostäder. En bullerutredning kommer att tas fram för att skapa en bra ljudnivå för de nya bostäderna.



*Gestaltungsprinciper för Råven och Bävern*

Befintlig gatustruktur bör användas och den nya bebyggelsen ska anpassas till befintlig infrastruktur. Detta för att förstärka den historiska vägstruktur som än finns kvar.

Ny bebyggelse ska vara sluten mot Bangårdsgatan för att skapa ett bra stadsrum och skapa en tyst sida för den nya bebyggelsen och minska bullersituationen.

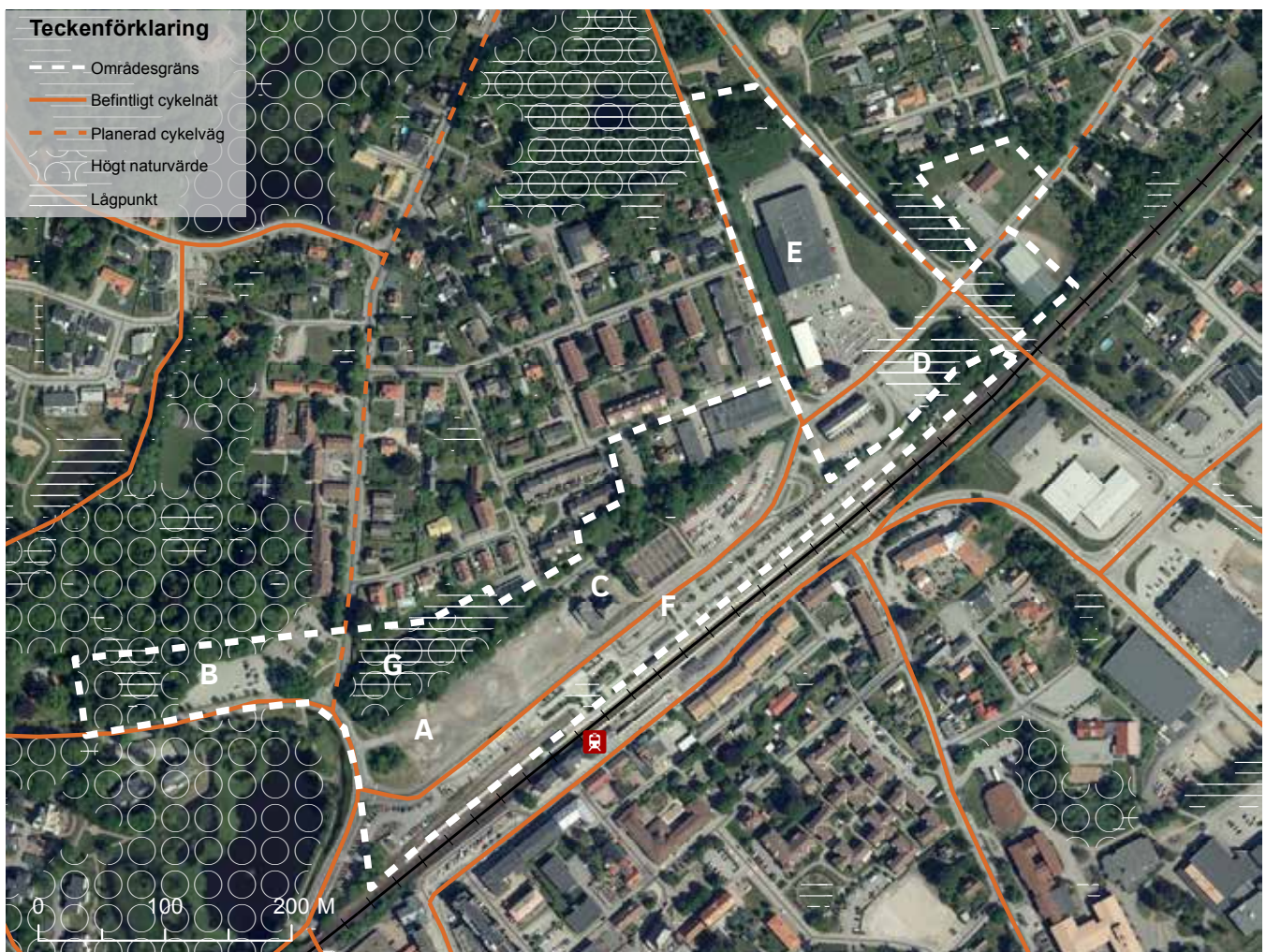
Entréerna ska vetta mot Bangårdsgatan och gränderna för att skapa en mer livfull och trygg stadsmiljö. För att knyta an till lokal byggnadstradition rekommenderas ny bebyggelse byggas på bearbetad förhöjd sockel.

En viktig karaktär i småstaden Höör är den varierade höjden på den befintliga bebyggelsen. Detta karaktärsdrag är viktigt att ta med sig vid planeringen av Västra Stationsområdet.

För att knyta an till kulturmiljön i omgivningarna och Höörs historia ska den nya bebyggelsen, likt stora delar av Höörs befintliga bebyggelse, utformas med sadeltak. Ny bebyggelse bör även i huvudsak uppföras med fasader i tegel.

För att skapa möjligheter för ett levande stadsrum är det viktigt att man tänker på utformningen av både de nya byggnaderna och hur de möter den offentliga miljön samt att den offentliga miljön har en hög standard och är välplanerad för olika spontana och planerade aktiviteter och möten.

Tillgängliga, gena och tydliga stråk västerut genom området blir viktiga för att koppla samman stationen och västra stationsområdet med Stiftsgården Åkersberg samt bostäder och grönområden i västra Höör.



Figur U2.3.4. Karta över utbyggnadsområdet Västra stationsområdet.

## Konsekvenser Västra Stationsområdet

### *Integrerad kommun*

Förslaget för Västra Stationsområdet kommer bidra till en positiv utveckling och en ökad integration. Större delen av Höör Väster är enbostadshus, Västra stationsområdet kommer till största delen bestå av flerbostadshus.

### *Samspel och möten*

En ny mötesplats planeras nära stationen och Magasinet ska omvandlas till publik byggnad. Den offentliga lokalen är tänkt att främja spontana möten mellan pendlare, boende och besökare (se figur U2.3.5).

### *Enkelt vardagsliv främjar folkhälsan*

Förslaget innebär att man bygger bort en barriär i Höör som har bestått av ett verksamhetsområde och på senare tid av en tom plats. Förslaget kommer att ge fler stationsnära bostäder som bidrar till att de boende enkelt kan pendla. Förslaget ger även möjlighet till en stationsnära förskola som gör det lättare att få ihop vardagslivet med hämtning och lämning av barn. Ravinen och naturen vid Åkersberg kommer att skapa möjlighet till närrekreation för de boende.

### *Identitet*

Magasinen ska enligt Kommunfullmäktiges beslut i december 2016 bevaras och omvandlas till en offentlig lokal. Man bidrar på så vis med att bevara kulturmiljön och ge en plats som genererar människor till platsen.

### *Befolkningstillväxt*

Utbyggnaden innebär att det kan byggas ytterligare 200-300 nya bostäder i Höörs kommun. Byggande av flerbostadshus innebär en större variation i bostadsbeståndet samtidigt som det möjliggör för människor att bo kvar i Höör oberoende av livssituation. Området kommer att erbjuda ett attraktivt boende med närhet till bra pendling och natur.

### *Miljöanpassat transportsystem*

Förslaget kommer att innebära en stor utökning av antalet stationsnära bostäder och möjliggöra för hållbara transporter då man kan bo nära stationen. Planerna på en ny förskola inom området kommer att bidra till att fler har denna service inom gång- och cykelavstånd och på så vis kan lämna och hämta sina barn i samband med pendling.

### *Hushållning med mark- och vattenresurser*

Planen bidrar till god hushållning av mark då området redan är exploaterat. Planförslaget innebär att ett gammalt verksamhetsområde omvandlas till ett attraktivt stationsnära bostadsområde.

### *Skydd av natur- kultur- och rekreation*

Planförslaget anger att Ravinen ska bevaras och utvecklas som närrekreationsområde. Tanken är även att bostadskvarteren ska ha en grön framtaning och att gatumark ska ha gröna inslag. En negativ konsekvens av förslaget är att naturmark av högt värde vid Åkersberg kommer att tas i anspråk. Magasinet med dess kulturhistoriska värden sparas och omvandlas.



Vy över Västra stationsområdet. Fojab arkitekter

## 2. Maglehill

Större delen av Maglehillsområdet utgörs idag av brukad jordbruksmark som ringas in av väg 13 i nordväst. Området ligger i nära anslutning till gröna områden. Framförallt gränsar området till ett grönområde med höga naturvärden som

Området är indelat utifrån när utbyggnaden är tänkt att genomföras. Området är lämpligt för olika typer av stadsbebyggelse, som bostäder i varierande utformning, skola och vård. Totalt sett är det möjligt att bygga ca 480 bostäder inom området. Höör Väster kommer att ha tre större grönområden vid Backa och Ankdammen, längs Höörsån samt nordväst Maglehill. Inom dessa områden bibehålls nuvarande naturkaraktär och kompletteringar görs för att få områdena mer lättillgängliga och användbara.

### *Maglehill - kort sikt*

Området planeras för skola, förskola, särskilt boende för äldre samt bostäder. Skola och särskilt boende är ytkrävande anläggningar som är svåra att genomföra som förtätning av befintlig stadsmiljö (figur U2.3.6). Området kommer att bli en ny entré till Höörs tätort och marken närmast vägen måste därför utformas med stor omsorg.

### *Maglehill - medellång och lång sikt*

Vegetation, diken och markvägar ska vara utgångspunkt för gestaltningen. För att stärka Höörs identitet som det naturnära samhället är det viktigt att dessa landskapselement ges en tydlig naturprägel. För att öka tillgängligheten till naturen bör gångstigar och cykelvägar anläggas utmed vattendragen. Området har lågpunkter som översvämmas vid regn. Vid planläggning är det viktigt att anpassa bebyggelsen för att förebygga att de nya fastigheterna får problem med översvämningar (figur U2.3.7).

Infrastrukturen i området är redan delvis utbyggd i form av en bullervall mot väg 13. Hur området ska trafikförsörjas är en framtida planläggningsfråga.

Utbyggnadsområdena i Maglehill är sammanlagt ca 30 hektar och kan fullt utbyggt inrymma 150 småhus och 330 lägenheter i flerbostadshus.

## 3. Kvarnbäck

Utbyggnaden av Kvarnbäck är uppdelad flera etapper av vilka de två inledande etapperna redan är delvis utbyggda för bostäder. Kommande etapper möjliggör för ytterligare bostäder i varierande utformning. Större grönområden vid Backa och Ankdammen samt längs Höörsån ska behålla sin nuvarande naturkaraktär och kompletteringar görs för att få områdena mer lättillgängliga för boende och besökare.

Kvarnbäck ligger i utkanten av Höörs tätort men ändå bara 900 meter från stationen. Området är indelat i tre etapper som alla trafikförsörjs via Kvarnbäcksgatan. Huvudinfrastrukturen med huvudgata och cykelvägar är utbyggd i området samt bullervall mot väg 13. Området är detaljplanelagt och tillåter en- och tvåbostadshus inom området. Området kommer när det är färdigbyggt mestadels bestå av enbostadshus, det är önskvärt att tillåta och verka för en ökad blandning av bostadsbeståndet och planera för mindre flerbostadshus samt rad- och kedjehus. Området är utbyggt med lekplats och stora grönytor för lek och rekreation. Det är nära till naturområden. Kvarnbäck kan totalt innebära en ökning av bostadsbeståndet med mellan 100-140 nya bostäder beroende på hur stor andel av området som blir lägenheter i flerbostadshus.

### *Etapp 1:*

Första etappen av Kvarnbäck är idag nästan färdigutbyggd. Infrastrukturen i kvarteret är klar och de flesta fastigheterna är bebyggda med friliggande enbostadshus samt radhus längst i söder. Vissa tomter för fribyggare återstår dock.

### *Etapp 2:*

En ny detaljplan för etapp två av Kvarnbäck antogs våren 2015. Markarbeten och iordningställande av infrastrukturen har skett under 2016. Höörs kommun färdigställer området för tomtköp under 2017. Detaljplanen möjliggör tretton fastigheter för friliggande enbostadshus samt sex rad- eller kedjehus. Området kommer även innefatta ett flerbostadshus i norra delen av området.

### *Etapp 3:*

Detaljplanen från 2007 tillåter bostäder form av radhus, parhus och friliggande villor samt en mindre förskola. Det är troligt att delar av detaljplanen behöver göras om inför exploatering för att göra ytterligare anpassningar till terrängen och till de bebyggelsetyper som är mest aktuella att genomföra. Skoltomten är inte stor nog för att passa Barn- och utbildningsnämndens behov och förskola kommer därför inte att byggas enligt planen.

För den del av området som ligger inom 100 meter från Höörsån skulle en ny detaljplan leda till att strandskyddsfrågan aktualiseras igen. I samband med att detaljplan tas fram för en ny struktur kan det därför bli aktuellt att låta gällande detaljplan ligga kvar för området närmast Höörsån. Då kan planlagd lokalgata och marken söder om den byggas enligt gällande plan. Den delen av planen som inte ligger 100 meter från Höörsån kan göras om för att få en lämpligare vägstruktur samt anpassning till terrängen (se figur U2.3.7).

Enligt gällande plan kan hela etapp 3 inrymma ca 30 nya bostäder alternativt fler ifall man bygger lägenheter i två våningar på den södra delen.



Figur U2.3.6. Grov skiss över möjlig utformning av Maglehill. Delområdet med skola och särskilt boende mm. ligger först i vidare planering.



Figur U2.3.7. Karta över utbyggnadsområdena Kvarnbäck och Maglehill.

## Konsekvenser för Maglehill och Kvarnbäck

### *Integrerad kommun*

Området på Väster kommer när det är färdigbyggt innehålla både enbostadshus, flerbostadshus samt särskilt boende och förskola/skola. Området har förutom plats för boende också stora områden för rekreation.

### *Samspel och möten*

Inom området finns offentliga miljöer i form av lekplatser och gångvägar samt skötta grönområden samt naturområden. På området Maglehill där det planeras särskilt boende och förskola/skola får man särskilt utreda hur utformningen av utemiljön ska se ut för att skapa förutsättningar för att spontana möten kan ske. Att för ena unga och gamla inom ett kort avstånd kan innebära många bra möten och ge mycket glädje för båda dessa grupper.

### *Enkelt vardagsliv som främjar folkhälsa*

Höör Väster ligger ca 1200 meter från Höörs centrum med dess service och skolor samt ca 1000 meter från järnvägsstationen med dess möjlighet för pendling till annan ort.

### *Identitet*

Identiteten i området präglas av det kuperade landskapet och grönstrukturen. Naturvärdena i väster bevaras och kommer inte att exploateras. Med en ökad befolkning kommer behovet av nya gångvägar inom naturområdet eventuellt öka. Övrig bebyggelse ska i möjligaste mån anpassas till det kuperade landskap.

### *Befolkningstillväxt*

Höör Väster är kommunens till ytan största utbyggnadsområde och kommer ge omkring 300 nya bostäder och en stor utökning av befolkningen. Området kommer att ge stor variation i möjliga bostadsbehov samt service i form av skola och särskilt boende. Skolan och det särskilda boendet kommer att ge nya arbetstillfällen till kommunen.

### *Miljöanpassat transportsystem*

Området ligger ca 1000 meter från Höörs station och hela området har goda möjligheter till hållbara transporter.

### *Hushållning med mark- och vattenresurser*

Nuvarande markanvändning är delvis jordbruksmark. Området i etapp 1 Kvarnbäck är till stor del redan i anspråkstaget för exploatering av två områden samt skötta grönområden. Maglehill är brukad jordbruksmark klass 4. Området är stationsnära och har stora ytor som behövs för de nya exploateringarna som särskilt boende och förskola/skola kräver. Dessa ytkrav samt närhet till station och centrum är svåra att hitta på någon annan plats där kommunen är huvudman och kan styra exploateringen.

### *Skydd av natur-, kultur- och rekreationsvärden*

Den nya bebyggelsen planeras runt befintliga natur- och rekreationsvärdena som finns i och i anslutning till området. Strandskyddet till Höörsån berörs inte av någon exploatering men kan påverkas av en ökad mängd rörelser.



Vy över Kvarnbäck. Bilden är tagen söderifrån över planområde som kommer att byggas ut på kort sikt.

#### 4. Grönalund

Grönalund är ett 16 hektar stort verksamhetsområde i centrala Höör. Området ligger 500-1000 meter från stationen och har stor potential att omvandlas från verksamhetsområde till blandad stadsbebyggelse. Höörs kommun ser en sådan utveckling som en strategiskt viktig del av en långsiktig bostadsförsörjning och kommer därför att agera för att en sådan omvandling ska komma igång.

Området bör utvecklas med bostäder i olika former och upplåtelseformer, vårdverksamhet och andra användningar som passar i en blandad stadsbebyggelse med minst 200 nya bostäder.

##### Befintliga förhållanden

Området består av 28 fastigheter varav majoriteten är privatägda. Kommunen äger de två största fastigheterna inom området. Majoriteten av fastigheterna är relativt små för att vara industrifastigheter.

Mellanskånes Renhållningsaktiebolag (MERAB) driver kommunens återvinningscentral på fastigheten markerad med nr 17 i figur U2.3.8. Verksamheten är dock trångbodd och i behov av att flytta till en större fastighet. Höörs kommun kommer därför att erbjuda en ny tomt i ett mer lämpligt läge.

Höörs kommuns Gatu- och parkkontor har sina lokaler och upplag av material och maskiner inom området på fastigheten som har nr 1 på bild 1. Även denna verksamhet kan flyttas till annan tomt i tätorten. När gatukontoret har flyttat avser kommunen påbörja omvandlingen av området genom att exploatera denna fastighet.

Inom området finns även en nerlagd cementfabrik som ägs av en privat fastighetsägare. Det är inte lämpligt att cementindustrin återupptas i området eftersom denna verksamhet är störande. Utöver återvinningscentralen och cementindustrin bedöms det preliminärt inte finnas några verksamheter i området som stör så mycket att det finns en uppenbar konflikt med nya bostäder.

Intill Kolljungabäcken och dess lågpunkter har det tidigare funnits en soptipp som kallades Mosshagen. Omfattningen av soptippen och hur förorenad marken är kring detta område är oklart. En utredning är påbörjad för att fastställa detta.

##### Framtida potential

Grönalund bedöms kunna bebyggas med över 200 lägenheter. Närmare analyser behövs för att ta ställning till vilken typ av bebyggelse som är mest lämplig i olika delar av området.



Figur U2.3.8 Befintliga ägoförhållande för Grönalundsområdet

Det är viktigt att ta ett helhetsgrepp vid utformningen av området så att utformningen och skalan av området blir tilltalande. Kommunen kommer att ta initiativ till fördjupade studier av området och kommer i samband med det att bjuda in berörda fastighetsägare och verksamhetsutövare till dialog. Kommunen kommer också att försöka tillgodose behovet av nya tomter i verksamhetsområden för de verksamheter som bedömer att de inte kan finnas kvar i området efter omvandlingen.

Förberedelser inför omvandlingen kommer att påbörjas så fort som möjligt. Eftersom den egentliga omvandlingen inte kan starta förrän gatukontoret och återvinningscentralen har flyttat bedöms dock genomförandet ligga fem till tio år framåt.

#### Grönområde

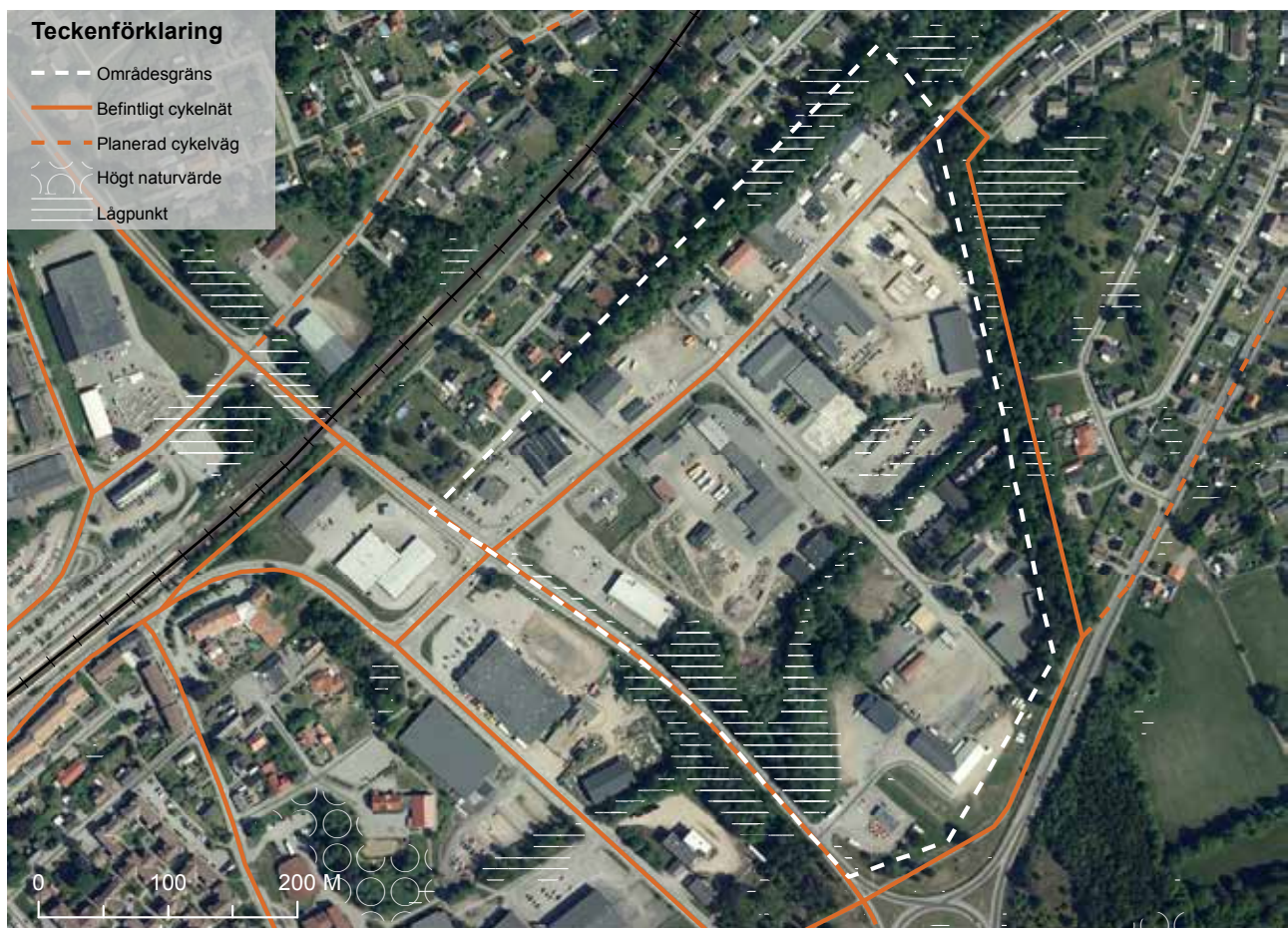
De trädbevuxna områdena invid Kolljungabäcken ska i samband med bostadsutbyggnaden utvecklas till ett grönområde som både fungerar som närpark till de nya bostäderna och som blir en del av den övergripande grönstrukturen. Eftersom området ligger på den gamla soptippen Mosshagen är det troligt att särskilda åtgärder behöver vidtas för att hantera markföroreningar, gaser etc. Södra delarna av området har också betydelse för att hantera avrinning i samband med skyfall.

Kolljungabäcken bör lyftas fram tydligare i stadsmiljön i hela sin sträckning genom området, och bidra till områdets attraktivitet. Åns sträckning genom området bör också utformas så att den kan bidra till att förebygga översvämningar (se markering för områden med översvämningrisk i figur U2.3.9).

#### Väg 13

Väg 13 gränsar till området i söder. På väg 13 förbi området går farligt gods. Vid planering av området ska riskerna och behovet av säkerhetsåtgärder bedömas. Bostäder närmare än 30 meter bedöms inte vara lämpligt vid väg där det kör farligt gods och bostäder närmare än 70 meter kräver en särskild riskutredning.

En gång- och cykeltunnel under väg 13 nära Hardys har tidigare projekterats av kommunen. Projektet genomfördes inte då kostnaden ansågs för hög i förhållande till nyttan. Vid en omvandling av Grönalund till blandad stadsbebyggelse kan en tunnel under väg 13 bli aktuell igen.



Figur U2.3.9. Karta över utbyggnadsområdet Grönalund.

## Konsekvenser Grönalund

### *Integrerad kommun*

Grönalund är ett stationsnära område som planeras omvandlas från verksamhetsområde till bostadsområde. Området förväntas bestå av blandad tät stadsbebyggelse i mestadels flerbostadshus men även tätare enbostadshus i form av radhus. Omvandlingen av Grönalund förväntas vara en positiv utveckling till en mer integrerad kommun. Området länkar samman kringliggande bostadsområden och skapar en koppling in mot handelsområdet söder om väg 13 och centrum.

### *Samspel och möten*

Området är idag ett verksamhetsområde byggt för industritransporter med lastbil. Området är därför inte planerat för människan och dess möten och sociala aspekter måste därför beaktas i samband med vidare planering av området. När området planeras måste man särskilt titta på de offentliga miljöerna så att dessa gynnar och välkomnar spontana möten och platser där man kan uppehålla sig. Det finns idag en livsmedelsaffär i området. Att försöka utveckla en mötesplats i dess närhet kan vara en lämplig strategi i samband med planering av området.

### *Enkelt vardagsliv som främjar folkhälsan*

Närheten till stationen och till service i form av dagligvaruhandel inom området och precis utanför möjliggör att man kan bo i området oberoende av livssituation. Kolljungabäcken och dess intilliggande grönområde kan utgöra ett attraktivt närrekreationsområde. För att Kolljungabäcken ska kunna bli ett attraktivt rekreationsområde måste man utreda om en eventuell sanering behövs och hur man kan höja tillgängligheten till ån och utveckla kvaliteter för rekreation. Planeringen av området innebär förutsättningar för många nya bostäder i nära anslutning till kultur- och fritidsanläggningar. Då såväl bibliotek som sportanläggningar finns inom gångavstånd.

### *Identitet*

Nuvarande identitet av ett verksamhetsområde kommer under omvandlingsperioden troligtvis att suddas ut och försvinna. Hur man utvecklar den önskade identiteten av en attraktiv och levande ny stadsdel måste man utreda vidare i den fortsatta planeringen. Viktiga utgångspunkter är att G/C-trafik i mesta möjliga mån ska ersätta områdets karaktär som ett område för bilar med breda gator och hög andel hårdgjorda ytor. Väg 13 och dess vägområde präglar idag området och utformningen av vägen i anslutning till det nya området måste ses över i samband med planering. Kolljungabäcken och naturområdet i öster kan få en framskjuten plats i området och

bidra till dess framtida identitet som ett naturnära område i centrala Höör.

### *Befolkningstillväxt*

Omvandlingen kommer på sikt leda till minst 200 nya bostäder mestadels i flerbostadshus. En ökning av bostadsutbudet leder både till en positiv utveckling av befolkningstillväxten och till en ökad möjlighet att bo i Höör oberoende av livssituation. Större andel flerbostadshus kan gynna en bostadsrockad och att äldre flyttar ut från sin villa och barnfamiljer flyttar in till kommunen.

### *Miljöanpassat transportsystem*

Grönalund ligger 500-1000 meter från Höörs station vilket gör det till ett stationsnära kommande bostadsområde. Stationsnära boende stärker kollektivtrafiken och gynnar möjligheten till hållbara transporter. Framtida busslinje mot Fogdaröd kommer troligtvis att passera och möjliggöra för snabb transport med buss in till stationen/centrum för de som av olika anledningar har svårt att gå eller cykla.

### *Hänsyn till hav, sjöar och vattendrag*

En omvandling till bostadsområde sätter ökade krav på lämpligheten av marken samt risker för föroreningar. Kolljungabäcken går genom området idag. En gammal deponi Mosshagen har legat intill bäcken och det finns risk att deponin läcker ut miljöfarliga ämnen till Kolljungabäcken. Omvandlas området kommer deponin att saneras eller på annat sätt åtgärdas vilket kommer ha positiva effekter för Kolljungabäckens vattenkvalitet.

### *Hushållning med mark- och vattenresurser*

Planen bidrar till god hushållning av mark då området redan är exploaterat. Planförslaget innebär att ett verksamhetsområde omvandlas till ett attraktivt stationsnära bostadsområde.

### *Skydd av natur-, kultur- och rekreationsvärden*

Omvandlingen av området kommer att leda till att man rustar upp och förbättrar gångstråk och sköter grönstrukturen kring Kolljungabäcken på ett bättre sätt. Eventuella miljöfarliga utsläpp som kommer från en gammal deponi håller på att utredas. Vilka åtgärder som krävs kommer en pågående utredning visa. Sträckan utmed Kolljungabäcken har stor potential som grönblixtstråk. Den delen av området bör skyddas och utvecklas vidare som rekreationsområde.



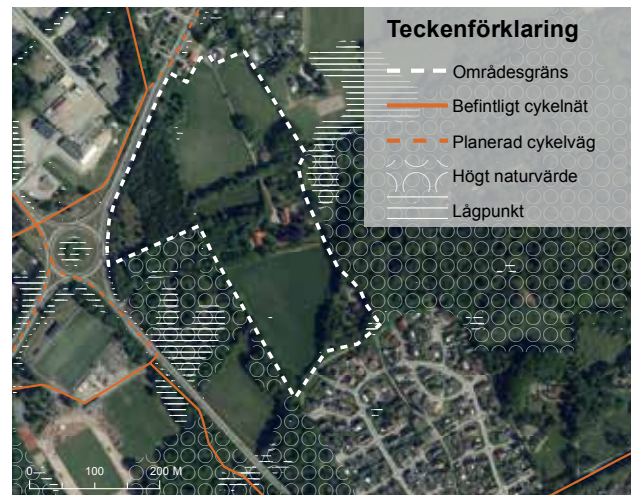
## 5. Eka

Området ligger på östra sidan av cirkulationsplatsen för väg 23/13 (figur U2.3.10). Fastigheterna ägs till stora delar av Höörs kommun och ingår i en gammal avstyckningsplan för bostäder. Området är ca tio hektar stort.

Området kan bli aktuellt för exploatering av bostäder på lång sikt. Innan detta kan bli aktuellt krävs dock att framtiden för väg 13/23 har klarnat så att området kan få en bra koppling över väg 23.

Området hade kunnat bebyggas med ca 40 bostäder om man bygger friliggande villor med mycket kvarvarande grönstruktur. Bygger man tätare och andra upplåtelseformer så kan man få in betydligt fler bostäder eller andra sorters servicefunktioner vid behov.

Grönt rekreativt stråk behöver säkerställas förbi området i enlighet med grönstrukturprogrammet.



Figur U2.3.10. karta över utbyggnadsområdet Eka.

### Konsekvenser Eka

#### Miljöanpassat transportsystem

Planområdet ligger en km från Höörs järnvägsstation och har goda förutsättningar att bli ett attraktivt bostadsområde som kan vara lättillgängligt även utan bil förutsatt att kopplingen över vägarna 13 och 23 kan lösas på ett tillfredsställande sätt.

#### Skydd av natur-, kultur- och rekreationsvärden

Avgränsningen av det område som är lämpligt för exploatering har gjorts med hänsyn till omgivningens naturvärden.

## 6. Fogdaröd

Fogdaröd 8:2 ligger i direkt anslutning till befintlig tätortsbebyggelse vid Fogdaröd (figur U2.3.11). Fastigheten är 16 hektar stor varav ca 8 hektar planeras för ny bebyggelse. Fastigheten består i huvudsak av gräsbevuxen betesmark. Marken slutar åt söder.

Fogdarödstiftelsen har verksamheter i norr och Fogdarödsskogen ligger öster och söder om fastigheten. I söder gränsar området mot en privat bostadsfastighet och väg 13.

Fastigheten Fogdaröd 8:2 fick ett positivt planbesked 2015 för bebyggelse av bostäder i form av villor, radhus eller marklägenheter.

#### Ny bebyggelse

Området bedöms vara lämpligt för blandad bebyggelse med möjlighet för bostäder i olika utföranden, vård, förskola och liknande. Detaljplan är underframtagande och ca 150 nya bostäder planeras att byggas på fastigheten enligt nuvarande förslag.

#### Infrastruktur

Det nya området kan trafikanslutats till Norra Fogdarödsvägen, lämpligen mitt för Löparevägen och

norr om Skrinnevägen. Sikten ut från Norra Fogdarödsvägen är idag begränsad åt Hörbyhållet. Bättre sikt bör åstadkommas i samband med exploatering.

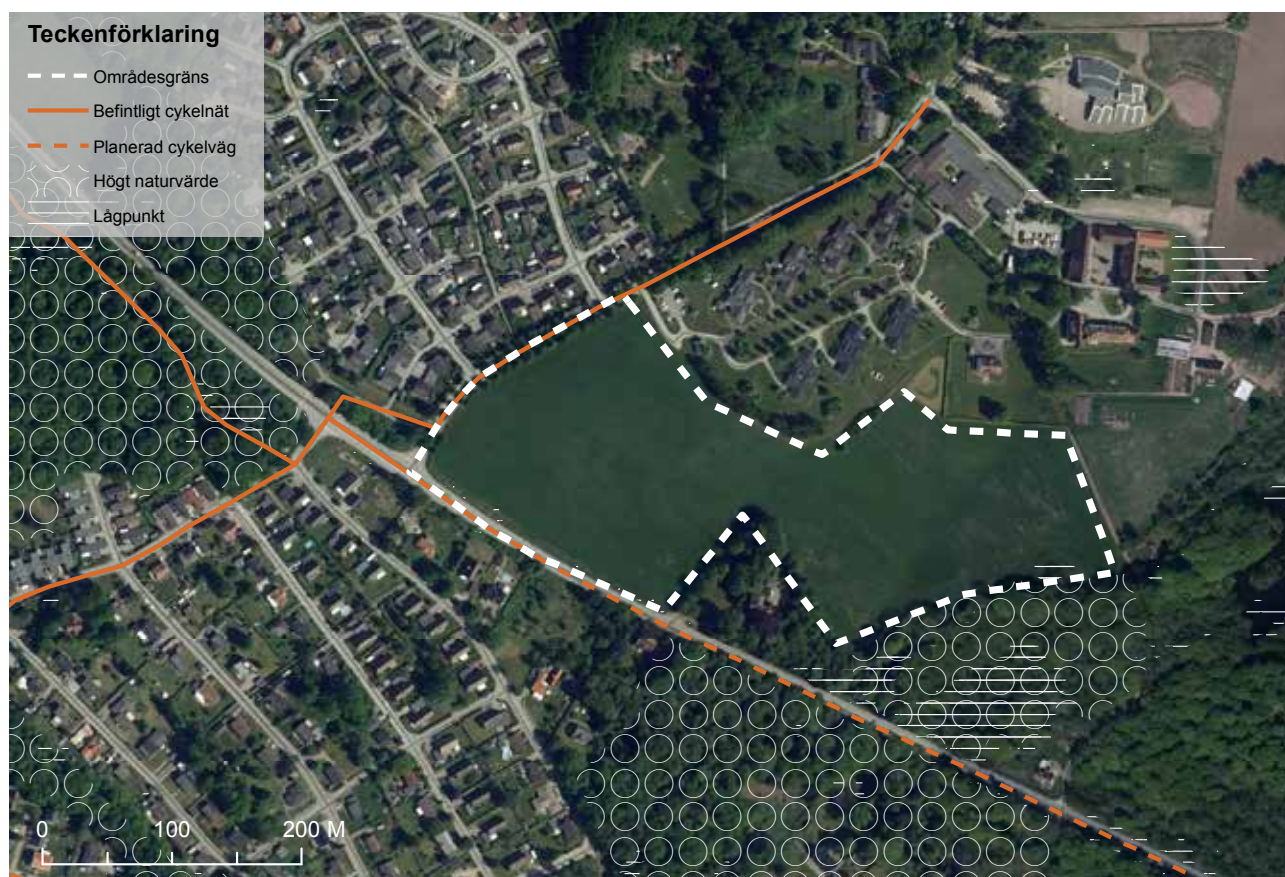
Cykelväg utmed väg 13 hamnar troligtvis på sydvästra sidan, som en förlängning på befintligt stråk mot Höörs centrum. Ett cykelstråk mot Fogdarödsskogen bör säkerställas från Höör centrum.

Fogdarödsområdet saknar idag kollektivtrafik, men kommunen har för avsikt att försöka få igång en busslinje till Fogdaröd. Från Fogdaröd är det ca två km till järnvägsstationen i Höör.

#### Etappindelning

Indelning i etapper kan vara lämpligt i samband med omfattande exploateringar för att dela upp kostnaderna för exploatörer.

Etappindelning och/eller förslag på hur området ska byggas ut i omgångar ska redovisas i detaljplanen.



Figur U2.3.11. Karta över utbyggnadsområdet Fogdaröd

## Konsekvenser Fogdaröd

### *Integrerad kommun*

Området kan medföra förutsättningar för integration beroende på hur området exploateras med olika boendeformer. Förslaget för området innebär en flexibel utbyggnad med både radhus, enbostadshus och parhus samt möjlig vårdinrättning eller förskola eller flerbostadshus. Bli vårdinrättningen och förskolan verklighet kommer området få mer liv även mitt på dagen under kontorstid.

### *Samspel och möten*

Området planeras innehålla en variation av bebyggelse typer från mindre radhus, parhus och friliggande villor samt möjlighet till flerbostadshus/förskola/vårdboende. Denna mångfald främjar en levande stadsdel och möjliggör möten mellan olika människor.

### *Enkelt vardagsliv som främjar folkhälsa*

Fogdaröds grönområde börjar vid områdets östra gräns. Naturen kommer bli en naturlig del i de boendes närmiljö. Eftersom olika boendeformer planeras kan människor från olika socioekonomiska grupper ges möjlighet att bo i området nära naturen och inom cykelavstånd från tågstation och service i centrum.

### *Befolkningstillväxt*

Med ett planerat tillskott med 150 nya bostäder är Fogdaröd ett av kommunens större exploateringsområden de kommande åren. Den planerade variationen i bebyggelsegrupper bidrar till en ökad variation i kommunens bostadsutbud.

### *Miljöanpassat transportsystem*

Området ligger ca två km från Höörs järnvägsstation. Avståndet till tåg är så pass långt att området förväntas generera en hel del transporter med bil. För att underlätta transporter med cykel eller till fots är det viktigt att ett bra och gent cykelnät utvecklas.

### *Hushållning med mark- och vattenresurser*

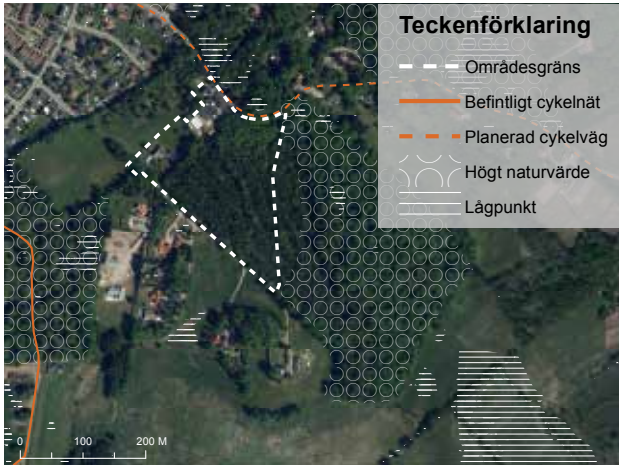
Befintlig markanvändning är jordbruksmark/ängsmark. En stor exploatering av 150 nya bostäder i naturnära och relativt stationsnära läge anses mer angeläget än behovet av jordbruksmark för matproduktion.

### *Skydd av natur-, kultur-, och rekreationsvärden*

Ett av Höörs närrekreationsområden Fogdaröd ligger i direkt anslutning till planområdet. Kopplingen till Fogdaröds rekreationsområde ska underlättas tack vare exploateringen genom utbyggnaden av gång- och cykelväg. Exploateringen bör medverka till en stärkt koppling mellan Höörs centrum och Fogdarödsområdet.

## 7. Gyldenpris

Området (figur U2.3.12) består huvudsakligen av obebyggd skogsmark men här finns också viss bebyggelse. Planområdet är ca tre hektar stort. Fastigheten ägs av Höörs kommun och är inte planlagd. Området kan vara lämpligt för en exploatering av ca 20 bostäder. Utbyggnadsområdet har avgränsats med hänsyn till höga naturvärden i närområdet.



Figur U2.3.12. Karta över utbyggnadsområdet Gyldenpris

## 8. Stenskogen väst

Stenskogen 3:2 är 3,7 hektar stort. För att kunna bibehålla det attraktiva naturnära boendet måste man planera för att behålla och förbättra tillgängligheten till naturen. Hela det utpekade området anses därför inte lämpligt för exploatering. Exploateringen måste ske i samklang med naturen i området (se utpekade naturvärden i figur U2.3.13).

### Ny bebyggelse

Inom området kan det tänkas bli en ny exploatering av 15-20 nya fastigheter för en- och tvåbostadshus. Fastigheterna i intilliggande område är stora de flesta en bit över 1000 m<sup>2</sup>. Vid planering av enbostadshus bör de nya fastigheterna vara över 1000 m<sup>2</sup> för att smälta in i den övriga bebyggelsestrukturen.

### Infrastruktur

Norrekärsvägen föreslås trafikförsörja de nya vägarna som skapas inom de nya exploateringsområdena. Befintliga vägar får en ökad belastning och man får studera vidare huruvida man behöver förstärka eller bygga om befintlig vägstruktur på grund av den nya exploateringen. Exempelvis kan åtgärder i anslutning till korsningen Norrekärsvägen och Stenskogsvägen krävas. Cykelväg finns idag utbyggd fram till området.

### Grönstruktur

Delar av området är sankt och kan i perioder översvämmas. Viktigt att man tar hänsyn till detta och inte försöker bygga på dessa områden.

## Konsekvenser Gyldenpris

### Befolkningstillväxt

Utbyggnadsområdet kan ge förutsättningar för ca 20 nya bostäder i närheten av Höörs tätort. Området ligger nära fina naturområden vilket ger skapar en attraktiv boendemiljö.

### Miljöanpassat transportsystem

Utbyggnadsområdet ligger två km från Höörs station. Ringbuss 455 trafikerar området idag. I kombination med planerad cykelväg längs Hörbyvägen kan bilberoende motverkas.

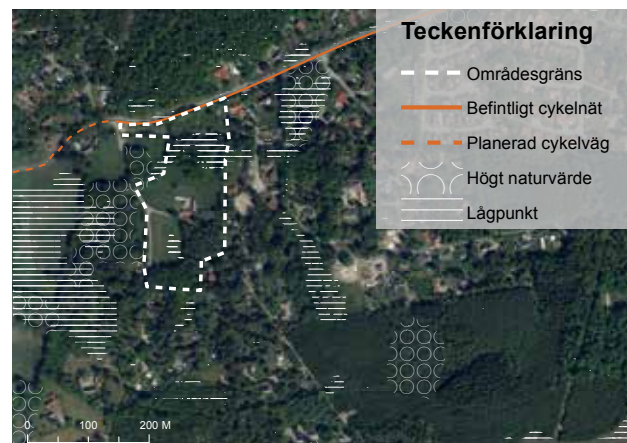
**Skydd av natur-, kultur- och rekreationsvärden**  
Tidigare avgränsning av planområdet innefattade även naturområdet i sydost. Området har avgränsats till förmån för de höga naturvärdena österut.

## Konsekvenser Stenskogen väst

### Miljöanpassat transportsystem

Utbyggnadsområdet ligger 2 km från Höörs station och Höörs centrum.

**Skydd av natur-, kultur- och rekreationsvärden**  
Höga naturvärden finns i direkt anslutning till det planerade utbyggnadsområdet. Det är av stor vikt att man planerar området så att man inte bryter möjligheterna för spridningskorridorer för natur- och djurliv samt möjligheten för rekreation.



Figur U2.3.13. Karta över utbyggnadsområdet Stenskogen väst.

## 9. Stenskogen centralt

Stenskogen 2:19 har en gällande detaljplan antagen 2013. Fastigheten är 1,6 hektar stor. Planen medger en nyexploatering av sexton en- och tvåbostadshus men är inte genomförd.

Stenskogen 3:100 är inte planlagd och är 3,9 hektar stor. En exploatering för uppåt 25 nya enbostadshus är tänkbar på fastigheten. Grönområden bör bevaras vid planläggning för att bevara den naturnära boendemiljön (se utpekade naturvärden i figur U2.3.14).

### Ny bebyggelse

Delar av den befintliga bebyggelsen intill området har en tätare struktur vilket gör att delar av den nya bebyggelsen på Stenskogen 3:100 med fördel även den kan ha en tätare struktur med olika typer av boendeformer för att skapa en variation i ålderstrukturen och möjliggöra att äldre kan bo kvar i området även efter att man inte kan bo kvar i villan.

### Infrastruktur

Området ska trafikangöras med Stenskogsvägen i norr och väg 23 som ligger öster om den tänkta bebyggelsen. Utformningen av angöringen till väg 23 eller alternativ vägdragning måste studeras vidare under planarbetet och diskuteras med Trafikverket.

En kraftledning går genom området idag och man måste ta hänsyn till den i den fortsatta planeringen.

### Skjutbanan

Skjutbanan ligger drygt 100 meter från den södra delen av planområdet. Ett avtal har tecknats mellan Höörs kommun och Höörs skytteförening om begränsningar av bullerpåverkan ska ske vid exploatering av områdena Stenskogen 2:19 och 3:100. Skytteverksamheten måste ändra sin verksamhet för att området ska kunna exploateras. Enligt avtalet om skytteföreningen ska exploatören hjälpa föreningen att ställa om sin verksamhet till en mindre störande verksamhet inriktad på mer finkalibriga vapen.

Det finns en Skottbullenberäkning för Gevär- och pistolskyttebanan vid Stenskogen som är gjord 2001. Beräkningarna visar att bullervärdena för gevärsskytte 6,5 mm ger bullernivåer på 80 dB(A) inom hela utbyggnadsområdet. Bullervärdena från pistolskyttebanan med 9 mm skytte ger bullervärden på 80 dB(A) inom den västra halvan av Stenskogen 3:100. Miljödombstolen har fattat beslut om skjutbanans bullerstörande verksamhet 2007. Inget skytte över 6,5 mm med gevär får förekomma och endast vissa tidpunkter.



Figur U2.3.14. Karta över utbyggnadsområdet Stenskogen centralt

## Konsekvenser Stenskogen centralt

### Integrerad kommun

För närvarande finns ett förslag om att bygga Stenskogen 3:100 med mindre flerbostadshus blandat med parhus. Detta förslag gynnar en integration i kommunen och möjliggör ett mer blandat boende.

### Befolkningstillväxt

Planområdet bidrar till en utökning av antalet bostäder samt ökad variation i boendetyp då det föreslås flerbostadshus. Boende nära naturen.

### Miljöanpassat transportsystem

Planområdet ligger 1,6 km från Höörs station. Områdets närhet till stationen och Höörs centrum och dess service möjliggör att man kan leva utan bil och klara vardagen med cykel eller kollektivtrafik. Buss trafikerar Stenskogsvägen.

## 10. Orups park

Orups sanatorium uppfördes 1912-15 och omfattar flera kulturhistoriskt värdefulla byggnader. Bebyggelsen ligger i en parkmiljö på Orupshöjden i en lätt kuperad terräng (figur U2.3.15). Väster om den genomgående vägen finns ett antal nyare bostadshus, med ett gemensamt funkisuttryck, väl värda att bevara.

En ny detaljplan för bostäder nordväst om Sanatorievägen har tagits fram för flera år sedan men inte antagits. Med största sannolikhet behövs en helt ny detaljplan för området. Området är lämpligt för bostäder. En högre bebyggelse skulle kunna ge möjlighet till utsikt över Ringsjöområdet.

Länsstyrelsens kulturmiljöprogram anger Orups sjukhus som särskilt värdefulla kulturmiljöer i Skåne. Området har även stora värden för friluftsliv och rekreation. En utbyggnad kommer att påverka kulturmiljön och det är viktigt att man vid en vidare planläggning tittar speciellt på dessa frågor.

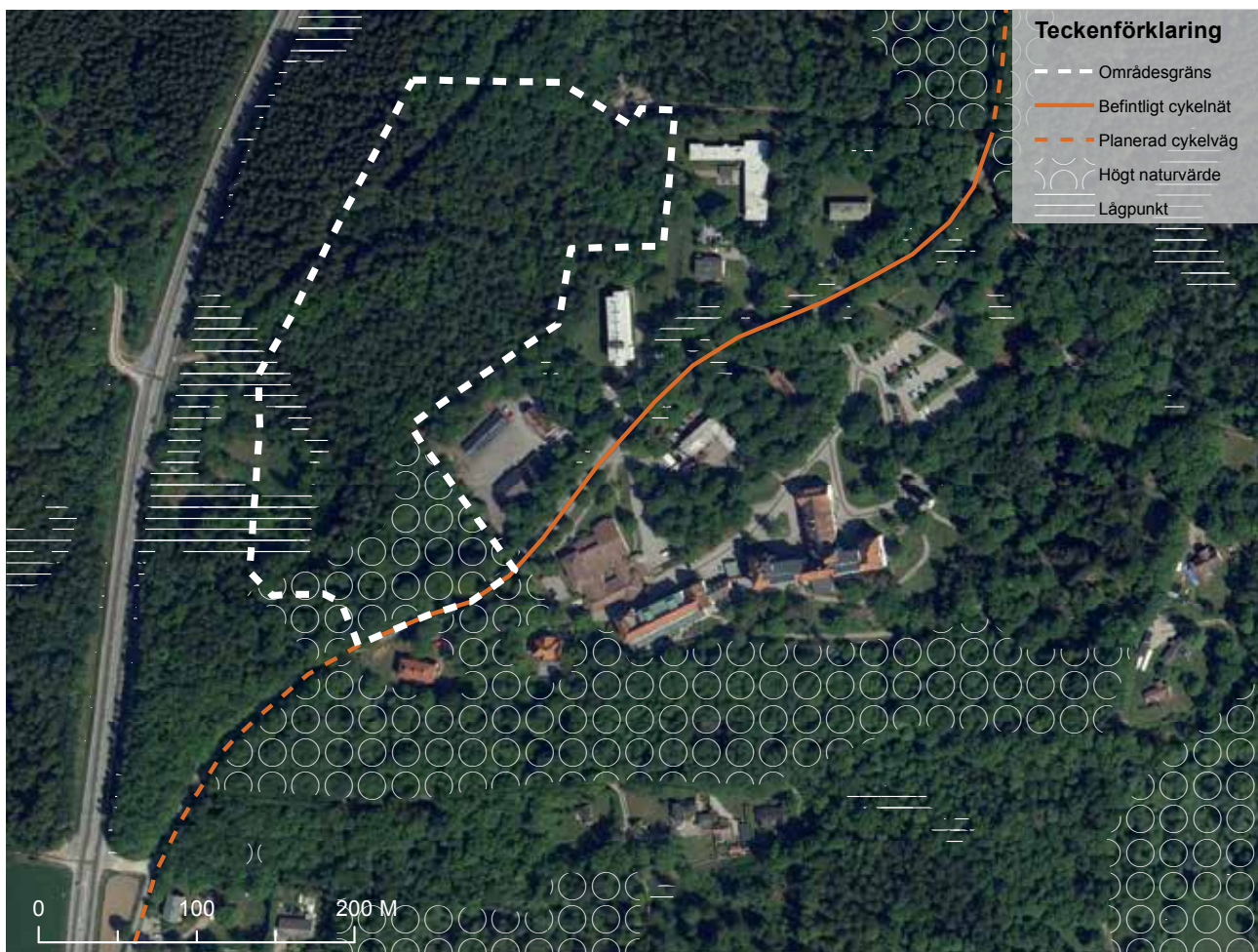
Beroende på höjden på de nya flerbostadshusen så kan antalet lägenheter variera från 40 till 80.

### Konsekvenser Orups park

#### Miljöanpassat transportsystem

Planområdet ligger ca 3 km från Höörs station men regionbuss och Ringbussen trafikerar området.

*Skydd av natur-, kultur- och rekreativvärden*  
Kulturmiljön på Orup skulle påverkas av en eventuell exploatering av en högre bebyggelse som går över trädtopparna. Detta kommer att behöva utredas närmare vid en detaljplane-process.



Figur U2.3.15. Karta över utbyggnadsområdet Orups park.

## Ringsjöbandet

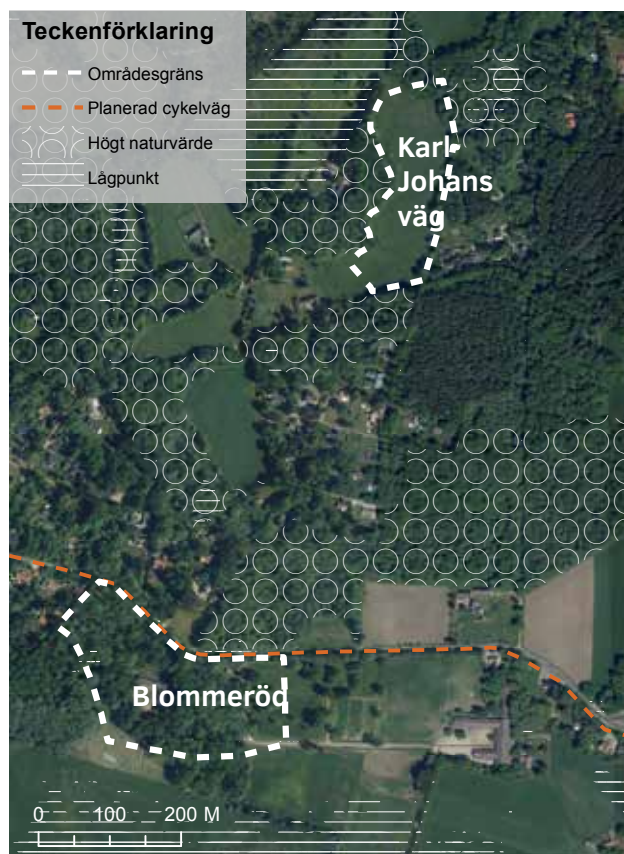
Plan för Ringsjöbandet antogs 2016 som ändring av Översiktsplanen och möjliggör ca 200 sjönära bostäder i Sätöfta med omgivning. Denna översiktsplan innebär ingen förändring av planerad utbyggnad. De utbyggnadsområden som redovisas här är identiska med den föreslagna utbyggnaden enligt planen för Ringsjöbandet. I detta avsnitt ges en kort sammanfattning av avsikt och förutsättningar för utbyggnaden. För närmare detaljer hänvisas till planen för Ringsjöbandet.

### 11. Karl Johans väg

Utbyggnad av ca tio bostäder med tomtstorlekar på 2000-3000 m<sup>2</sup>. Fastigheten består av ängs och hagmark med kringliggande skogsmark (figur U2.3.16). Utbyggnadsområde på långsikt. Fastigheten är privatägd. Området ligger ca 3,5 km från Höörs järnvägsstation.

### 12. Blommeröd

Detaljplan för Blommeröd är under framtagande och ska möjliggöra 20-25 nya bostäder. Höga naturvärden finns inom planområdet samt lågpunkter med avrinning från Orupsberget och översvämningensrisk från Ringsjön (figur U2.3.16). Området består av hagmark samt stora inslag av ädellövträd. Stor hänsyn måste tas till dessa aspekter i den fortsatta planeringen. Utbyggnad på kortsikt. Fastigheten är privatägd. Området ligger 4,3 km från Höörs järnvägsstation.



Figur U2.3.16. Karta över utbyggnadsområdena Karl Johans väg och Blommeröd.

### 13. Campus Sätöfta

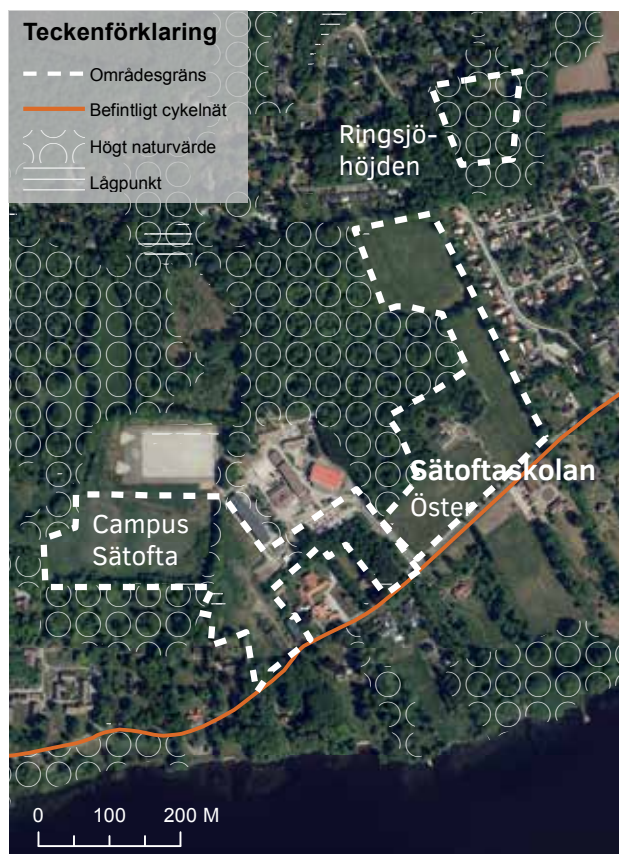
Ny förskola med åtta avdelningar i direkt anknäring till befintligt skolområde. I områdets västra del kan ca 40 bostäder rymmas i form av radhus/marklägenheter. Området som berörs av bostadsutbyggnad är idag öppen ängsmark, utökningen av skolområdet görs på skogsmark utan höga naturvärden (figur U2.3.17). Området är kommunalägt och ligger 3,6 km från Höörs järnvägsstation.

### 14. Sätöftaskolan Öster

Område med öppen hagmark centralt placerat i Sätöfta (figur U2.3.17). För att knyta an till kringliggande bebyggelsestruktur är det lämpligt att de nya tomterna blir ca 1100/1200 m<sup>2</sup> vilket innebär att ca 40 bostäder kan inrymmas. Bostadsområdet trafikeras via Nybyvägen och ligger 3,4 km från Höörs järnvägsstation.

### 15. Ringsjöhöjden

Igenväxt hagmark med höga naturvärden (figur U2.3.17), Med hänsyn till de höga naturvärdena och behovet av grönstråk är det enbart lämpligt med en mindre exploatering av ca tio bostäder. Anpassning till natur och rekreationsvärden är viktigt vid exploatering. Grönt rekreativt stråk enligt met ska säkerställas. Föreslagen ny tomtstorlek på de nya tomterna är 1100/1200 m<sup>2</sup>. Avståndet till Höörs järnvägsstation är 3 km.



Figur U2.3.17. Karta över utbyggnadsområdena Campus Sätöfta, Sätöftaskolan Öster och Ringsjöhöjden.

## 16. Jägersbo

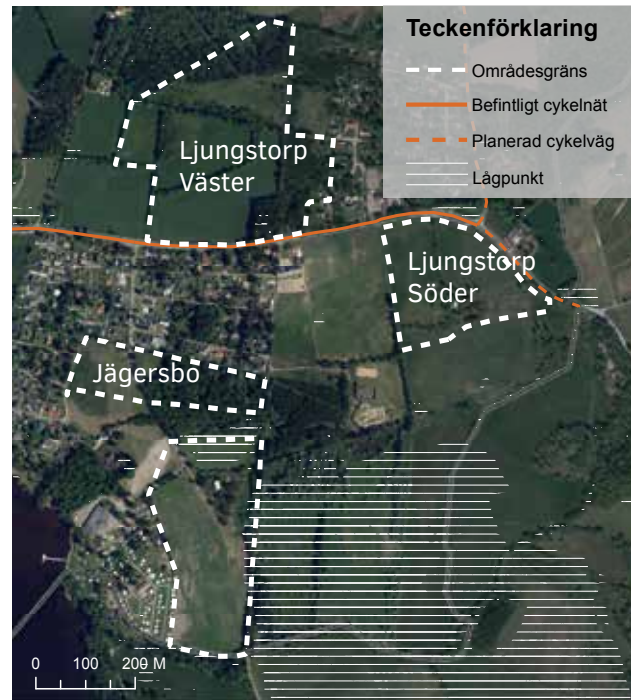
Befintliga bebyggelsen i Jägersbo är blandad ett tillskott med ytterligare en tvärgata till Sjötorpsvägen är lämpligt, det nya tillskottet kan ge tio nya fastigheter. Avståndet till Höörs järnvägsstation är 3,7 km (figur U2.3.18).

## 17. Ljungstorp Väster

Det nya området är mest lämpligt för villabebyggelse och kan inrymma 50 nya bostäder. Närheten till kulturmiljön i Sätöfta by kräver en viss anpassning av bebyggelsen med tanke på lokalisering och utformning. Stenmurar och vattendrag som utmynnar i Höörsån måste man ta hänsyn till vid planeringen. Avståndet till Höörs järnvägsstation är 3,5 km.

## 18. Ljungstorp Söder

Området är lämpligt för större tomter minst 1500 m<sup>2</sup>. Området hade kunnat inrymma 20-30 nya bostadstomter. Området kan trafikanslutats mot Sätöftavägen. Området ligger 3,8 km från Höörs järnvägsstation. Viss mellankommunal samordning med Hörby kommun bör göras då det ligger i nära anslutning till kommungränsen (figur U2.3.18).



Figur U2.3.18. Karta över utbyggnadsområdena Jägersbo, Ljungstorp Väster och Ljungstorp Söder

### Konsekvenser Ringsjöbandet

#### Befolkningstillväxt

Utbyggnadsområdena innebär sammantaget en möjlig utbyggnad med ca 200 nya bostäder.

#### Integrerad kommun

De planerade områdena leder till en ökad variation i boendetyper då vissa av områdena är möjliga för marklägenheter.

#### Samspel och möten

Planen för Ringsjöbandet redovisar inte enbart nya utbyggnadsområden utan även områden som bör utvecklas för rekreation och friluftsliv. Sådana platser är viktiga för att möjliggöra samspel och möten mellan människor. Ringsjön har en stor potential för att attrahera människor för olika aktiviteter och genom att samlokalisera och förstärka dessa platser kan man öka möjligheten för att fler får möjligheten att ta del av detta.

#### Enkelt vardagsliv som främjar folkhälsa

Möjligheten att ta cykeln in till Höörs tätort varierar mycket inom Ringsjöbandet. Öster om väg 23 är gång- och cykelvägnätet väl utbyggt medan det saknas gång- och cykeltrafiknät på västra sidan om väg 23. Hela Ringsjöbandet har närhet till natur och goda rekreativmöjligheter.

#### Identitet

Genom att stärka rekreativstråk och tillgängligheten till Ringsjöarna kan det bli enklare för allmänheten att ta sig till sjöarna och utnyttja dessa bättre. Detta kan även locka företagare och besöksnäringen att utnyttja det stärkta läget.

### Miljöanpassat transportsystem

Utbyggnadsområdena ligger högst fyra km till Höörs station vilket möjliggör cykling tåget. Ringbuss trafikerar området men dess begränsade turtäthet (en gång i timmen) gör att majoriteten av de boende i områdena kommer att vara beroende av egen bil i vardagen. Utbyggnaden bidrar inte till att stärka kollektivtrafiken på övergripande nivå, men kan bidra till fler bussresenärer och kan motivera förbättringar av gång- och cykelvägnätet.

### Hänsyn till hav, sjöar och vattendrag

Det kommunala VA-nätet kommer att byggas ut och samtliga nya områden kommer att få kommunalt vatten och avlopp vilket förväntas minska negativ påverkan på Ringsjön.

### Skydd av natur-, kultur- och rekreativvärden

Utbyggnadsområdena har avgränsats med hänsyn till natur- och rekreativvärden i samband med planen för Ringsjöbandet. Utbyggnad av Ringsjöhöjden och Blommeröd kommer att påverka höga naturvärden och stor hänsyn krävs i kommande detaljplaner. Blommeröd överlappar även riksintresse för kulturmiljövärden. Pågående detaljplanearbete har visat att utbyggnaden varken påverkar fornlämningar eller äldre strandlinje, markanvändningsgränser, vägsträckningar, eller bebyggelsespår. Utbyggnaden bedöms därför inte påtagligt skada kulturmiljön. Ljungstorp söder överlappar område av riksintresse för friluftslivet. Natur- och rekreativvärdena måste särskilt be-lysas i kommande planering.

## 2.4 Plats för kommunal service

Det finns ett uppdämt behov av nya lokaler för kommunal service i Höör. Både skolan och kommunförvaltningen är trångbodda och det behövs nya platser i särskilt boende. Kommunen står inför stora investeringar och planeringsinsatser för att kunna bygga nya lokaler för sina egna verksamheter. De här satsningarna ska ses som drivkrafter för tätortsutveckling.

### Nybyggen som stärker småstaden

Kommunens strategiska lokalförsörjningsgrupp har sammanställt behoven under de närmaste 10 åren översiktligt. Slutsatsen är att redan 2019 behöver flera byggprojekt vara genomförda.

Utöver de byggprojekt som är nödvändiga för att klara den service som kommunen är skyldig att ge sina invånare finns det också starka skäl för kommunen att utveckla bibliotek och andra mötesplatser. Mötesplatser är ett av nyckelorden i Höörs kommuns vision, och möten mellan människor är centralt för att nå integration, god livsmiljö och social hållbarhet.

Nu gäller det att välja lämpliga platser för de nya byggnaderna så att verksamheterna kan fungera så bra som möjligt och så att det blir lätt för invånarna att ta sig dit. Men det är också viktigt att byggnaderna bidrar till helheten i småstaden på ett bra sätt. När en ny skola eller ett nytt bibliotek byggs så är det en stor investering som påverkar inte bara verksamheten inne i byggnaden, utan även stadsmiljön runt omkring. Det spelar därför stor roll var kommunen väljer att placera nya byggnader och investeringar, inte bara för dem som verksamheten riktar sig till utan för alla som rör sig i närheten.

Alla kommunala verksamheter är viktiga målpunkter i stadsmiljön och måste vara lättillgängliga även om de inte alltid är öppna för alla invånare som ett bibliotek är. Generellt för alla kommunala verksamheter är också att de är arbetsplatser och att de därför kan bidra till kundunderlaget för affärer och serveringar genom att de anställda gör ärenden i

anslutning till sitt arbete.

*Samla målpunkter och funktioner* är en av Höörs kommuns strategier för att stärka centrum (se översiktsplan för Höörs kommun). Det innebär att kommunen aktivt styr investeringar så att de stärker småstaden. Nybyggen för kommunens verksamheter kan bidra till fler målpunkter i närheten av stationsområden och kan medverka till en mer blandad bebyggelse.

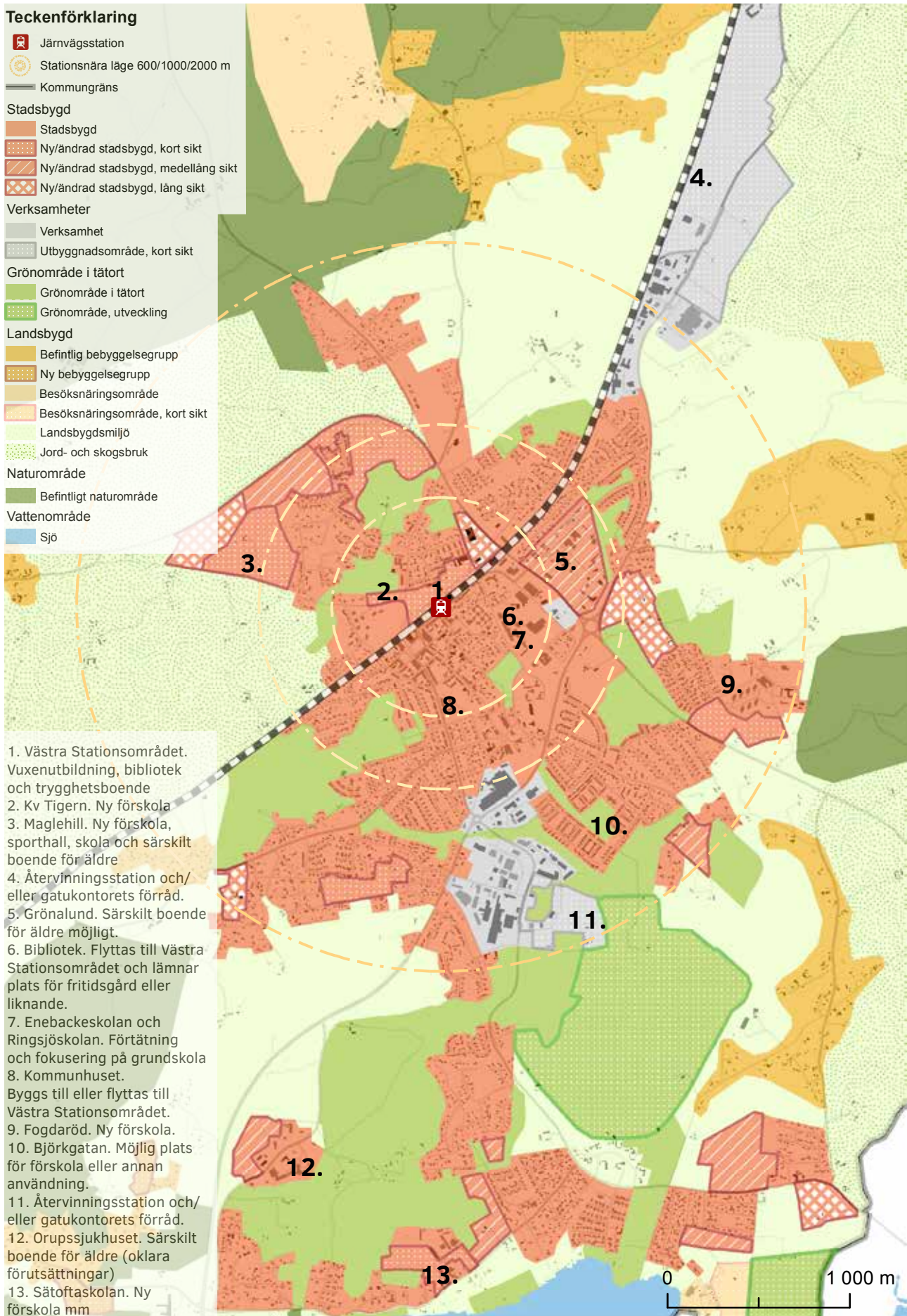
*Spännande arkitektur och lokala särdrag* är en annan av strategierna. Vid nybyggnation för kommunens verksamheter är det viktigt att tänka på att utformningen är viktig för stadsmiljön.

### Barnomsorg och utbildning

Inflyttningen av barnfamiljer gör att Höörs kommun har en relativt stor andel av befolkningen som är under 16 år och antalet barn och unga ökar stadigt. Lokalbehoven för barnomsorg och utbildning påverkas dock även av politiska beslut och omvärldsfaktorer som till exempel hur många barn det bör finnas per förskoleavdelning och hur många avdelningar det bör finnas på varje förskola. Planeringen för ny förskola vid Sätöftaskolan är redan påbörjad och invigning planeras till 2020 (markering 1 i figur U2.4.1). Ytterligare två nya förskolor för sex till åtta avdelningar vardera och en ny grundskola för 200 elever behöver vara genomförda 2020.

Skolor och fritidshem ska lokaliseras så att det är lätt och trafiksäkert för eleverna att ta sig dit, både för de mindre barnen som oftast har sällskap med





Figur U2.4.1. Markanvändningskartan med markering över lämpliga platser i Höör för utveckling av kommunens verksamheter.

en vuxen på väg till och från skolan, och för de lite större barnen som själva tar sig från skolan till sina fritidsaktiviteter. Både skolor och förskolor bör lokaliseras så att föräldrar har möjlighet att cykla när de lämnar sina barn. I Höör är avstånden korta och alla stadsdelar utom Sätöfta/Ringsjöbandet har mindre än två km till centrum. Det är därför positivt att Enebackeskolan ligger nära stationen centralt i Höör, och att det finns en förskola precis intill skolan. Viss förtätning bedöms vara möjlig på centrala skolområdet (Enebackeskolan och Ringsjöskolan, 7 i figur U2.4.1), särskilt om vuxenutbildning och bibliotek får nya lokaler på annan plats.

Förtätning och omvandling vid centrala skolområdet bedöms dock inte vara tillräckligt för att klara skolans lokalbehov och ett nytt skolområde behöver byggas. Både för föräldrarnas skull och ur driftsperspektiv är det en fördel om ny skola och förskola kan etableras samlat. Eftersom Höörs befolkningstillväxt sker till stor del genom generationsväxling i befintliga villor och fritidshusområden går det inte att tydligt knyta det nya lokalbehovet till en viss stadsdel, utan skolan bör lokaliseras på en plats som enkelt kan nås från hela Höör. Skolbygget förutsätter en plats där det är möjligt att avgränsa en tillräckligt stor tomt utan att styras allt för mycket av befintlig bebyggelse och kan därför inte enkelt genomföras i Höörs centrala delar. Vid Maglehill på i västra Höör (nr3 i figur U2.4.1) äger kommunen ett större markområde för tätortsutveckling som kan vara lämpligt för det nya skolområdet. Marken ligger i utkanten av tätorten, men bara 1 km från stationen och centrum, vilket gör området tillgängligt för boende i större delen av Höör. Planläggning kan påbörjas utan särskilda förberedelser.

Höör är en pendlingskommun och många invånare tar tåget till arbete och studier. För pendlare småbarnsföräldrar skulle det vara en stor fördel att ha tillgång till barnomsorg i direkt anslutning till stationen. Det skulle underlätta vardagen samtidigt som det skulle uppmuntra resmönster som inte är beroende av bilen. Befintlig pendelparkering i kv Tigern vid Tjurasjö (nr2 i figur U2.4.1) är ett bra läge för en stationsnära förskola i sex avdelningar. Kommunens egen mark räcker dock inte till och diskussioner pågår därför med stiftsgården Åkersberg om att köpa till mark. Behovet av pendelparkeringsplatser måste dock hanteras i samband med planläggning för förskola.

För att kunna lösa behovet av förskoleplatser på kort sikt etableras för närvarande en förskola vid Fogdaröd. På Björkgatan finns mark möjlig för ytterligare en förskola.

Gymnasiets introduktionsprogram och vuxenutbildning finns idag i Ringsjöskolan lokaler men behöver utökas och utvecklas i ett särskilt lärocentrum och gärna flyttas ut från grundskolans lokaler. Lärocentrat kräver inte skolgård och kan därför integreras i vanlig kvartersbebyggelse. Lärocentrat bör placeras centralt och stationsnära för att vara lättillgängligt för eleverna oberoende av var i kommunen de bor. Lärocentrat kan därför inrymmas i ny bebyggelse på Västra Stationsområdet (nr1 i figur U2.4.1) eller inrymmas i lediga, centralt belägna lokaler.

### Vård och boende för äldre

Andelen äldre i befolkningen ökar i Höörs kommun liksom i resten av landet. Social sektor bedömer att det kommer att behövas ytterligare två särskilda boenden för äldre med ca 60 platser vardera under de kommande 10 åren. Det första boendet bör vara



Foto från den kommunala förskolan Prästkragen, fotograf: Daniel Larsson

färdigt redan 2019. Särskilt boende är en personalintensiv verksamhet vilket ställer särskilda krav på byggnadens utformning. Det behöver vara minst 15 lägenheter per våningsplan, vilket gör det svårt att planera in särskilt boende i den centrala kvartersstaden.

Särskilt boende bör placeras så att det är lätt för anställda och anhöriga att ta sig dit. Dessa förutsättningar uppfylls i alla planerade utvecklingsområden och flera möjliga platser är därför tänkbara för särskilda boenden. Den plats som kommunen har bäst förutsättningar att bebygga i närtid och oberoende av andra aktörer är vid Maglehill i västra Höör (nr3 i figur U2.4.1).

Orupssjukhuset (nr12 i figur U2.4.1) innehåller lokaler som skulle kunna byggas om till särskilt boende, och inledande samtal har förts med den som köpt fastigheten av Region Skåne. Sedan köpet har hävts är dock förutsättningarna att etablera kommunala verksamheter där oklara. Kommunen bedömer fortfarande att ett särskilt boende för äldre skulle passa bra där och vore ett bra sätt att utnyttja befintlig bebyggelse, men till dess att det finns en ny ägare att förhandla med måste kommunen arbeta med andra lösningar.

Ytterligare en möjlig plats för särskilt boende finns i Grönalund (nr5 i figur U2.4.1), som kommunen avser omvandla till blandad stadsbebyggelse. Detta område ligger närmare centrum än både Orup och Höör Väster, men kräver markbyten och andra förberedelser innan det är möjligt att planlägga och genomföra. Bebyggelse här bör därför ses på mer än fem års sikt.

Ett trygghetsboende är egentligen en ordinär bostad och inte en kommunal verksamhet. Det kräver dock ett visst engagemang från kommunen i form av gemensamhetslokal med viss bemanning. Trygghetsboende med ca 35 lägenheter planeras som del av bostadsutvecklingen på Västra Stationsområdet (nr1 i figur U2.4.1).

## Kultur och fritid

Bibliotek och kulturverksamheter bör vara lätta att nå för alla och bör därför finnas i centrum. Höörs bibliotek ligger centralt och i fina lokaler, men undångömt i förhållande till gator, torg och viktiga cykelstråk (nr6 i figur U2.4.1). Om biblioteket får en mer framträdande plats i stadsmiljön kan det utvecklas som mötesplats och bättre bidra till småstadens attraktivitet. En placering vid det nya torget i Västra Stationstorget (nr1 i figur U2.4.1) skulle vara ett bra sätt att stärka stationsområdet med fler målpunkter och att bidra till att fler människor rör sig i den nya stadsdelen. Ett bibliotek kan med fördel kombineras med ett lärcentrum för ungdomar och vuxna. Kommunen studerar möjligheten att bygga nya bibliotekslokaler i magasinet/spannmålskvarnen kompletterad med en större tillbyggnad.

## Kommunhuset

Kommunens förvaltning är trångbodd i kommunhuset (nr8 i figur U2.4.1), och från hyr kommunen både möteslokaler och kontorsrum i kvarteret Mejeriet. Detta är inte en långsiktigt hållbar lösning, och på sikt behövs därför ett kommunhus med fler kontorsplatser.

Det finns flera argument för att kommunhuset ska fortsätta att finnas centralt och nära stationen. För det första handlar det om att stärka centrum genom att samla viktiga målpunkter där. För det andra är kommunhuset en av kommunens största arbetsplatser och bör ligga nära stationen för att förenkla för anställda som pendlar. För det tredje är det en demokratisk fråga att alla enkelt ska kunna ta sig till kommunhuset, även om fler och fler ärenden blir möjliga att uträtta digitalt och via e-tjänster.

Det finns två huvudalternativ när det gäller framtidens kommunhus. Det ena är att bygga till befintlig byggnad. Det andra är att bygga ett helt nytt kommunhus i Västra Stationsområdet och att omvandla befintligt kommunhus till bostäder eller andra funktioner.

## Teknisk försörjning

Återvinningscentralen och gatukontorets förråd finns båda två i Grönalund (centrala verksamhetsområdet). Att dessa verksamheter flyttar är en del av kommunens planering för att omvandla detta område till blandad stadsbebyggelse. När det gäller återvinningscentralen finns dock fördelar även ur verksamhetens perspektiv att flytta till ny plats.

Mellanskånes Renhållningsaktiebolag (MERAB) driver kommunens återvinningscentral. Verksamheten är dock trångbodd och i behov av att flytta till en större fastighet. Höörs kommun kommer därför att erbjuda en ny tomt i verksamhetsområde syd alternativt verksamhetsområde nord.

Verksamhetsområde syd är en bra placering även för gatukontorets förråd. Verksamhetsområde nord kan vara ett alternativ även för gatukontoret, men är sämre ur verksamhetens perspektiv eftersom många av fordonen är långsamtgående.

### Ungefärliga ytbehov

Maglehill (Höör Väster): ca 75 000 m<sup>2</sup>. Ytan är beräknad för att rymma skola, förskola, sport-hall samt särskilt boende för äldre. Grönytor, parkering och skolgårdsytor ingår, men inte idrottsplan.

Återvinningsstation: ca 15 000 m<sup>2</sup>.

Gatukontoret: ca 15 000 m<sup>2</sup>.

## 2.5 Grönområden och vattendrag

En del i att skapa den levande småstaden är tillgängliggöra gröna och blå områden i centrala delar av staden. Kommunens strategier för att utveckla natur i småstaden handlar om att planera för träden, att lyfta fram vattendragen i stadsmiljön och att utveckla grönområden och parker. Tätortsnära natur bidrar med flera kvaliteter till stadsmiljön och skapar såväl ekologiska som sociala och ekonomiska värden. Naturen i staden tillhandahåller en rad ekosystemtjänster som i flera fall är avgörande för stadsmiljöns attraktivitet och för de boendes fysiska och psykiska hälsa. Bland de mest betydelsefulla funktionerna i urbana miljöer är vissa reglerande och kulturella ekosystemtjänster som exempelvis anpassande av mikroklimat samt förutsättningar för människors rekreation och upplevelser. Grönska i staden kan också vara identitetsskapande och ligger i linje med hur Höör vill profilera sig som kommun. Naturen som inslag i stadsmiljön kan underlätta läsbarhet och möjligheten att orientera sig samtidigt som grönska löser upp och bryter av hårdgjorda stela strukturer och tillför liv till staden.

### Vägledning för grönområden:

- Naturvärdena ska öka
- Tillgängligheten ska förbättras och möjligheten till rekreation i sammanhängande grönstruktur ska stärkas.
- Möjligheten att vandra längs kommunens åar ska förbättras, speciellt inom småstaden.
- Åarna, dammar och sjöar ska lyftas fram tydligare i stadsmiljön som en del av den goda livsmiljön i småstaden.
- Vid förändringar i grönområdena ska ekosystemtjänster bedömas med särskilt fokus på sociala konsekvenser och fördröjning av dagvatten.
- Naturliga förutsättningar som vegetation och topografi styra utformningen av bebyggelse och bebyggelsestrukturer.
- Planeringen av småstaden ska ha träden som utgångspunkt vilket innebär att kommunen vill undvika att ta ner eller skada träd
- Grönområden i småstaden ska utformas som rekreativområden där de naturliga inslagen ska vara helt dominerande

### Grönområden i markanvändningskartan

#### Grönområde

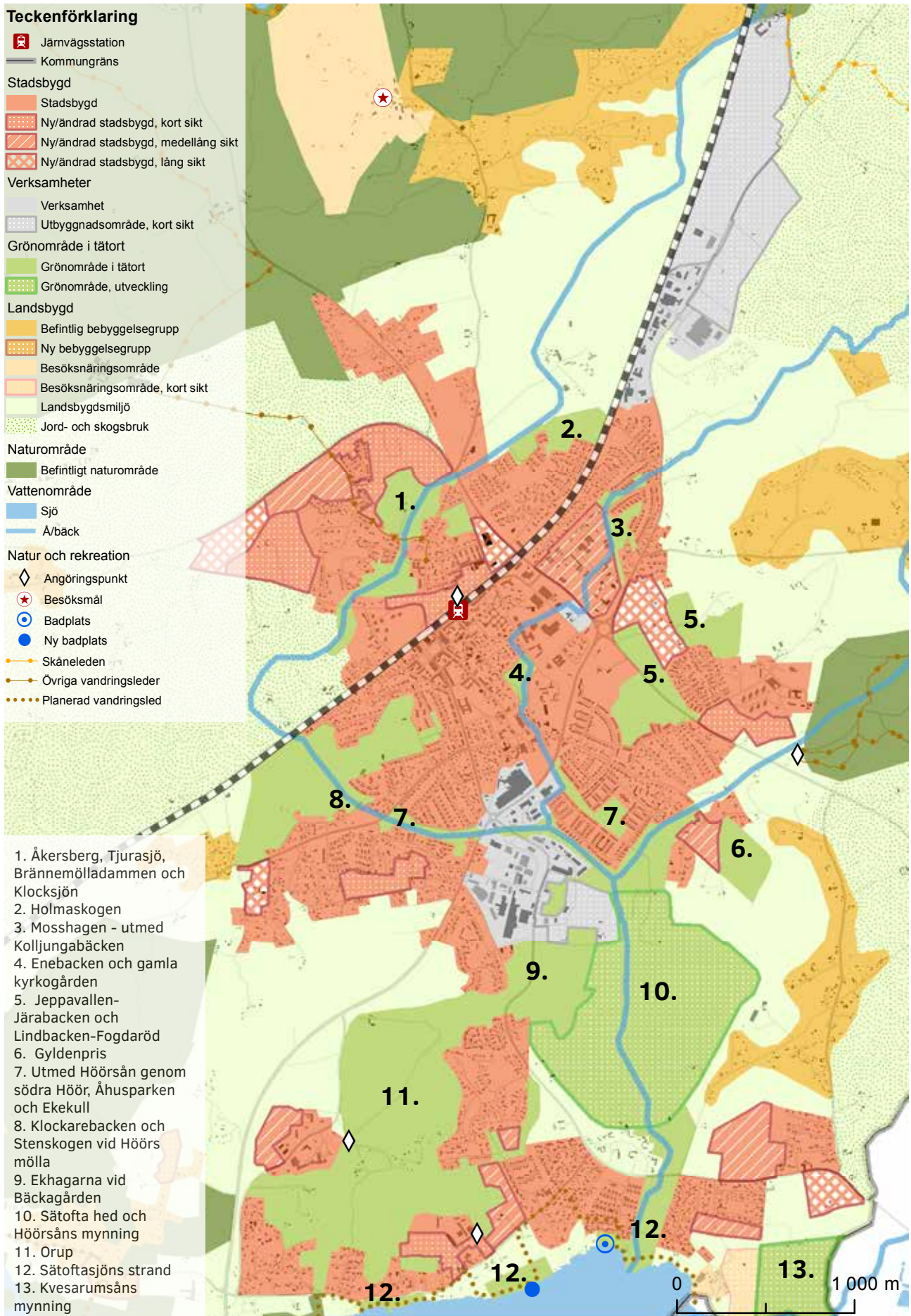
Grönområden i markanvändningskartan är parker och naturmark i tätortsmiljö som behöver skiljas ut från bebyggelsen för att de har en stor betydelse för orten. Små sjöar och dammar ingår. Anlagda områden för fritidsaktiviteter utomhus visas också som grönområden, liksom närrekreativområden, förutsatt att de direkt angränsar till stadsbygd (figur U2.5.1). Stadsdelsparker och mindre grönytor ingår i stället i områdestypen stadsbygd och markeras inte särskilt i markanvändningskartan.

#### Grönområde, utveckling

Ett par områden är markerade som utvecklingsområden i sin funktion som grönområden. För dessa områden finns konkreta förslag och planer för hur kommunen vill arbeta vidare med utvecklingen inom dessa delområden.

De grönområden som är avgränsade i småstaden Höör är baserade på grönstrukturprogrammets urval av "större värdefulla naturområden", "närrekreativområden" och "gröna stråk". Särskild uppmärksamhet har ägnats åt möjligheten att lyfta fram grönområden i anslutning till Höörsån, Kolljungabäcken och Lerbäcken (figur U2.5.1).

Områden för närrekreativ som ligger utanför själva tätorten markeras som naturområden och är beskrivna i kapitlet Tillgänglig natur med höga kvaliteter.



Figur U2.5.1. Användning av mark och vatten i Höörs kommun, samt grön- och vattenstråk och platser för natur och rekreation.

### Gröna och blå kvaliteter i småstaden

Befintligt vatten och grönska är kvaliteter som gör småstaden Höör attraktiv för såväl besökare som de som bor här. Tätortsnära sjöar, dammar och åar är rumsbildande och skapar naturliga gränser och stråk inom och orten samtidigt som de kopplar samman småstaden med det omgivande landskapet. Avgörande för gröna områden och strukturer är förekomsten och sammansättningen av träd. Träden har en stor betydelse för att leverera ekosystemtjänster på alla nivåer. Träden är rumsbildande element som ramar in och fungerar som referensobjekt i förhållande byggda miljöer. Trädens kronor ger skugga och reglerar temperaturen i såväl utemiljö som inne i byggnader. Kronornas lövverk håller också regn och bidrar på så vis till att reglera vattenflödet i samband med kraftiga skyfall. Även trädens rotsystem har en vattenreglerande funktion då de tar upp och fördröjer en del av det vatten som faller. Träden har även förmågan att rena luften och att ta upp och binda föroreningar och koldioxid. Träden kan även ha en viss bullerdämpande effekt men framför allt har de förmåga att visuellt avskärma miljöer från varandra.

De områden som finns utpekade som utvecklingsområden för natur- och rekreation i markanvändningskartan är områden som innehåller hög andel skyddsvärd natur i kombination med att de är strategiskt belägna i småstaden och på så vis utgör potentiella eller faktiska närrekreationsområden för de boende i Höör. I flera av områdena utgörs vegetationen i trädskiktet till stor del av stora ekar. Den rikliga förekomsten av ek är skapar stora kvaliteter för såväl människor som djur då eken utgör livsmiljö för många arter. Viktigt i samband med bevarandet av ekar är att det finns träd i olika åldrar och stadier för att de arter som är knutna till ekar ska kunna förflytta sig och leva vidare över tid. Generellt för småstaden är att trädbeståndet och framför allt gamla och grova träd utgör kvaliteter som bör bevaras och utvecklas.

### Utmaningar

En utmaning i samband med planeringen av småstaden blir att försöka koppla samman natur och gröna/blå områden inom samhället. En övergripande grönstruktur som är sammanhängande utgör en kvalitet för såväl människor som djur- och växtarter vars förflyttning och spridning underlättas. Kommunen vill verka för att bevara och utveckla befintliga grönområden i centrum men samtidigt är det en utmaning att koppla samman de områden som finns med varandra och med de gröna och blå miljöer som finns utanför småstaden. Höör är omgivet av frodiga skogslandskap och omfattande sjölandskap (Ringsjöområdet). På så vis har grönskan och vattnet inom tätorten potential att, förutom sin roll som tätortsnära rekreationsområde, fungera som

en brygga ut till den omgivande naturen. En annan utmaning är att tillgängliggöra den natur som finns idag. Ett gott exempel på hur det kan gå till är vid Klocksjön där ett relativt vild naturområde mitt i småstaden har tillgängliggjorts genom utläggande av spångar över den annars svårtillgängliga, tätbevuxna och våta marken. Vildvuxna naturområden med höga träd och tät vegetation är en stor kvalitet som finns på flera platser i centrala Höör. Dessa områdens naturlika karaktär bör ses som en resurs eftersom de innebär en stor potential att genom enkla åtgärder tillgängliggöra naturen för allmänheten.

### Vidare arbete

Frågan om bevarande och utveckling av trädbestånd i urbana miljöer är högaktuell, inte minst i samband med diskussion kring ekosystemtjänster och vad träden kan göra för oss människor och för stadsmiljön i allmänhet. Höörs kommun har en ambition om att vara en naturnära kommun som anpassar sig till ett förändrat klimat. En av de uttalade strategier som finns för att främja natur i staden är att planera för träden. Politiska diskussioner har ägt rum kring hur man ska förhålla sig mot nedtagande av träd, framför allt på kommunal mark. En motion har lagts fram utifrån vilken det har beslutats att alla träd på kommunal mark, inklusive bolagsmark, ska så långt det är möjligt bevaras och att alla nyplanterade träd ska vara av sådan ålder och storlek att de snabbast möjligt smälter in i miljön. Dessutom är kommunens hållning att i gör-ligaste mån ersätta nedtagna träd samt att kostnaderna för nyplantering skall beaktas vid projekteringen (KF 2011-11-30, §78, Dnr129/11-01). Vid exploatering och förändringar i urbana delar krävs extra hänsyn för att skapa goda livsmiljöer för träd. Träd i gatumiljö och i hårdgjorda ytor kräver särskild hänsyn i samband med anläggande och skötsel. Framtagandet av en kommunal trädpolicy eller trädplan kan vara ett lämpligt led i arbetet med att bevara och utveckla det befintliga trädbeståndet.

En fördjupning krävs också kring hur kommunen ska förhålla sig till sina centralt belägna vattenområden och vattendrag. Inte minst åarna har stor outnyttjad potential och kvaliteter som skulle kunna tillgängliggöras och lyftas ytterligare. I samband med en fördjupning av översiktsplanen för småstaden Höör så bör central blå- och grönstruktur behandlas och lyftas på en mer detaljerad nivå än vad som är möjligt i denna översiktsplan.

## 1. Åkersberg, Tjurasjö, Brännemölladammen och Klocksjön

Strax sydväst om Åkersberg finns ett kuperat område med stora ekar och hassel (figur U2.5.2). De lägre partierna är fuktigare med björk, gran och al. Lövslogen längs Höörsån har stora naturvärden liksom ekmiljöerna runt Tjurasjö. Området är en del av ett större naturområde som sträcker sig längs Höörsån mot nordost. Tjurasjö och Brännemölladammen är båda välbesökta och centrala parkområden.

Tjurasjö och parken närmast denna, liksom Klocksjön och Brännemölladammen samt omgivningarna runt Villa Backa är detaljplanelagda som vatten respektive park. Området närmast Åkersberg är i dagsläget detaljplanerat för andra ändamål. Hela det aktuella området bör betraktas som en helhet och tillgängligheten till det bör stärkas genom exempelvis gångstråk.

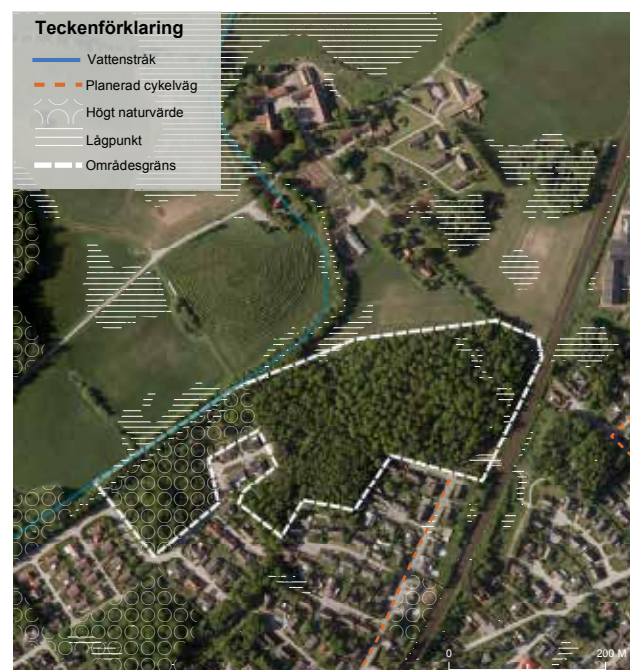


Figur U2.5.2. Karta över ek- och hasselpartierna vid Åkersberg.

## 2. Holmaskogen

Området är ett skogsparti i norra delen av Norrevärn som har stor betydelse för närboendes möjlighet att röra sig i naturen till vardags. Här finns flera välanvända stigar som sammanstrålar i ett stråk ner mot Brännemölladammen. I norr finns förbindelse ut mot Holma där det finns såväl folkhögskola som förskolor vilka aktivt nyttjar grönområdet inom ramen för sina vardagliga aktiviteter och undervisning. Naturvärdena är begränsade och bedöms i Holmaskogen som klass 3 på en fyrgradig skala. Betydelsen för närrekreation är desto större. Området används även av boende öster om järnvägen, där tillgången på närnatur är begränsad och det bör därför säkerställas och skötas så att rekreativvärden består. Skogsbruket kan behöva anpassas för att bevara och utveckla skogsområdets rekreativvärden.

I norr gränsar Holmaskogen till ett stort men förhållandevis outnyttjat område med ett vackert, öppet odlingslandskap (figur U2.5.3). I den delen finns en stor, artrik ängsmark som i sig är en sevärdhet. Området som tidigare har varit reserverat för en eventuellt ny dragning av väg 13 är förhållandevis outnyttjat och skulle kunna lyftas fram bättre.



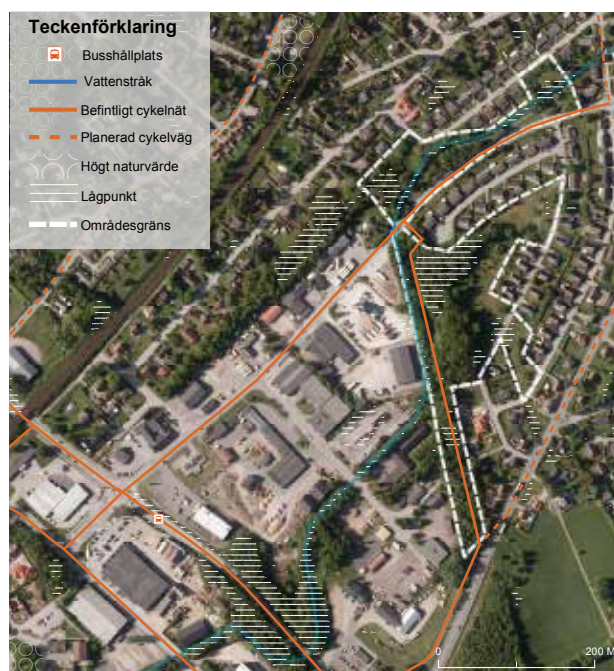
Figur U2.5.3. Karta över Holmaskogen.

### 3. Mosshagen - utmed Kolljungabäcken

Mosshagen är ett strategiskt viktigt rekreationsområde som i takt med förverkligandet av kringliggande planer väntas få en ökad betydelse som närrekreationsområde för de kringboende. Området ligger idag som en grön enklav som avgränsas av det centrala verksamhetsområdet, Grönalund, i sydväst och av kringliggande villaområde på övriga sidor (figur U2.5.4). Den här delen av småstaden ligger idag inklämd mellan infrastrukturleder och industriområden. I norr finns Norra Industriområdet, i söder finns Grönalunds verksamhetsområde och väg 13, i väster avgränsas området av Södra stambanan och i öster av väg 23. Grönområdet är idag delvis öppet framför allt i de östra delarna. I de västra delarna och söderut längs Kolljungabäcken finns uppvuxna träd och skogskaraktär. I den sydvästra delen mot Grönalund är marken något mer kuperad. Ett stråk med skog fortsätter söderut ner mot väg 23 och avgränsar det som idag är verksamhetsområde mot villabebyggelsen kring Violgatan och Guldregngatan längre norrut.

Omvandlingsplaner finns för Grönalunds verksamhetsområde (se område nr4 i bostadsutbyggnad 2.5, figurerna U2.3.8 och U2.3.9) till bostadsområde med blandade funktioner. En ny detaljplan finns även precis väster om Violgatan. Planen innebär inte någon ytterligare byggrätt i förhållande till den plan som redan ligger i samma område utan är främst en korrigerande av placeringen av redan planlagda tomter. Genom planändringen frigörs mer naturmark, bland annat en höjdrygg bevuxen med ung ek, tall, björk och rönn som finns i västra delen av Mosshagens grönområde.

Områdets nuvarande och förväntade funktion som grönområde för de närboende gör att det bör bevaras och utvecklas genom att befintliga kvaliteter förstärks. Bland annat bör Kolljungabäcken och höjdryggen som är befintliga kvaliteter i området idag lyftas fram, accentueras och tillgängliggöras. Gröna kopplingar som binder samman Mosshagen med kringliggande grönstruktur är viktiga att jobba vidare med, dels åt sydväst och norrut utmed Kolljungabäcken men också via befintliga skogs- och trädstråk söderut mot väg 23 och parallellt med Industrigatan i väster. Mosshagen värderas i den naturvärdesinventering som finns i kommunens grönstrukturprogram som klass 3, vilket innebär att det bedömts ha relativt höga till måttliga naturvärden.



Figur U2.5.4. Karta över Kolljungabäckens sträckning genom centrala Höör.



#### 4. Enebacken och gamla kyrkogården

Enebacken och den gamla kyrkogården (figur U2.5.5) utgör tillsammans en viktig grönstruktur för Höörs centrala delar. Den tidigare fäladsmarken Enebacken är numera stadspark och bjuder på ett varierat utbud av träd och buskar, planteringar och dammar. Som namnet antyder finns även enbuskar. På kyrkogården finns enstaka värdefulla större lövträd och torrmarksflora.

Enebacken är Höörs mest centrala parkområde med stora sociala och rekreativa värden. Parken används av många Höörsbor för rekreation, lek och undervisning. Vintertid finns även möjlighet att använda parken för pulkaåkning. Kyrkogården används som gångstråk men i övrigt i oklar utsträckning.

#### 5. Jeppavallen-Järabacken och Lindbacken-Fogdaröd

Vid Jeppavallen finns gamla hagmarker med stort inslag av grova ekar och rikt buskskikt (figur U2.5.6). För att bibehålla och öka naturvärdena behöver området röjas så att de stora träden kan fortsätta utvecklas fritt. Området söder om och delar av området norr om väg 13 är nyckelbiotop. Söder om vägen genomkorsas skogspartiet av flera stigar som används flitigt av såväl närboende som motionärer och andra. Norr om vägen används området framför allt av närboende. Här har betesmarkerna restaurerats och betas av får. Ytterligare en bit norrut finns ett variationsrikt område med bland annat ekhagar och äppellundar som är välbesökt av närboende. Här finns också kulturhistoriska lämningar i form av hägnader.

Höörs kommun sköter stigarna och är i sin roll som markägare också ansvarig för områdets övriga skötsel. En skötselplan finns för området som ska säkerställa att naturvärdena bibehålls eller ökar.

#### 6. Gyldenpris

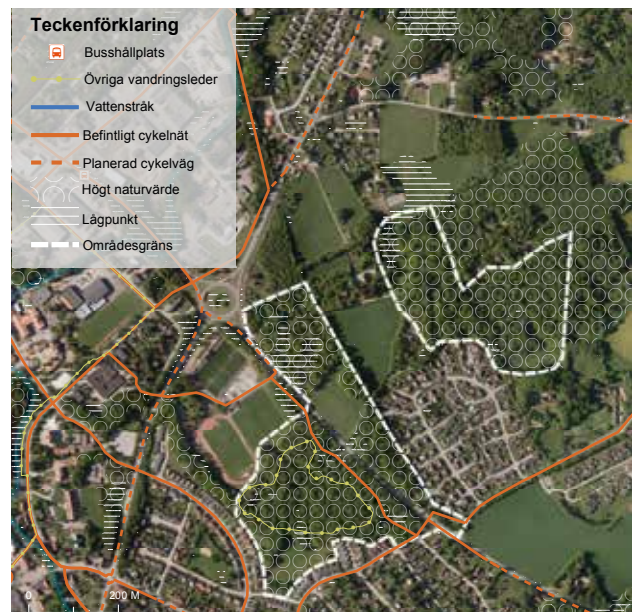
Ganska gles skog, tidigare hagmark, på en höjdygg där trädskiktet består av ek medan buskskiktet domineras av hassel (figur U2.5.7). Grova träd och död ved bidrar till naturvärdena.

Området används sannolikt av närboende för promenader och lek. Stigar och vägar knyter ihop området med Ekekull och andra områden söderut.

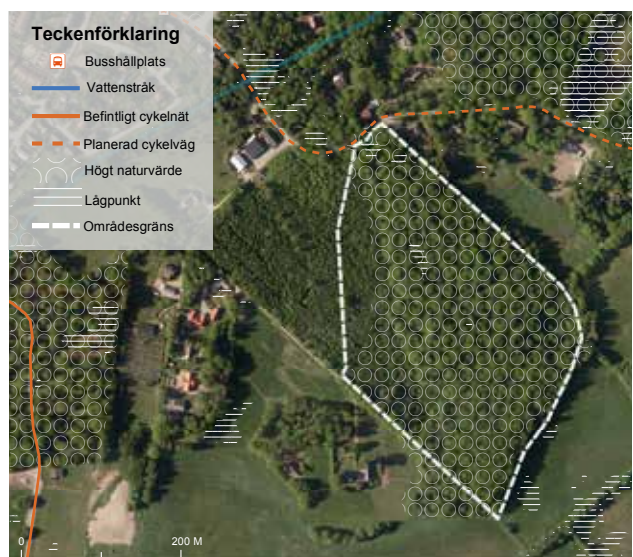
Kommunens roll är att säkerställa området för natur och rekreation samt ta fram en skötselplan.



Figur U2.5.5. Karta över Enebacken och gamla kyrkogården i centrala Höör.



Figur U2.5.6. Karta över Jeppavallen med omgivning.



Figur U2.5.7. Karta över Gyldenpris med omgivning.

## 7. Utmed Höörsån genom södra Höör, Åhusparken och Ekekull

Höörsån rinner från Höörs Mölla österut genom Åhusparken och Ekekull i Höörs södra delar innan den viker av söderut över Sätofta hed (figur U2.5.8). Åns sträckning utgör ett naturligt och lummigt grönstråk med stora träd och fin flora på flera håll. Åfåran är bitvis fin med stenbottnar. Längre österut mynnar Kolljungabäcken ut i Höörsån. Här finns rester av äldre hagmarker med ek, lind och hassel. I de tidigare ängsmarkerna vid Ekekull dominerar ekarna och området betas numera av får under sommarhalvåret.

Åhusparken är bostadsnära grönområde för många bostadskvarter och fungerar både som passage och målpunkt. En lekplats finns i parken. Ekthagarna vid Ekekull är välbesökta och används av många för promenader och lek. I området finns även ridstigar.

Höörsån kan framhåvas bättre och dess funktion som grönt stråk kan stärkas. Stigarna vid Ekekull ska hållas i gott skick. Höörs kommun har ansvar för att detta sker.

Grönområdet kring ån har betydelse för att hantera och jämna ut höga flöden. För att förebygga översvämningar i åns omgivning är det därför viktigt att inte hårdgöra kring ån eller att hindra vattnets flöde.



Figur U2.5.8. Karta över Höörsåns sträckning genom Höör.

## 8. Klockarebacken och Stenskogen vid Höörs mölla

Klockarebacken och Stenskogen vid Höörs mölla är välbesökta tätortsnära skogar med stora rekreativa värden (figur U2.5.9). Större delen av området är kuperat och eken är det trädslag som dominerar. Buskskiktet är varierat med brakved, hägg, fläder och hassel. Närmast Höörsån är markerna fuktigare och beväxna med björk och al. I hela området finns rikligt med lämningar och spår från sandstenbrytning.

Flera stigar finns i området, såväl markerade som omarkerade. Leden "Brottets bana" går längs ett gammalt järnvägsspår där sten fraktades från stenbrotten till Höörs station vid tiden kring förra sekelskiftet. Kommunens uppgift är att fortsätta hålla leden och ledmarkeringar samt informationsskyltar i gott skick.



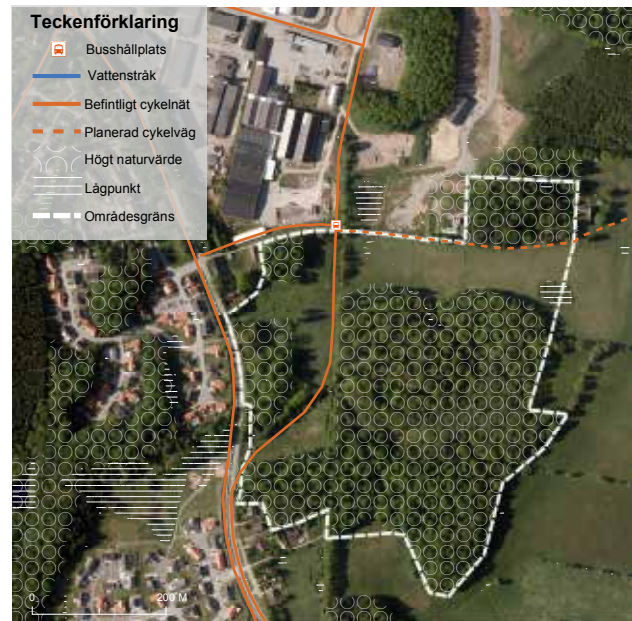
Figur U2.5.9. Karta över Klockarebacken och Stenskogen vid Höörs Mölla.

## 9. Ekhangarna vid Bäckagården

I södra delen av centrala Höör, vid Bäckagården, finns ett bälte med rester av ekhagar som tillsammans har mycket höga naturvärden (figur U2.5.10). De riktigt stora ekarna saknas men förekomsten av äldre och vidkroniga ekar är god och området kommer att bli mer värdefullt med tiden. I den sydligaste delen finns ett alkärr, också det med stora naturvärden. Delar av området betas vilket är positivt för biodiversiteten.

Den sydligaste delen är utpekad som naturvärdesobjekt.

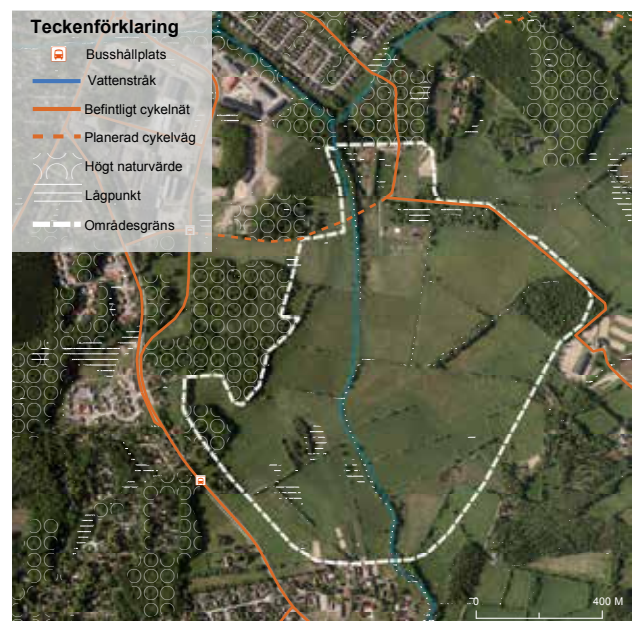
Tillgängligheten till området är begränsad och det används troligen inte särskilt flitigt för rekreation och promenader annat än av enstaka personer. Vid utveckling av Sätofta hed bör även detta område omfattas av åtgärder för ökad tillgänglighet. En skötselplan bör tas fram för att säkerställa att de gamla ekarna inte blir inträngda av annan vegetation.



Figur U2.5.10. Karta över Ekhangarna vid Bäckagården.

## 10. Sätofta hed

Sätofta hed (figur U2.5.11) erbjuder stora sammanhängande arealer med öppna fuktpåverkade marker där vissa delar är betade och andra inte. Området har redan idag höga naturvärden men har stor potential att utvecklas som häck- och rastplats för bland annat vadare. Restaureringsplaner för vattendrag och våtmarker har funnits under längre tid och Höörs kommun bör ta ansvar för att dessa genomförs. Sätofta hed har också potential att utvecklas till ett tätortsnära natur- och rekreationsområde. En lämplig plats för angöringspunkt ska identifieras och tillgängligheten till området ska förbättras.



Figur U2.5.11. Karta över fuktmarkerna vid Sätofta hed och Höörsåns fortsättning ner mot Sätoftasjön

## 11. Orup

Orupsberget och dess sluttningar består till största del av igenväxande hagmarker som på de flesta ställen omvandlats till sluten skog (figur U2.5.12). Längst upp på berget är skogen mager med inslag av både löv- och barrträd. Längre söderut dominerar ädellövträden. Bestånden är olikåldriga vilket bidrar till en varierad skog med stora naturvärden. Stora delar är bokskog men här finns också ekhagar, alkärr och askkärr. Den sydvända sluttningen ger ett lokalklimat som även gynnar lönn, avenbok och den värmekrävande linden.

I området finns flera nyckelbiotoper och två biotopskyddsområden. Delar av området planeras bli Natura 2000-område och på sikt även skyddas som naturreservat.

Sedan början av 1900-talet har Orup varit en plats för konvalescens och rekreation. Idag är området ett populärt strövområde som genomkorsas av en mängd stigar, anlagda såväl som spontana. Leder för promenader av varierande längd samt för mountainbike finns iordningställda och markerade.

Kommunen vill verka för att tillgängligheten är fortsatt god, dels via vandringsleder, dels via kollektivtrafik. Orupsbergets sydsluttning utvecklas för natur och rekreation. Höörs kommun välkomnar den planerade reservatsbildningen. Kommunen kommer att ta initiativ till att upphäva byggnadsplanen som överlappar nyckelbiotopen så att naturen kan skyd-



Figur U2.5.12. Karta över Orups rekreationsområde.

das. Områdets kvaliteter som rekreationsområde ska lyftas fram som resurs för hela tätorten och angöringspunkten vid Orups sjukhus bör förstärkas. Läs mer om planerad utveckling av Orup i 12. Sättoftasjöns strand och Höörsåns mynning



Utsikt från Orupsberget

## 12. Sättoftasjöns strand och Höörsåns mynning

### Sättern

Vackra hagmarker med grov ek och strandmarker längs Östra Ringsjön. Naturvärdena är framför allt kopplade till trädsnittet.

Ekhagen är utpekad som naturvärdesobjekt och strandskydd gäller längs sjön.

Området är relativt svårt att både nå och hitta men kan utvecklas till ett mål för promenader framför allt för närboende. Kommunen ska utreda möjligheten att anlägga en kommunal badplats vid Sättern och att utveckla området som natur- och rekreationsområde. Östra delen av Orupsområdet länkas österut genom att utveckla vandringsstråk mot Sättofta hed via Sättern (figur U2.5.13).

Läs mer om området i Plan för Ringsjöbandet.

### Höörsåns mynning

Höörsån rinner från norr genom området och omges av hagmarker med fina unga ekar och artrikt trädsnitt innan den mynnar i Sättoftasjön.

Hela området skyddas av strandskyddet och ingår även i föreslaget utvidgat riksintresseområde för friluftslivet.

Hagmarkerna kring Höörsåns mynning utvecklas till rekreationsområde med stråk längs Höörsån och koppling till Sättofta hed. Läs mer om området i Plan för Ringsjöbandet.

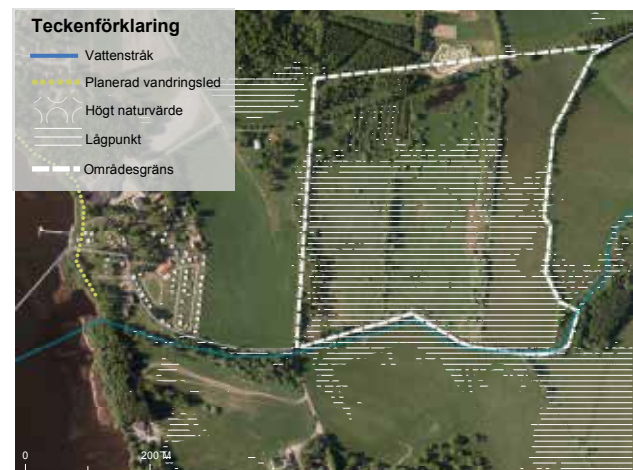


Figur U2.5.13. Karta över naturområdena längs Sättoftasjön och Höörsåns mynning.

## 13. Fuktängarna vid Kvesarumsån

Nära Kvesarumsåns utlopp (figur U2.5.14) i Östra Ringsjön finns låglänta och öppna marker som till större del inte har hävdats under lång tid. Trots detta har området höga naturvärden och god utvecklingspotential med goda möjligheter till att anlägga nya våtmarker och stärka hävden med betet och slåtter.

Höörs kommun bör ta ansvar för att området utvecklas på bästa sätt ur ett naturvårds- och rekreationsperspektiv. Området är ett mellankommunalt intresse med Hörby kommun där större delen av ån rinner.



Figur U2.5.14. Karta över naturområdet norr om Kvesarumsån vid strax öster om åns mynning.

## 2.6 Verksamhetsområden

Verksamhetsområden är en viktig del av småstaden eftersom de innehåller arbetsplatser och plats för viktiga samhällsfunktioner. Brädgårdar, verkstäder och tillverkningsindustri är exempel på verksamheter som kan skapa störningar om de blandas med bostäder. Särskilda områden behöver därför avgränsas så att ytkrävande och störande verksamheter kan utvecklas långsiktigt och fortsätta att utvecklas liksom verksamheter som alstrar tunga transporter.

Frisörsalonger, kontor, butiker och liknande bör däremot i första hand utvecklas integrerat med stadsbebyggelsen i centrum eller som en del av bostadsområden.

### Verksamheter i markanvändningskartan

#### *Verksamhet*

Verksamhetsområden i markanvändningskartan (figur U2.6.1) 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 personaltensiv verksamhet.

#### *Verksamhet, utveckling*

Avser område för framtida utveckling av verksamheter för den typ av verksamheter som inte bör blandas med bostäder.

### Utgångsläge

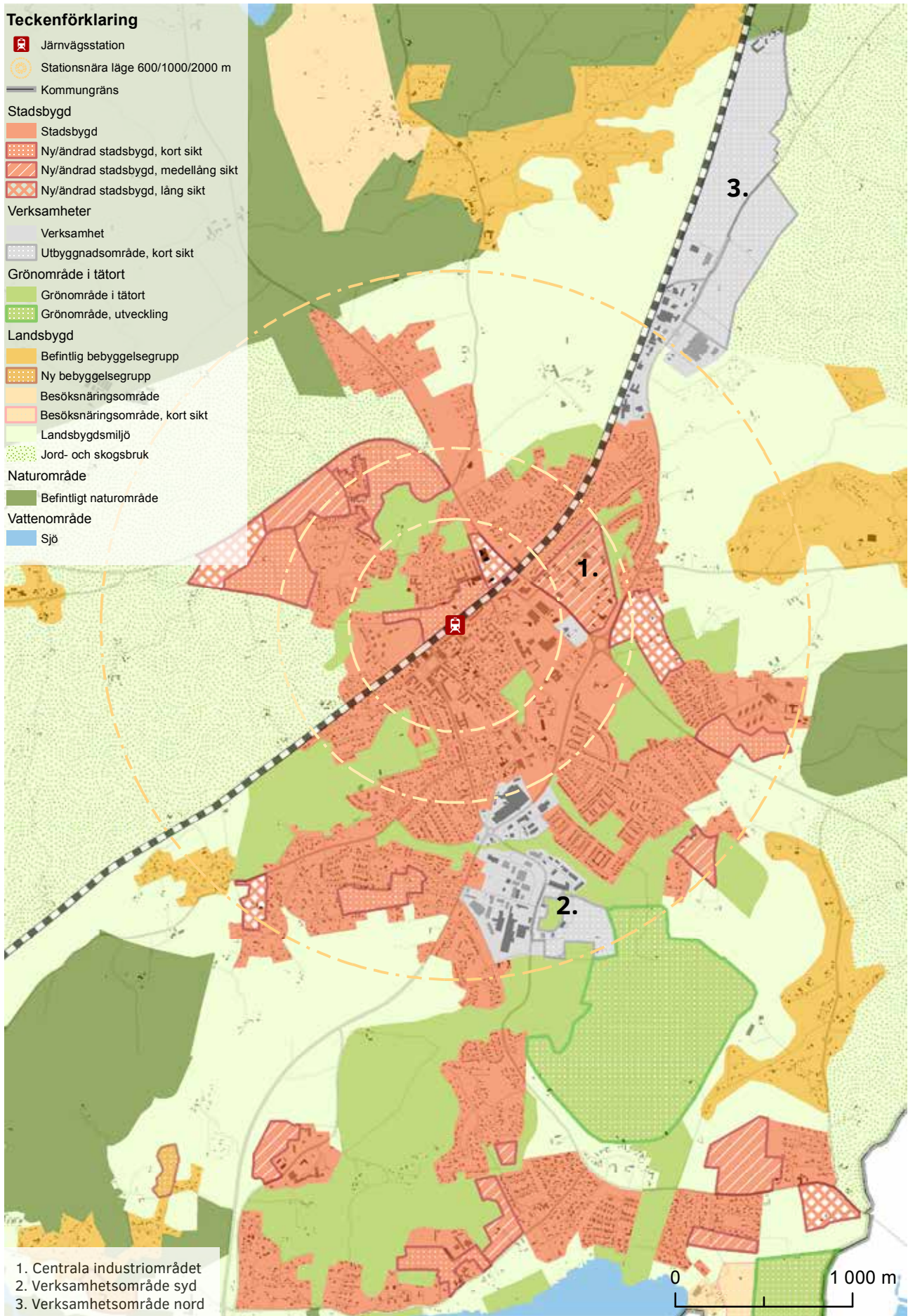
I Höör finns tre huvudsakliga verksamhetsområden. Centrala industriområdet är det äldsta området, och ligger mindre än en kilometer från Höörs station. Verksamhetsområde nord ligger längs med väg 23 i norra delen av tätorten och verksamhetsområde syd har utvecklats invid nya Sättoftavägen. Planlagd mark färdig att sälja finns både på nord och syd. Vid verksamhetsområde nord finns möjlighet att på lång sikt utöka verksamhetsområdet ytterligare. Vattenreningsverket finns vid Ormanäs. Verksamhetsområdena ligger vid Höörs infarter och genomfarter längs väg 23, väg 13 och Nya Sättoftavägen. Områdena får därför stor betydelse för hur Höör ser ut från vägtrafikantens perspektiv.

### Markbehov för framtiden

Höörs kommuns planering för verksamhetsområden riktar sig till hantverkare, verkstäder, serviceföretag och mindre tillverkningsindustrier. Därutöver planerar kommunen för utveckling av offentliga verksamheter som återvinningscentral och reningsverk.

Höörs kommun planerar också för att kunna erbjuda mark i verksamhetsområden för handel som riktar sig till en lokal/delregional kundkrets, och särskilt för handel med skrymmande varor. Däremot planerar kommunen inte för större externa handelsområden med regional kundkrets, eftersom utvecklingen under senare år pekar på att den typen av etableringar dras till de mest tätbefolkade regiondelarna. För Höörs del är det därför viktigare att stärka centrumhandeln och att erbjuda mark för utveckling med mer lokala drivkrafter.

Då och då kommer förfrågningar om mark för skrymmande anläggningar som inte alstrar mycket transporter och därför inte kräver direkt närhet till större vägar. Anläggande av solcellspark är ett exempel. Udda frågor av det slaget hanteras med utgångspunkt i hur väl de stämmer med kommunens vision och översiktsplanens målbild. Samhällsutvecklingen och trender i omvärlden påverkar behovet av mark på ett sätt som kan vara svårt att förutse. Förändrad handel- och godshantering kommer att påverka markbehovet för godshantering. Region Skåne pekar i sin godsstrategi på behovet av strategiska noder för godshantering vid hamnarna och vid järnvägen i norra Skåne. Inget tyder dock på att några större nav för gods eller transporttekniska anläggningar skulle efterfrågas i Höörs kommun. Däremot är det möjligt att behovet av lokala omlastningscentraler kommer att öka.



Figur U2.6.1. Markanvändningskarta för småstaden med fokus på verksamhetsområden.

## 1. Centrala industriområdet

Kommunens planering för att omvandla centrala industriområdet (figur U2.6.2) till stadsbygd har beskrivits i avsnitt om bostadsutbyggnad (avsnitt U2.3 område nr4 samt figurer U2.3.8 och U2.3.9). Avsikten är att flytta de mest störande verksamheterna som ett första led i omvandlingen. Verksamheter som inte stör sin omgivning eller har stora transportbehov kan finnas kvar i området även efter det att bostäder byggts i området.

Omvandlingen från verksamhetsområde till område för stadsbebyggelse betyder alltså inte att alla verksamheter behöver flyttas. De verksamheter som funderar på att göra större investeringar bör dock överväga om de finns på rätt plats. Kommunen kommer att bjuda in berörda fastighetsägare och verksamheter till tidig dialog om områdets utveckling innan mer konkreta planer tas fram för området. Dagligvaruhandel och annan besöksintensiv verksamhet är lämplig att behålla i nära anslutning till Frostavallsvägen/väg 13.

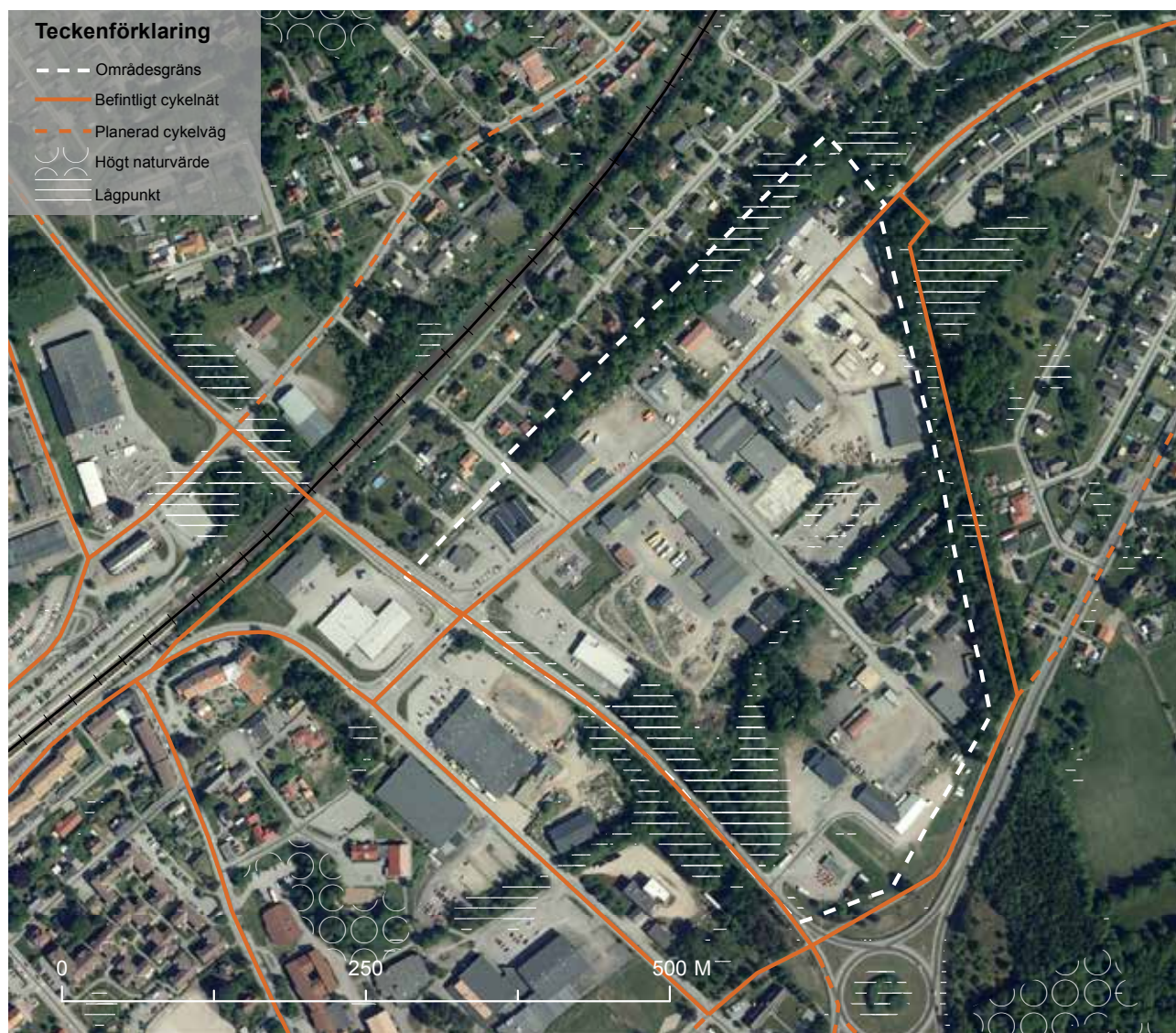
Söder om Frostavallsvägen finns värmeverket. Denna verksamhet är inte lämplig att integrera med stadsbygd och fastigheten är fortsatt markerad som mark för verksamheter.

### Konsekvenser Centrala industriområdet

#### Befolkningstillväxt

Som en komplettering till befintlig konsekvensbeskrivning i avsnitt U2.3 bostadsbyggande så bör nämnas att befolkningstillväxt i området förväntas skapa ökat underlag för befintliga verksamheter inom området och i närområdet. Befintliga icke-störande verksamheter ska i mesta möjliga mån tillåtas vara kvar och utvecklas i enlighet med omvandlingen för området som helhet.

Se även konsekvensbeskrivning för Grönlund (område nr4 i avsnitt U2.3, bostadsbyggande)



Figur U2.6.2. Centrala industriområdet



## 2. Verksamhetsområde syd

I verksamhetsområde syd (figur U2.6.3) finns både delar som är exploaterade sedan länge och delar som blivit tillgängliga genom Nya Sätöftavägen. De tomter som har skyltläge och allra bäst tillgänglighet vid huvudvägarna är bebyggda, men även återstående tomter har god tillgänglighet. Det finns lediga tomter både i de äldre delarna och vid Terminalvägen i de nyare delarna. Redan bebyggda fastigheter utvecklas över tid med nya verksamheter. Utmed Nya Sätöftavägen finns potential att bättre utnyttja skyltläget i framtiden.

Omvandlingen av centrala industriområdet innebär att återvinningscentralen och gatukontorets förråd behöver erbjudas ny mark, och båda dessa skulle med fördel kunna flytta till verksamhetsområde syd.

Verksamhetsområde syd bör inte växa söder om Sångarevägen/markvägen mot Bäckagården.

### Konsekvenser Verksamhetsområde syd

#### Befolkningstillväxt

Nya och befintliga verksamheter skapar förutsättningar för fler arbetstillfällen i Höör.

#### Integrerad kommun

Arbetsplatser bidrar till att småstaden som helhet får ett tillskott av liv och rörelse dagtid.

Området har dock även en barriäreffekt mellan Höörs centrum och Sätöfta. Detta kan motverkas genom omsorgsfull gestaltning i samband med förändringar av framförallt cykelvägens närmiljö. Trygg och attraktiv passage genom området för oskyddade trafikanter ska alltid beaktas i samband områdets utveckling.

#### Miljöanpassat transportsystem

Området ligger en kilometer från Höörs järnvägsstation och är centralt beläget i småstaden i förhållande till var de flesta bostäderna är belägna. Beroende på vilket ärende folk har till området så finns det goda förutsättningar för många att nå området med cykel eller till fots.

#### Hushållning med mark- och vattenresurser

Befintlig markanvändning är till övervägande del redan planlagd mark för verksamheter. Fortätning av området innebär en god hushållning med mark- och vattenresurser förutsatt att naturområden och Höörsån kan bevaras på ett bra sätt.



Figur U2.6.3. Verksamhetsområde syd

### 3. Verksamhetsområde nord

Södra delen av området, Portvägen och Pumpvägen, är i princip färdigbyggda. Cirkulationsplatsen vid City Gross och Pumpvägen gör att motortrafiken fungerar väl vid dessa mer besöksintensiva verksamheter. För oskyddade trafikanter behövs dock förbättringar av möjligheten att korsa väg 23. Både cyklister och de som kommer med buss måste korsa vägen för att ta sig till City Gross.

Området är ursprungligen planlagt för industriändamål på 1970-talet. 2013 antogs en ny plan för Pumpvägen med syfte att tillåta olika typer av handel. Sällanköpshandel, kontor och lager tillåts närmast rondellen och icke störande verksamheter, lager och volymhandel i övriga delar.

I mellandelen vid Barkvägen har en reviderad detaljplan just antagits och försäljning förbereds. Kommunens intentioner för området är att kvarteret närmast väg 23 ska få en sammanhållen utformning och utnyttjas för verksamheter som drar nytta av skyltläget. Närmast järnvägen har marken sämre bärighet och lämpar sig för upplag och liknande verksamheter. Närmast väg 23 planeras ett band av naturmark som avses planteras med trädrad vilken läses samman med de bevarade kullarna med bokskog norr därom. Syftet är att skapa en tilltalande nordlig infart till Höör. Verksamhetsområdet ska byggas ut för att ge möjlighet att etablera nya verksamheter. Området kommer att vara väl synligt från Väg 23. För att bebyggelsen ska få ett tilltalande utseende regleras fasadernas utformning och maximal byggnadshöjd får vara tio meter. Inom delen för upplag får byggnader, garage och skjul ha en nockhöjd på max fem meter. Intill Väg 23 avsätts ett särskilt område för skyltpelare intill Barkvägen. I övrigt begränsas skyltning till byggnaders fasader och variabelt meddelande tillåts inte. En del av marken inom planområdet intill Väg 23 har planlagts som natur och avses planteras med trädrad som läses samman med de bevarade kullarna med bokskog norr därom. Naturmarken tryggar också ett byggnadsfritt avstånd på 30 meter mellan byggnad och led för transport av farligt gods.

Söder om den nya detaljplanen finns ett vägreservat enligt en detaljplan från 1974. Syftet var att möjliggöra en ny västlig förbifart för väg 13. Detta bedöms inte längre vara aktuellt och Höörs kommun avser planlägga för verksamheter.

Norra delen, vid Sjunnerups gård och Stjärnelund, är också detaljplanerad. Här pågår inte några förberedelser för försäljning och marken är att betrakta som ett utvecklingsområde på längre sikt. Gällande detaljplan tillåter småindustri, lager och hantverk.

Öster om väg 23 och norr om Citygross avgränsas ett utvecklingsområde för verksamheter. I detta

område ser Höörs kommun potential att möjliggöra ytkrävande handels- och verksamhetsetableringar, vilket inte ryms i kvartersstrukturen väster om väg 23 (se figur U2.6.4).

Förutsättningarna i området måste utredas vidare eftersom det delvis innehåller höga naturvärden och eftersom det tenderar att bli vatten stående i området enligt den skyfallskartering som gjorts för kommunen. Stora delar av den utpekade marken är idag privatägd och kan endast bli aktuell om det finns intresse från markägare. Den nordligaste delen av det utpekade området öster om väg 23 är i kommunal ägo och består idag av åkermark. Även den sydligaste delen som angränsar till City gross är jordbruksmark. Däremellan finns ett skogsområde med relativt ung barrskog.

En faktor som påverkar den framtida utformningen av verksamhetsområde norr är hur den framtida vägsträckningen från väg 13 kommer att ansluta väg 23. Om slutsatsen blir att utveckling öster om väg 23 tillgodoser andra behov än marken vid Sjunnerups gård så kan det bli aktuellt att prioritera utbyggnad öster framför utbyggnad i norr. Dessa frågor bör hanteras genom en kommande fördjupning av översiktsplanen för Småstaden Höör.

#### Konsekvenser Verksamhetsområde nord

##### *Identitet*

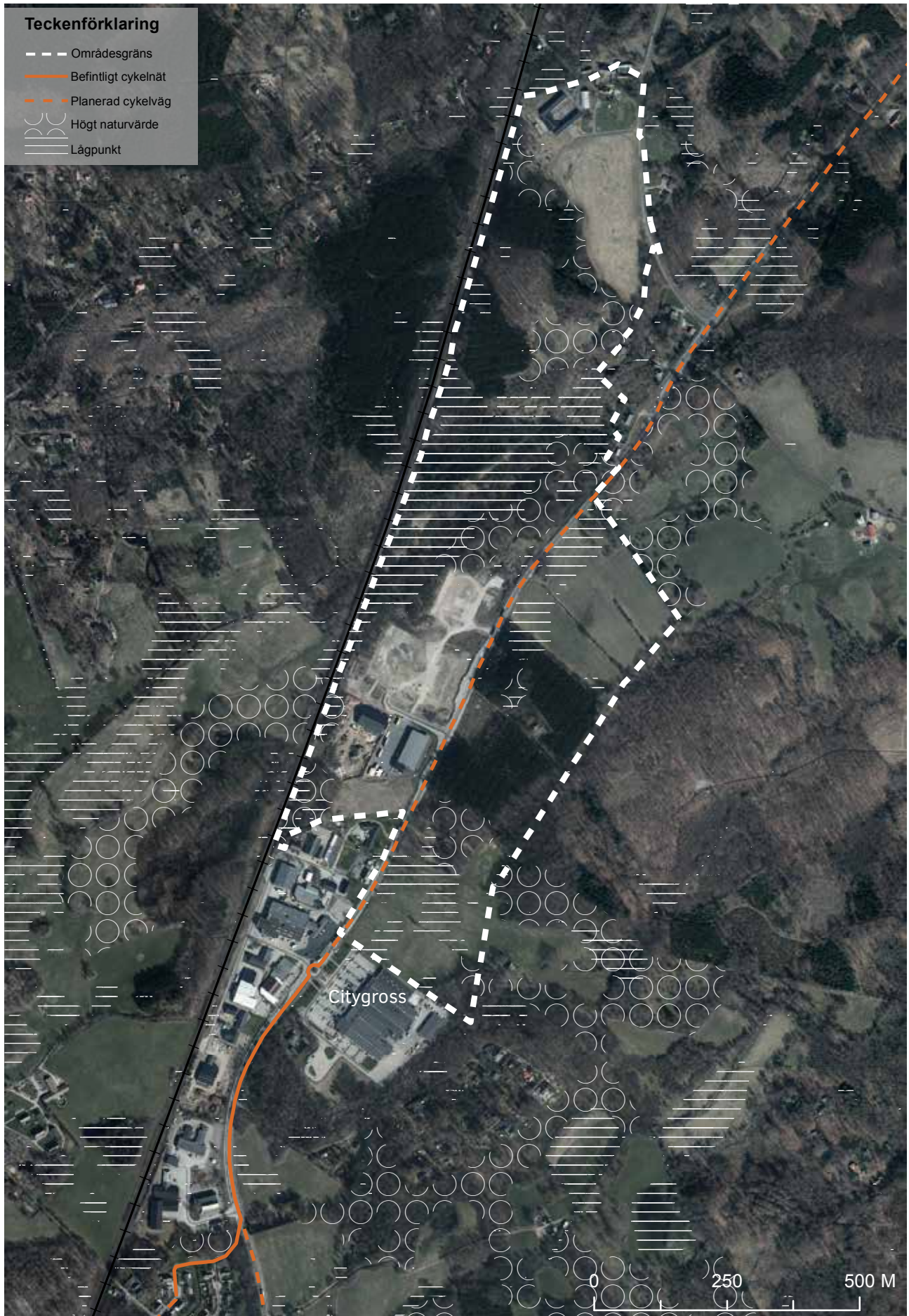
En utvidgning och utveckling av verksamhetsområdet stärker identiteten som betydelsefullt verksamhetsområde. Fler verksamheter och en mer tilltalande utformning med trädråd längs väg 23 stärker identiteten som ett område där naturen finns närvarande och integrerad i den byggda miljön. Föreslagen kvartersstruktur med mindre och mellanstora etableringar väster om väg 23 och plats för större etableringar öster om vägen förstärker områdets struktur.

##### *Miljöanpassat transportsystem*

En utbyggnad av verksamhetsområdet förväntas generera mer trafik på väg 23. Det medför att behovet att bygga ut cykelväg längs med väg 23 norrut från rondellen vid korsningspunkten väg 13/23 ökar för att fler ska ha möjlighet att ta sig till och från verksamhetsområdet med cykel.

##### *Hushållning med mark- och vattenresurser*

Förslaget innebär en god hushållning med markresurser eftersom stora delar av den mark som tas i anspråk ligger inklämd mellan järnvägsspåret och väg 23. Planförslaget innebär också att olika delar av planområdet ska användas för olika syften. Till exempel föreslås upplag av varor i nära anslutning till spåret där marken är mindre lämplig för bebyggelse.



Figur U2.6.4. Verksamhetsområde nord

## 2.7 Småstadens omland

Utbytet mellan småstaden och dess omland har stor betydelse för både småstadens invånare och för boende i byar och på landsbygden. Befolkningen i småstadens närhet utgör en betydande del av underlaget för verksamheter, service och arbetsplatser i småstaden. Samtidigt är omlandets kvaliteter avgörande för att många väljer att bosätta sig i småstaden. Det är alltid nära till landsbygdens möjligheter till rekreation och lugn. Jord- och skogsbruk är självklara näringar i småstadens omland. Verksamhet riktad mot besökare är viktig för de boende i omlandet.

Markanspråken för ny bebyggelse i småstadens närhet ökar med inflyttning och tillväxt. Det måste prövas mot behovet av långsiktigt hållbara strukturer och tekniska lösningar, oavsett det gäller avstyckning för enstaka bostadstomter eller etablering av en ekoby. Mötet mellan småstaden och dess omland innebär en kontrast som är viktig att upprätthålla.

### Omlandet i markanvändningskartan

#### Landsbygd: generell

Landsbygd är den dominerande områdestypen för småstadens omland. Landsbygden används för areella näringar och andra landsbygdsanknutna verksamheter, men även lantliga bostadsområden och anläggningar för besöksnäringen ingår.

Den generella vägledningen för ny bebyggelse på landsbygd gäller för kommunen som helhet. I småstadens direkta närhet är förändringstrycket stort vilket ger ett större behov av samlad prövning genom detaljplan. Även behovet av att lösa VA-frågan i ett sammanhang är särskilt tydlig.

#### Vägledning

Nya bostadstomter placeras i första hand:

- i eller i anslutning till befintliga bebyggelsegrupper och
- med hänsyn till historiska strukturer i landskapet som sockengränsar, vägar, mm

Tomten avgränsas och utformas med hänsyn till natur- och kulturvärden samt höjdskillnader. I kuperade områden behövs större tomt för att undvika onödig schaktning och utfyllnad.

Bebyggelsen utformas med hänsyn till landskap, kulturhistoria och karaktärsdrag i omgivande bebyggelse.

Lokalisering och utformning anpassas efter möjligheterna att ordna vatten och avlopp på ett hållbart sätt.

#### Landsbygd: jord- och skogsbruk

Jord- och skogsbruk i markanvändningskartan (figur U2.7.1) avser mark som används för areella näringar. Väster om Höör domineras landsbygden av jordbruk och har förhållandevis hög bördighet (klass 5-6). Öster och norr om Höör finns mellanbygden med lägre bördighet (klass 3-5). Skogsbruket är betydande och jordbruksmarken består av mindre skiften, ofta betesmark.

#### Vägledning

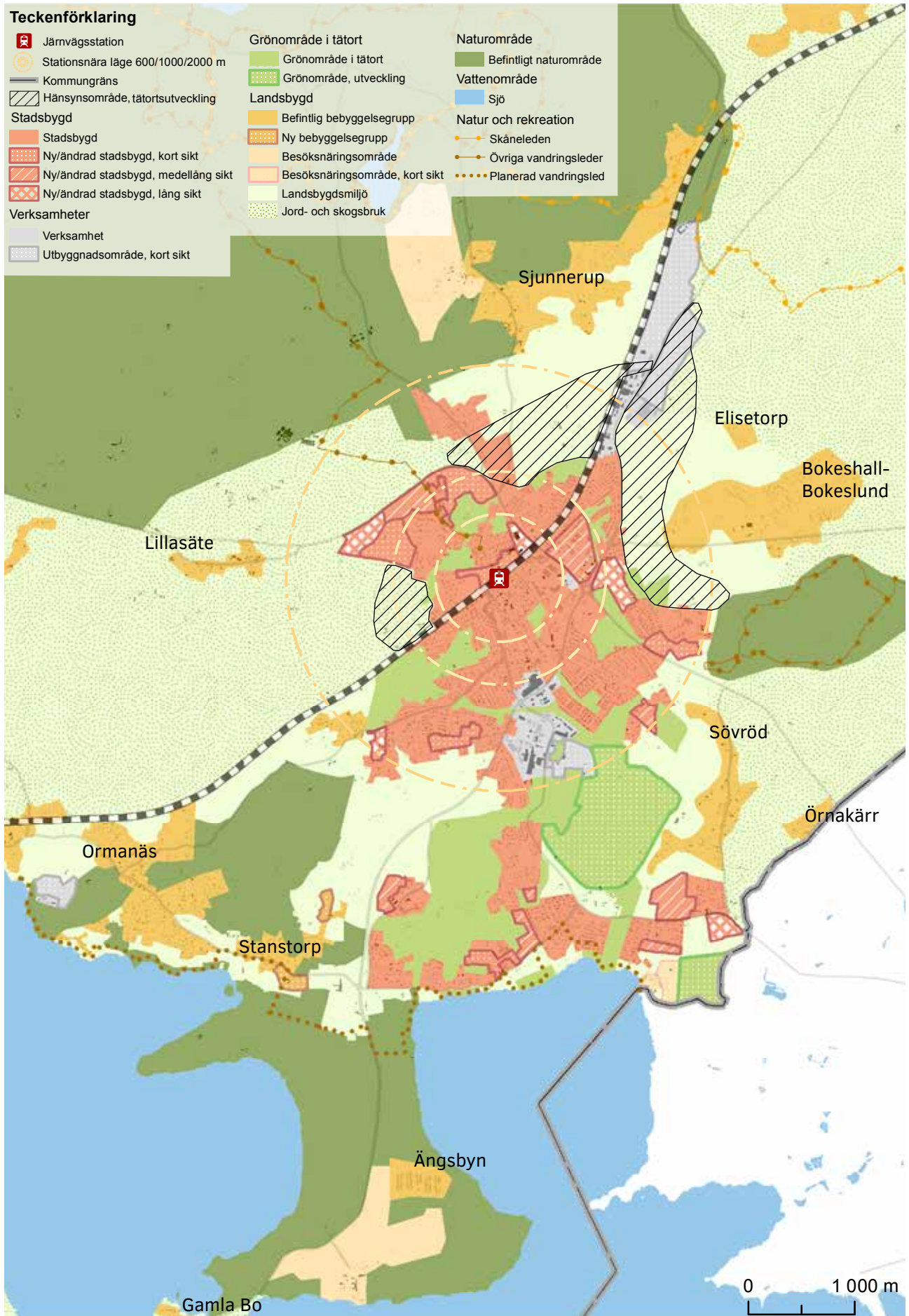
Förutsättningarna att långsiktigt bedriva areella näringar ska väga tungt vid eventuella förändringsanspråk. Väster om Höör gäller att avstyckningar för andra ändamål ska styras till befintliga bebyggelsegrupper och vägar för att inte splittra upp marken.

#### Landsbygd: Stadsnära landsbygdsmiljö

Stadsnära landsbygdsmiljö i markanvändningskartan är områden av visst intresse för jord- och skogsbruk, men med måttlig bördighet (klass 4). Områdena är starkt påverkade av närheten till småstaden och delvis bebyggda med bostäder. Områdena är avgränsade utifrån behovet av att upprätthålla kontrasten mellan stadsbygd och landsbygd och behovet av att styra tätortsutvecklingen.

#### Vägledning

Lantlig karaktär ska upprätthållas. Det innebär en restriktiv hållning till att pröva nya områden för samlad bostadsbebyggelse och andra anläggningar som hör hemma i stadsbygd. Även enstaka nya bostäder kan kräva prövning genom detaljplan.



Figur U2.7.1. Markanvändningskarta för småstaden med omland

### Landsbygd: Befintliga bebyggelsegrupper

Befintliga bebyggelsegrupper i markanvändningskartan är bostadsområden som inte är inordnade i en stadsmässig kvartersstruktur eller inte ingår i tätorten. Klevahill-Bokehäll-Bokeslund, Sövröd, Ängsbyn, Stanstorp-Ormanäs och Sjunnerup är bebyggelsegrupper med stort antal invånare.

#### *Elisetorp*

Elisetorp detaljplanerades på 60-talet för fritidshus. Övervägande del av bostäderna är idag permanent bebodda. VA-utbyggnad är planerad för området.

#### *Vägledning Elisetorp*

Förändringar prövas mot gällande detaljplan

#### *Klevahill, Bokehäll och Bokeslund*

Bokehäll och Bokeslund detaljplanerades för fritidshus på 60-talet. Idag är den helt dominerande delen av bostäderna permanent bebodda. Höörs kommun har konstaterat att den gällande planen ger en för snål byggrätt. Arbete pågår därför med att ändra planen så att byggrätten ska motsvara moderna förväntningar på en bostad. Elisetorp är avstyckat och bebyggt med bostäder utan detaljplan. VA-utbyggnad är planerad för hela området. Drygt 300 personer bor i området som ingår i Höörs tätort.

#### *Vägledning Klevahill Bokehäll-Bokeslund*

Inom detaljplan prövas förändringar mot gällande plan. Utanför detaljplan kan avstyckning för enstaka nya bostadsfastigheter och andra mindre kompletteringar prövas genom förhandsbesked och bygglov. Kompletterande bebyggelse tillåts om den anpassas till den lantliga miljön och till karaktärsdragen i samma bebyggelsegrupp. Nya bostadstomter bör då inte styckas mindre än ca 1500 m<sup>2</sup> med hänsyn till landsbygdens luftiga bebyggelsemönster.

#### *Örnakärr*

Örnakärr detaljplanerades för fritidshus på 60-talet. Övervägande del av bostäderna är idag permanent bebodda och området har kommunalt VA. Området ligger direkt i kommungräns.

#### *Vägledning Örnakärr*

Gällande detaljplan begränsar byggrätten. Höörs kommun ser förutsättningar att upphäva detaljplanen så att bygglov därefter kan beviljas för större hus. Mellankommunalt samråd behövs för att säkerställa att upphävande av detaljplanen inte får oönskade effekter i Hörby kommun.

#### *Sövröd*

Sövröd består av gårdar och hus samlade längs en gammal landsväg. Det räknas idag till Höörs tätort och här bor ca 120 personer. Området är inte reglerat i detaljplan. Kommunalt VA är nyligen utbyggt för större delen av området. För norra delen behövs det en långsiktigt hållbar VA-planering.

#### *Vägledning Sövröd*

Avstyckning för enstaka nya bostadsfastigheter och andra mindre kompletteringar prövas genom förhandsbesked och bygglov. Kompletterande bebyggelse tillåts om den anpassas till den lantliga miljön och till karaktärsdragen i samma bebyggelsegrupp. Nya bostadsfastigheter bör inte styckas mindre än ca 2000 m<sup>2</sup> med hänsyn till landsbygdens luftiga bebyggelsemönster.

#### *Ängsbyn*

Ängsbyn är detaljplanerat i sin helhet och har kommunalt VA. Här bor ca 170 invånare. Detaljplanen har nyligen ändrats för att säkerställa kulturhistoriska och arkitektoniska värden i bebyggelsen.

#### *Vägledning Ängsbyn*

Bebyggelse prövas mot gällande detaljplan.

#### *Stanstorp och Ormanäs*

Stanstorp och Ormanäs är delvis reglerade genom detaljplan. Kommunalt VA är nyligen utbyggt i hela området. Området är närmare beskrivet i planen för Ringsjöbandet. Här bor drygt 500 invånare och området ingår i Höörs tätort är.

#### *Vägledning Stanstorp och Ormanäs*

Avstyckning för enstaka nya bostadsfastigheter och andra mindre kompletteringar prövas genom förhandsbesked och bygglov. Kompletterande bebyggelse tillåts om den anpassas till den lantliga miljön och till karaktärsdragen i samma bebyggelsegrupp.

Nya bostadsfastigheter bör inte styckas mindre än ca 2000 m<sup>2</sup> med hänsyn till landsbygdens luftiga bebyggelsemönster. Ca 20 % av fastighetsarean kan byggas i normalfallet, dock bör inte den totala byggarean överstiga 250 m<sup>2</sup> (i enlighet med planen för Ringsjöbandet).

#### *Ormanäs gamla bykärna*

Ormanäs gamla bykärna ligger vid en gammal landsvägskorsning. Området är inte reglerat i detaljplan och saknar kommunalt VA. Området söder om vägen är strandskyddat. Södra stambanan gör att området i viss mån är bullerutsatt.

#### *Vägledning Ormanäs gamla bykärna*

Strandskydd och hänsyn till den gamla bykärnans bebyggelsestruktur gör att området inte är lämpligt för avstyckning av nya bostadstomter.

#### *Tjuvaröd*

Tjuvaröd är avstyckat och utbyggt utan reglering i detaljplan. Området har kommunalt VA. Södra stambanan gör att området i viss mån är bullerutsatt.

#### *Vägledning Tjuvaröd*

Avstyckning för enstaka nya bostadsfastigheter och andra mindre kompletteringar prövas genom förhandsbesked och bygglov. Kompletterande bebyggelse tillåts om den anpassas till den lantliga miljön

och till karaktärsdragen i samma bebyggelsegrupp. Nya bostadstomter bör då inte styckas mindre än ca 1500 m<sup>2</sup> med hänsyn till landsbygdens luftiga bebyggelsemönster.

#### *Lillasäte*

Lillasäte är en by längs en gammal landsvägssträckning, vid sidan av nuvarande väg 13. VA-utbyggnad är planerad för området.

#### *Vägledning Lillasäte*

Avstyckning för enstaka nya bostadsfastigheter och andra mindre kompletteringar prövas genom förhandsbesked och bygglov. Kompletterande bebyggelse tillåts om den anpassas till den lantliga miljön och till karaktärsdragen i samma bebyggelsegrupp. Nya bostadstomter bör då inte styckas mindre än ca 1500 m<sup>2</sup> med hänsyn till landsbygdens luftiga bebyggelsemönster.

#### *Sjunnerup/Jularp*

Sjunnerup/Jularp är numera en egen tätort med drygt 230 invånare. Den norra delen av området blev detaljplanerad för fritidshus på 1940-talet. Resten av området saknar reglering i detaljplan. VA-utbyggnad är planerad för hela området.

#### *Vägledning Sjunnerup*

Inom detaljplan prövas förändringar mot gällande plan. Utanför detaljplan kan avstyckning för enstaka nya bostadsfastigheter och andra mindre kompletteringar prövas genom förhandsbesked och bygglov. Kompletterande bebyggelse tillåts om den anpassas till den lantliga miljön och till karaktärsdragen i samma bebyggelsegrupp. Nya bostadstomter bör då inte styckas mindre än ca 1500 m<sup>2</sup>

med hänsyn till landsbygdens luftiga bebyggelsemönster.

#### *Övriga områden*

Karlarp och Hanninge är beskrivna i avsnitten U3.2 (Tjörnarp) och U3.5 (Landsbygden).

### **Landsbygd: Nya bebyggelsegrupper**

Nya bebyggelsegrupper i markanvändningskartan är två lantliga utbyggnadsområden se figur U2.3.1 om bostadsutbyggnad samt Plan för Ringsjöbandet.

### **Landsbygd: Besöksnäring**

Områden för besöksnäring beskrivs närmare i avsnitt U4.5 (Besöksnäring och besöksmål).

### **Verksamheter**

Ormanäs reningsverk är en viktig anläggning eftersom hela Höörs tätort är kopplad dit. Mark för reningsverkets långsiktiga behov reserveras norr om befintlig anläggning. Utveckling berör område som är av riksintresse för friluftsliv och kulturmiljövård och som är strandskyddat. Se planen för Ringsjöbandet för närmare beskrivning.

### **Natur och Vattenområden**

Se kapitel U4 om Tillgänglig natur med höga kvaliteter för att läsa om vad dessa områdesbeteckningar innebär och hur kommunen ser på deras utveckling.

### **Konsekvenser utveckling av reningsverk**

#### *Hänsyn till hav, sjöar och vattendrag*

Anpassning till skärpta miljökrav med hänsyn till vattenkvalitet är utgångspunkten för en framtida utveckling. Det kan förväntas att större ytor behövs för att uppnå framtida krav på rening.

#### *Skydd av natur, kultur och rekreationsvärden*

Områden som idag är allemansrättsligt tillgängliga kan behöva stängas in. Särskilda skäl för strandskyddsdispens är då att anläggningen är ett angeläget allmänt intresse och att det rör sig om utveckling av en befintlig verksamhet. Den lokala inskränkning detta får på friluftslivet bedöms inte påtagligt skada riksintresset. Inte heller kulturmiljöer av riksintresse förväntas lida någon påtaglig skada.



Landsbygden söder om Dagstorpssjön

## Tätortsutveckling

I anslutning till småstaden Höör finns flera områden som bör bli aktuella för fortsatt tätortsutveckling, men där bland annat infrastrukturfrågor behöver utredas. Att titta närmare på förutsättningarna i dessa områden är en av de viktigaste frågorna för ett kommande fördjupat översiktsplanearbete för Småstaden Höör. Här bör det bli möjligt att peka ut ny stadsbygd (utbyggnadsområden) tillsammans med verksamhetsområden och grönstruktur.

De områden som särskilt behöver studeras närmare är därför markerade som *hänsynsområden för tätortsutveckling* (jämför Hänsynsdelen avsnitt 2.2). Inom dessa områden är det sannolikt att markanvändningskartan kommer att förändras genom kommande översiktsplanering. Här presenteras översiktligt vilka frågor som då behöver utredas och som kan leda till nya ställningstaganden.

### Holma

Området ligger bra till, mellan en och två kilometer från Höörs station. En blandad bostadsbebyggelse skulle därför ligga i linje med inriktningen för kommunens utvecklingsstrategi.

Höörs kommun äger mark i området eftersom det tidigare har funnits ett vägreservat för en västlig förbifart. Det bedöms inte längre finnas behov av en sådan förbifart, men den övergripande väginfrastrukturen inom Höörs tätort behöver studeras närmare innan området kan bli lämpligt för tätortsutveckling. Väg 13 som barriär behöver då studeras särskilt.

Merparten av området är dock privatägt. Andra förutsättningar att ta hänsyn till i kommande utredningsarbete är bland annat landskapsbild, översvämningsrisker och strandskydd.

### Norr och öster

Fortsatt tätortsutveckling österut hindras idag av osäkerheterna kring hur transittrafiken ska passera Höör i framtiden. Allt pekar dock på att en östlig förbifart kommer att behövas. Höörs kommun verkar för att den ska hamna så långt österut som möjligt för att inte komma i konflikt med tätortsutveckling och rekreationsintresset vid Fogdaröd (jämför Hållbara transporter, avsnitt 5.4). Trafikverket kommer att utreda lämplig vägdragning genom sitt kommande arbete med vägplan. Slutsatserna från det arbetet blir helt avgörande för kommunens möjlighet att utveckla småstaden Höör i norr och öster.

Det framtida behovet av mark för verksamheter ska tillgodoses framförallt i norra Höör. Verksamhetsområde nord ligger idag mellan stambanan och väg 23, men det kan bli aktuellt att utöka verksamhetsområdet även öster om väg 23. Lämpligt läge,

storlek och inriktning för en sådan utveckling behöver analyseras i dialog med de aktörer som idag finns i Höörs olika verksamhetsområden.

Delar av området ligger mellan en och två km från Höörs station, och kan därför bli lämpligt för blandad bostadsbebyggelse, enligt inriktningen för kommunens utvecklingsstrategi.

### Ekenäs-Ekehill

När det byggs nya spår längs med stambanan kommer befintliga gatunät att påverkas och troligen behöver nya gator anläggas för att lösa angöring till befintliga fastigheter. I dagsläget finns ingen närmare analys av hur infrastrukturen bör se ut i ett sådant scenario, men en möjlighet är att angöringen i framtiden sker norrut, mot Maglasätevägen. Det framtida behovet av gatunät bör därför prioriteras vid förändring av markanvändningen.

Området har ett mycket bra läge i småstaden Höör, med delar som ligger mindre än 1000 m från Höörs station. Området är därför aktuellt för tätortsutveckling. Gällande detaljplan för marken mellan Höörsån och stambanan reglerar bostäder och lantbruksändamål och innehåller outnyttjade byggrätter för småhus (fastställd 1942).

Kommunen äger dock ingen mark i området och nuvarande markägare fokuserar på befintlig verksamhet, som består av odling och handelsträdgård. Om det blir aktuellt att bygga bostäder i området är det sannolikt att detaljplanen behöver förändras för att möta moderna förväntningar, utöver den ovan nämnda frågan om framtida gatunät.

En annan viktig förutsättning för utvecklingen av området är Höörsåns sträckning. Området närmast Höörsån bör ingå i en framtida grönstruktur till småstaden Höör. Idag är marken strandskyddad norr och väster om ån, men inte på tätortssidan. Om gällande detaljplan behöver ersättas av en ny krävs dock att strandskyddet beaktas inom 100 m på båda sidor av Höörsån.



## Småstadens entréer

Småstaden Höör kan nås från ett flertal olika angöringspunkter och sträckor där landsbygden övergår i stadsbygd. 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 angöringspunkter som kommunen har en chans att skapa ett fösta 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. Åtgärder utmed väg 23 genom Norra Industriområdet är en del i arbetet med att förhöja upplevelsevärden utmed Höörs entréer.



Förbättringspotential finns för entréerna till Höörs tätort, till exempel utmed väg 23 i vid verksamhetsområde nord i norra Höör.

## 2.8 Fördjupad planering för småstaden

Arbetet med denna översiktsplan har visat att det finns flera viktiga frågor som kräver fördjupade analyser när det gäller småstadens utveckling. Avsikten är att gå vidare med ett nytt planuppdrag när denna översiktsplan är antagen för att fånga upp dessa frågor och för att möta de nya förutsättningar som kan förväntas.

Det handlar både om att skapa mer ingående riktlinjer för utvecklingen av konkreta planområden men också om att analysera frågor tematiskt. En närmare dialog med berörda invånare, fastighetsägare och verksamhetsutövare är också nödvändig.

### Bebyggelse

#### Analys

Det finns ett tydligt behov av att kontinuerligt genomföra nya analyser och dialoger om behovet av mark för bostäder, service, verksamheter med mera. När det gäller bostäder kan det vara lämpligt att initiera en översyn av bostadsförsörjningsprogrammet som underlag. När det gäller verksamheter kan utvecklingsdialogen kring Grönalund (centrala industriområdet) ge värdefulla erfarenheter. Det behövs också ett särskilt resonemang om hur kommunens markinnehav bör utvecklas. Slutsatserna kan förväntas leda till att markanvändningskartan behöver förändras.

#### Tätortsutvecklingsområden

I anslutning till småstaden Höör finns ett antal områden som förväntas bli aktuella för fortsatt tätortsutveckling. Här bör det bli möjligt att peka ut ny stadsbygd (utbyggnadsområden) tillsammans med verksamhetsområden och grönstruktur. Förutsättningarna redovisades i avsnitt U2.7.

#### Stadsomvandling

För Grönalund är det önskvärt att genomföra övergripande studier och skisser för att konkretisera omvandlingen ytterligare. Ett sådant underlag är också till stor fördel i dialogen med berörda fastighetsägare och verksamhetsutövare. Eventuella förändringar av planerna för Västra stationsområdet behöver förankras i översiktsplanen.

### Förtätning

Denna översiktsplan visar på förtätningspotentialen. För att strategin om förtätning ska kunna genomföras behövs dock nära dialog och samarbete med fastighetsägarna. Det är också troligt att det kommer att behövas tematiska analyser.

#### Gestaltungsprinciper för bebyggelse

God arkitektur är en viktig fråga för småstadens utveckling, inte minst i centrum och i samband med stadsomvandlingsprojekt. Ett arkitekturprogram kan vara ett sätt att ta ett samlat grepp kring vilka karaktärer som kommunen ser som önskvärda i olika delar av småstaden.

### Småstadens blå- och grönstruktur

#### Träd

Kommunen har behov av att ta fram en policy för bevarande och utvecklande av träd i staden. Diskussioner har förts på politisk nivå men frågan behöver utredas vidare för att småstaden ska utvecklas som en attraktiv grön stad och för att kunna anpassa sig till ett förändrat klimat.

#### Grönstruktur

En fördjupning behövs för småstadens övergripande grönstruktur. Hur kan man säkerställa att det finns sammanhängande grönska i småstaden och var finns det kvaliteter och brister som behöver arbetas vidare med eller knyts samman. Grönområdenas funktion för att fördröja skyfall och ta hand om dagvatten behöver belysas särskilt.

### Tillgängliga och funktionella vattendrag

Behov finns av att fördjupa sig hur kommunen kan arbeta med befintliga vattendrag för att lyfta fram dessa i stadsmiljön och för att dra nytta av deras ekosystemtjänster i form av bland annat temperatur och flödesreglering.

## Trafik och teknisk infrastruktur

### Trafikanalyser

Det saknas en aktuell utredning kring hur trafikflödena på de kommunala gatorna kan förväntas utvecklas framöver. Den senaste utredningen från 2003 prognostiserade kraftiga öknings av trafiken som inte har inträffat. Det behövs därför en ny analys av framtida trafikflöden på gatorna i Höör som dels grundas på utbyggnadsstrategierna i denna översiktsplan och som dels drar lärdom av aktuell kunskap om trafikutveckling.

Utvecklingen av vägarna 13 och 23 är avgörande pusselbitar i det arbetet och kommunens planering är därför helt beroende av Trafikverkets fortsatta planering.

### Analys av kapacitet i befintligt VA-nät

Kapaciteten är begränsad i spillvattenledningsnätet långt ner i systemet. Detta är inte ett problem idag, men när VA-utbyggnadsplanen är fullt genomförd, skyfallen ökar i intensitet och omfattning, skärpta miljökrav som minskar toleransen för bräddning kan kapacitetsbrist uppstå. Mittskåne vatten behöver göra en genomgripande analys av situationen för att se hur verksamheten kan komma att påverkas av förtätning. Konsekvensen kan bli att utvecklingen av småstaden måste anpassas i tid till vilka investeringar kommunen är beredd att göra för att höja kapaciteten i befintligt VA-nät. Det behöver också utredas vilka åtgärder som går att genomföra vid förtätning för att minska belastningen av befintliga VA-system.

### Buss- och kollektivtrafik

Busstrafiken och dess funktion och framtida utveckling behöver beskrivas mer ingående. Behovet av nya busslinjer och utökad turtäthet behöver studeras.

### Cykel- och fotgängartrafik

Fotgängartrafik är ett betydande trafikslag i centrala delar av småstaden som behöver lyftas vidare för att se vilka behov som finns för detta trafikslag. Hur trafikmiljön för oskyddade trafikanter kan utvecklas och stärkas behöver utredas vidare, både med avseende på cyklister och fotgängare.

### Smarta parkeringslösningar

I en tätare stad går det inte att använda lika stor andel av marken för parkering och det behövs därför smartare lösningar. För att kunna möta byggare professionellt behöver vi ha en bättre kunskap om parkeringssituationen och en tydlig policy. Ett första steg är att dra slutsatser av de förtätningsprojekt som har genomförts i Höör och att lära av andra kommuner. Det finns goda möjligheter att samordna och reglera befintliga parkeringsplatser så att de används mer effektivt.

Framtidens behov av pendlarparkering kräver ett särskilt grepp.



Kommunal laddstolpe för elbil vid stationen i Höör.



# 3

## Byar i utveckling

År 2035 erbjuder byarna varierade livsmiljöer i en trygg och nära omgivning. Tjörnarp, Norra Rörum och Södra Ringsjöorten har utvecklats utifrån sina olika förutsättningar. Befolkningsutveckling sker genom att fritidshus blir permanentbostäder och genom mindre kompletteringar. Tjörnarp växer som stationsby. Byarna är självklara startpunkter för natur- och kulturupplevelser i landskapet.

- 
- 3.1 Inledning
  - 3.2 Tjörnarp
  - 3.3 Norra Rörum
  - 3.4 Södra Ringsjöorten
  - 3.5 Landsbygden



## 3.1 Inledning

Byarna är platser med lång historia som bygdecentrum som idag fungerar som bostadsmiljöer i första hand. Ofta finns någon form av lokal service. Byarna har stor betydelse för människors identitet – både för dem som bor i själva byn och för den omgivande landsbygden.

Hembygdsföreningar och andra lokala föreningar är en viktig källa till kunskap om byarna – både när det gäller kulturhistoria och när det gäller utveckling av livsmiljöerna. Samverkan och dialog mellan kommunen och föreningarna är därför centralt för utveckling av byarna. Det är också i linje med landskapskonventionens fokus på att stärka allmänhetens och lokalsamhällets delaktighet i arbetet med livsmiljöer.

### Byarna i Höörs kommun

Höörs kommun rymmer en mångfald av orter, bebyggelsegrupper och livsmiljöer vid sidan av småstaden Höör. Målsättningen är att erbjuda ett attraktivt boende i hela kommunen. Vad det betyder varierar från plats till plats. Viktiga förutsättningar som påverkar utvecklingen är bland annat befolkningsutvecklingen, kommunikationer, VA-planering, mötesplatser, rekreativsmöjligheter, offentlig och kommersiell service samt lokala initiativ från föreningar och enskilda.

Detta kapitel handlar om utvecklingen av Tjörnarp, Norra Rörum samt Södra Ringsjöorten. Kapitlet avslutas med ett avsnitt som beskriver landsbygdens utvecklingsförutsättningar mer generellt. Fokus ligger på att utveckla och stärka befintliga livsmiljöer. Den lokala identitet som byarna erbjuder ska stärkas.

Både Tjörnarp med ca 830 invånare och Norra Rörum med drygt 200 invånare ligger i norra delen av kommunen och har viss lokal service för den omgivande landsbygden.

I södra delen av kommunen är servicen mer utspridd. Snogeröd har den största befolkningskoncentrationen och är med drygt 200 invånare den enda tätorten i området. Skolan finns dock i Gudmuntorp och expressbusshållplatserna finns i Rolsberga och Fogdarp. Södra Ringsjöorten behandlas därför som en helhet där orterna kan utvecklas i ett sammanhang genom den lokala service som finns och delas mellan orter och bebyggelsegrupper.

### Utveckling av byar och landsbygd

Byarna är platser med lång historia som bygdecentrum och som idag fungerar som bostadsmiljöer i första hand. Ingen av byarna har en fullvärdig service, men alla har någon form av lokal service. Byarna har stor betydelse för människors identitet – både för dem som bor i själva byn och för omgivande landsbygd. Byarna kompletterar småstaden och erbjuder andra livsmiljöer. Tjörnarp har en särställning bland byarna genom att Tjörnarp har en större befolkning och en järnvägsstation (se figur U3.1.1).

Särskilda utbyggnadsområden markeras i översiktsplanen när det finns markområden som är speciellt lämpliga för bebyggelse, när bebyggelsestrycket är högt eller när en utbyggnad får tydliga konsekvenser för orten och allmänna intressen. I Tjörnarp har därför mark avsatts för stationsnära bostäder. I Norra Rörum och vid Fogdarps station finns två mindre utbyggnadsområden enligt nya detaljplaner.

Höörs kommun ser stora möjligheter för byarna att utvecklas genom att befintliga fritidshus i eller nära byarna blir permanentbostäder. Det finns också goda förutsättningar att komplettera byarna successivt med en eller ett par bostäder i anslutning till befintliga bebyggelsegrupper. För sådana kompletteringar är det inte nödvändigt att peka ut en specifik plats i en översiktsplan eller göra en detaljplan. I stället kan frågan hanteras genom förhandsbesked och bygglov.

Översiktsplanen innehåller generell vägledning för kompletteringar och specifika bedömningar för respektive bebyggelsegrupp. Denna vägledning ska bilda utgångspunkt för prövning av ny bebyggelse genom förhandsbesked och bygglov utanför detaljplanerat område.

Översiktsplanen innehåller också hänsynsområden för bland annat natur- och kulturmiljövärden som ska tillämpas vid alla beslut om ny bebyggelse och förändrad användning (Hänsynsdelen). Vissa hänsynsområden är helt olämpliga för ny bebyggelse. Hänsynsområdena fyller en särskilt viktig funktion vid prövning av förändringar som inte är närmare markerade i översiktsplanens markanvändningskarta, exempelvis nya bostadstomter på landsbygden.

### Generell vägledning landsbygd

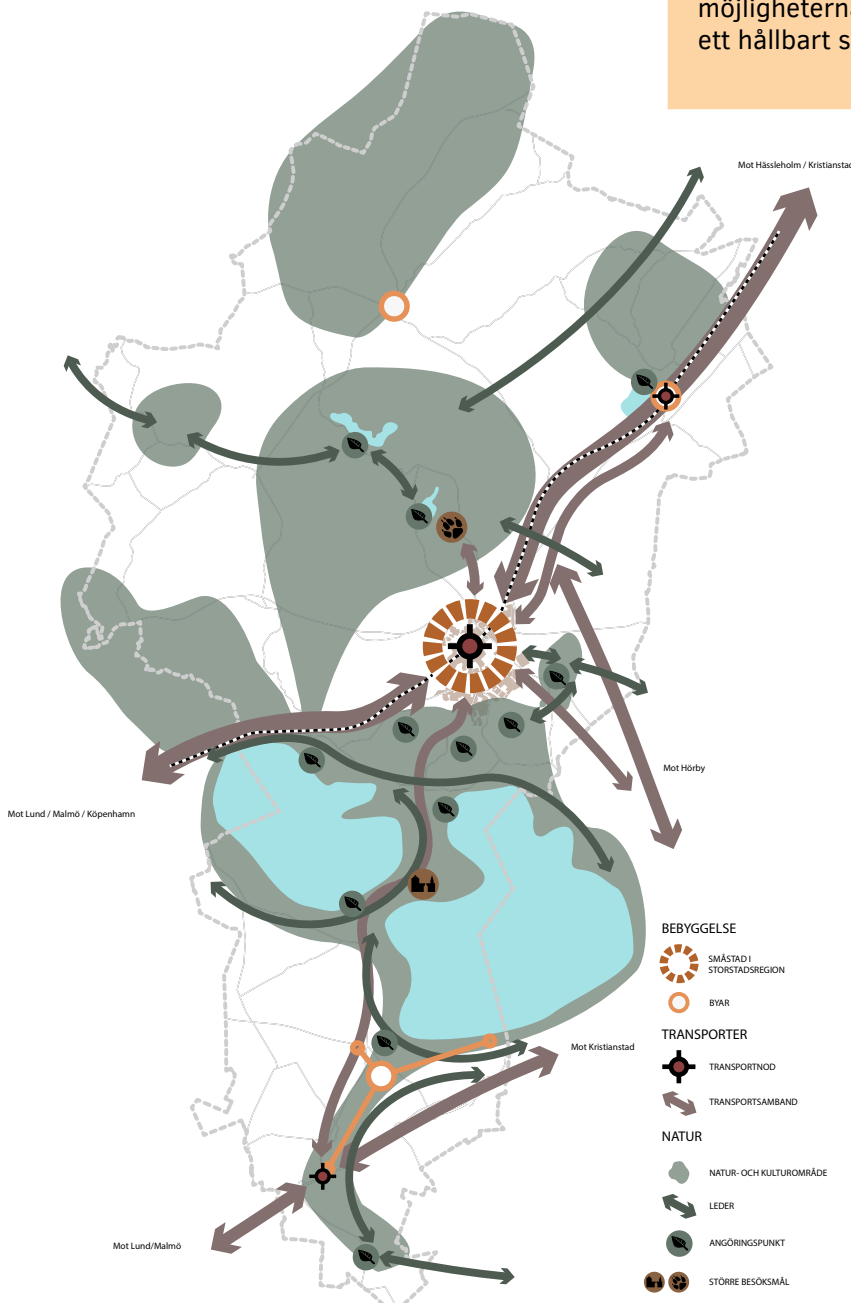
Nya bostadstomter placeras i första hand:

- i eller i anslutning till befintliga bebyggelsegrupper och
- med hänsyn till historiska strukturer i landskapet som sockengränser, vägar, mm

Tomten avgränsas och utformas med hänsyn till natur- och kulturvärden samt höjdskillnader. I kuperade områden behövs större tomt för att undvika onödig schaktning och utfyllnad.

Bebyggelsen utformas med hänsyn till landskap, kulturhistoria och karaktärsdrag i omgivande bebyggelse.

Lokalisering och utformning anpassas efter möjligheterna att ordna vatten och avlopp på ett hållbart sätt.



Figur U3.1.1. Strategikartan med byarna.

## 3.2 Tjörnarp

Snabba tågförbindelser, sjö och skog samt en väl fungerande byskola är centrala delar av livsmiljön i Tjörnarp. Stationsnära bostadsutbyggnad och permanent bosättning i fritidshus och bidrar till att befolkningen fortsätter öka.

### Befolkning

Antal invånare i tätorten 2016: 827

Antal invånare i kommunal del 2016: 1192

Kommundelens befolkningsutveckling

1988-2013: +0,7 % per år (19 % totalt)

2013-2016: +1,0 % per år (3 % totalt)



### Stationsbyn Tjörnarp

Tjörnarp är en stationsby med goda kommunikationer och viss lokal service. Tjörnarps kyrkby har medeltida anor med en kyrkoruin från 1100-talet. Den nya kyrkan från 1864 är ett landmärke.

När Södra stambanan nådde Tjörnarp och stationen anlades 1875 startade en ny epok i Tjörnarps historia. Tjörnarps stationssamhälle växte fram en kilometer från den ursprungliga kyrkbyn. De ledande industrierna var Gunnarps tegelbruk och Tjörnarps stärkelsefabrik. Järnvägsstationen bidrog också till att göra Tjörnarp attraktivt för fritidsboende och fritidsanläggningar.

Ringugnen vid Gunnarps gamla tegelbruk är ett kulturhistoriskt värdefullt industriminne. Både i kyrkbyn och i stationssamhället finns flera värdefulla byggnader av det karaktäristiskt mörkröda teglet från bruket, bland annat den gamla skolan.

När tågen slutade stanna år 1979 gick byns utveckling tillbaka, men sedan 2014 stannar tågen igen vilket ger Tjörnarp nya förutsättningar att utvecklas som bostadsort. Småföretag kombinerat med bostad är karaktäristiskt för Tjörnarp och flera företag har en lång historia på platsen. Skolan med

förskola och fritidshem är den viktigaste arbetsplatsen i byn.

### Befolkningsutveckling

Tjörnarps kommunal del har en tydligt positiv befolkningsutveckling över lång tid, och särskilt sedan järnvägsstationen invigdes 2014 (se statistik-ruta). Tillväxten ligger kring en procent per år. I själva tätorten har antalet invånare legat stabilt över lång tid.

### Målpunkter, service och upplevelser

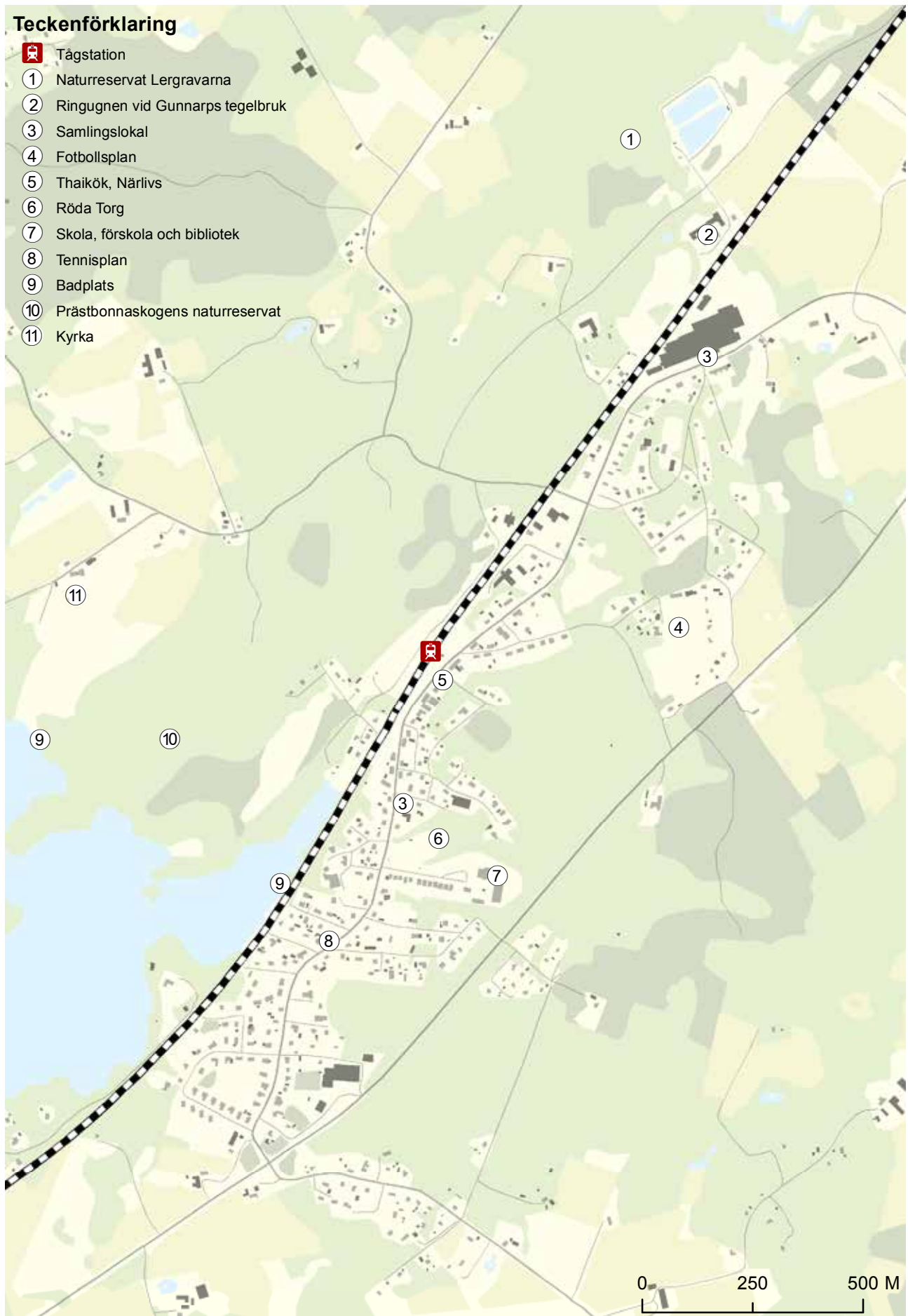
Tjörnarp har förhållandevis god lokal service. Skola, förskola, fritidshem och biblioteksfilial finns i kommunal regi. Vid stationen finns ett enkelt livs med basvaror och godis. Någon kilometer norr om byn finns bensinmack och vägkrog med vissa livsmedel (se figur U3.2.1).

Andra viktiga målpunkter och mötesplatser är idrottsplatsen, tennisbanan och Röda torg (gröningen mitt i byn). Den allmänna lekplatsen förnyades 2015. Viktiga samlingslokaler är kyrkan, församlingshemmet och PRO-lokalen.

Gående och cyklisterna kan passera under järnvägen i tunnel vid stationen samt 500 m längre söderut vid







Figur U3.2.1. Målpunkter och service i Tjörnarp.

Badstigen. Ytterligare en tunnel finns 500 m norr om stationen, där bilvägen mot Kyrkbyn passerar under järnvägen.

Vid sjön finns en badplats och flera skyltade vandringsleder finns i skogen vid sjön. Nya spångar och rastplatser anlades i samband med att naturreservatet Prästbonnaskogen invigdes sommaren 2017.

Tjörnarp saknar tätortsskyltar. Bilister välkomnas dock av blomsterkrukor vid infarterna från 23:an. Vid järnvägsstationen finns en skylt med information om vandringsleder, fiske mm.

### Tjörnarps station

Tjörnarps station ställdes i ordning 2014 i samband med att tågtrafiken till Tjörnarp återupptogs. Mellan landsvägen och stationen anlades ett fint torg och parkeringsplatser.

Stationen ligger mitt i byn, på samma plats som den ursprungliga stationen. Det gör att det är lätt för resenärer att ta sig till stationen. Precis vid stationen ligger också en enklare affär med snacks och livsmedel.

Många av dem som bor inne i byn går eller cyklar till stationen, medan det främst är boende på omgivande landsbygd som ställer bilen vid stationen. Cykelparkeringar finns både under tak och utan väderskydd. Tidvis kan det vara trångt bland cyklarna.

Många resenärer kommer med tåg till Tjörnarp för att vandra i skogen eller fiska i sjön. Det är därför viktigt att välkomna besökare och göra det enkelt att hitta vandringsleder mm.

## Utvecklingsplaner

### Stationsnära bostadsutbyggnad

Utbyggnadsområdena ger möjlighet till ca 35 nya bostäder. Inom 2 kilometer från stationen finns dessutom ca 200 fritidshus (bostäder utan folkbokförda invånare).

### Ny badplats i Tjörnarpsjön

Hörs kommun planerar för att anlägga en ny badplats vid Kyrkviken. Anledningen är att befintlig badplats invid järnvägen är kraftigt bullerutsatt. Kultur- och fritidssektorn har därför genomfört en förstudie med utgångspunkt i ett förslag från sockengillet och berörd markägare. Den nya badplatsen är tänkt att placeras inom det nybildade naturreservatet Prästbonnaskogen. Reservatföreskrifterna har anpassats efter badplatsplaneringen.

### Skola och barnomsorg

Förskolan behöver större lokaler. Under 2017 har nya avdelningar öppnats genom hyrda moduler. Det behövs dock en mer långsiktig lösning för lokalbehov och skolkök. Markområdet kring skolan

behöver studeras närmare för att finna en lämplig lösning.

### Järnvägsstationen

Skånetrafikens planering för framtidens tågtrafik förutsätter längre perronger. Idag är perrongerna 180 m, men behöver förlängas till 250 m.

Ur ett hela resan-perspektiv är det önskvärt med fler cykelparkeringsplatser, cykelpump och annan service till cyklister.

### Trafik

Landsvägen genom byn behöver kompletteras med en gång- och cykelväg i enlighet med kommunens Cykelplan. Eftersom Trafikverket är väghållare för landsvägen måste detta ske i samarbete med Trafikverket, eller genom att kommunen tar över huvudmannaskapet för vägen.

En gång- och cykeltunnel planeras också under väg 23, jämför kapitlet Hållbara transporter. Längs väg 23 planeras cykelväg mot Höör.

### Fördjupad ortsplanning

Hörs kommun genomförde 2009 en ortsstudie för Tjörnarp. Studien har inte formellt godkänts av kommunstyrelsen, men kan utgöra ett värdefullt underlag för närmare diskussioner. Kulturmiljöprogram för Tjörnarp (antaget 2016) är ett annat viktigt kunskapsunderlag.

2012 genomförde kommunen dialogmöten i Tjörnarp med syfte att ta fram en fördjupad översiktsplan för ortens utveckling med järnvägsstation. Synpunkterna som kom fram har använts i denna översiktsplan men arbetet med fördjupad översiktsplan vilar. Lämpliga former för fortsatt arbete bör planeras i samband med att denna översiktsplan antas.



Befintlig badplats vid Tjörnarpsjön

## Markanvändning i Tjörnarp

Markanvändningskartan för Tjörnarps tätort innehåller områdestyperna stadsbygd, verksamheter och grönområde (se figur U3.2.2). Runt byn finns områdestyperna landsbygd, natur och vattenområde (se figur U3.2.2).

### Stadsbygd, befintlig

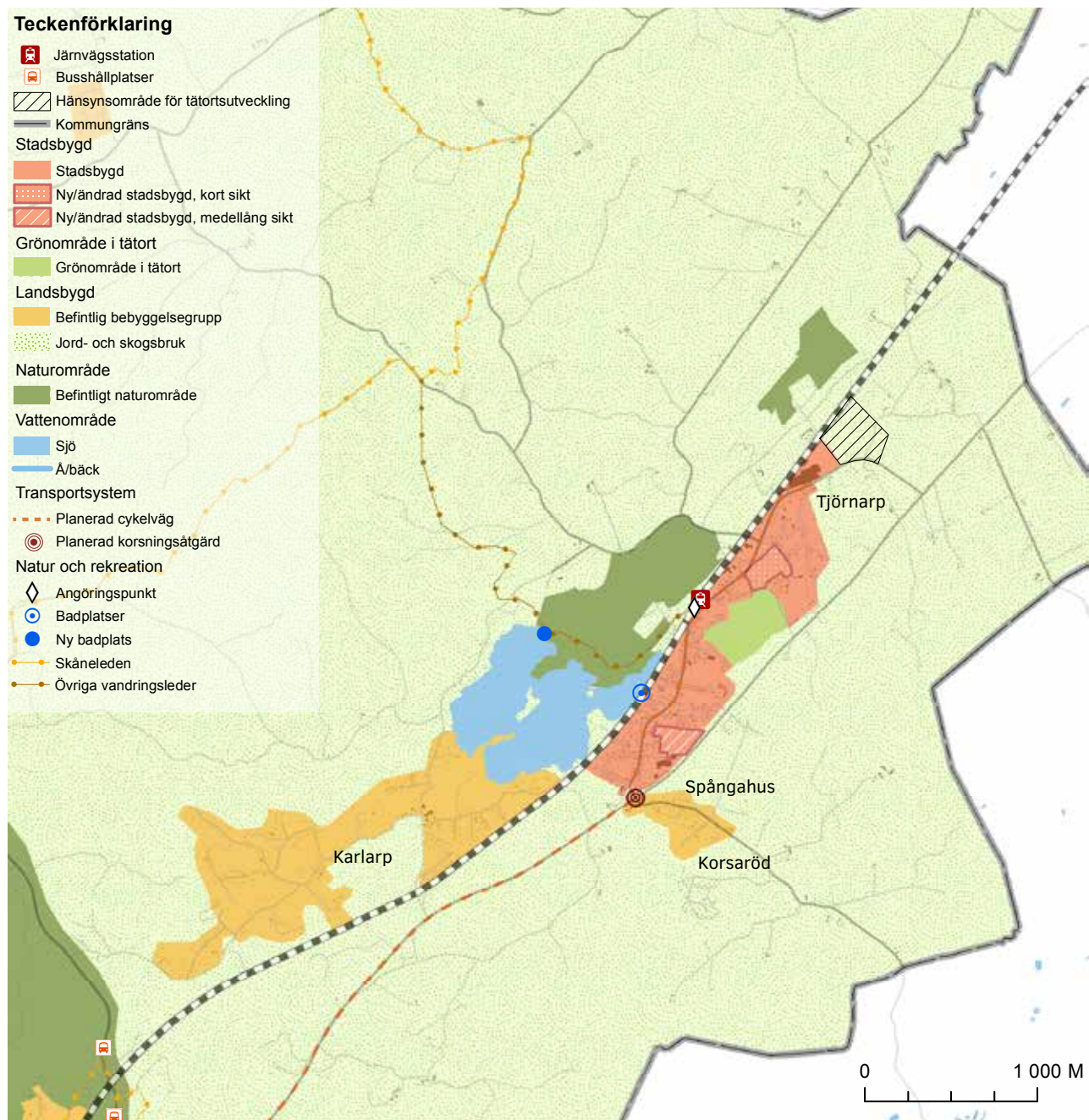
Den största delen av byn är markerad som stadsbygd i markanvändningskartan. Här ingår både bostäder, skola, handel och andra verksamheter som går att kombinera med bostäder. Byn innehåller ca 20 tomter för bostäder som inte är exploaterade.

I norra delen av byn finns en större byggnad som är uppförd för industriändamål, men som idag innehåller samlingslokal (PRO) och lager.

I byn finns även ett antal fastigheter med pågående småindustriverksamhet. Fastigheterna är förhållandevis små och ligger i direkt anslutning till befintliga bostäder. Det bedöms därför inte meningsfullt att särskilja dem från stadsbygd i markanvändningskartan.

### Vägledning för befintlig stadsbygd

Så gott som hela området är detaljplanerat och förändringar prövas mot gällande plan. I de fall planen hindrar önskvärd utveckling eller inte svarar mot moderna förväntningar på bostadsfastigheter kan markägaren ansöka om planbesked för ny eller ändrad detaljplan.



Figur U3.2.2. Markanvändningskarta för Tjörnarp. Kartan visar även hänsynsområde för tätortsutveckling.

## Ny/ändrad stadsbygd

Två stationsnära utbyggnadsområden är markerade i markanvändningskartan.

### Lunden och Gropen

Mindre än 500 m nordost om Tjörnarps station ligger ett obebyggt markområde som idag är bevuxet med gräs, tallar och buskar (se figur U3.2.3). Området är ca tre ha stort och är lämpligt för utbyggnad med bostäder. Området är planlagt sedan 1963 men denna del av planområdet har aldrig exploaterats. Del av marken är planerad för industriändamål och en ny detaljplan är alltså nödvändig. Marken är privatägd.

Området innehåller en sänka och delar av området utsätts för översvämningsrisk vid höga flöden, vilket styr möjlig bebyggelsestruktur. Inga fornmin-

nen eller riksintressen hindrar en exploatering. Området är lämpligt för ca 20 nya bostäder, eventuellt fler beroende på vilken typ av bebyggelse som efterfrågas. Flerbostadshus eller marklägenheter är tänkbart i detta centrala läge i byn.

### Droskan och Kälken

Mindre än 1000 m söder om Tjörnarps station finns ett skogbevuxet område som är planlagt för bebyggelse (se figur U3.2.5). Merparten av marken ägs av kommunen och en mindre del är privatägd. Området är ca tre ha och bedöms rymma ca femton bostäder.

Gällande planer från 1963 och 1967 reglerar friliggande bostäder i en och två våningar samt naturmark. Det kan bli nödvändigt att ändra eller ersätta dessa planer för att skapa byggbara tomter. Inga fornminnen eller riksintressen berörs, men närheten till väg 23 och industriverksamhet är viktiga förutsättningar att ta hänsyn till.

## Konsekvenser utbyggnad i Tjörnarps

### Befolkningstillväxt

Utbyggnaden ger möjlighet att skapa ett mer varierat bostadsutbud i Tjörnarps.

### Miljöanpassat transportsystem

Båda områdena ligger stationsnära och bidrar därmed till ett hållbart transportsystem.

### Hushållning med mark- och vattenresurser

Exploateringen innebär att ca 6 ha jungfrulig mark tas i anspråk, varav en del är planlagd som parkmark. Ekosystemtjänster som påverkas är bland annat flödesutjämning (reglerande), rekreation (kulturell) och biologisk mångfald (stödjande). Behovet av att spara delar av områdena som naturmark prövas i samband med ny detaljplan.

## Grönområde

Mitt i Tjörnarps samhälle finns en skogsklädd kulle som är ett verkligt tätortsnära naturområde (se figur U3.2.6). Vissa naturvärden har konstaterats på delar av kullen. Området genomkorsas av flera stigar och används frekvent av närboende för rekreation, promenader och lek. Tack vare en ny stig med spänger över sänka områden har skola och förskola fått en gen vandringsstig till detta grönområde.

## Landsbygd: befintliga bebyggelsegrupper

Landsbygd är den dominerande områdestypen för Tjörnarps omland. Landsbygden används för areella näringar och andra landsbygdsanknutna verksamheter, men även lantliga bostadsområden ingår.



Figur U3.2.3. Utbyggnadsområde Lunden och Gropen



Figur U3.2.4. Utbyggnadsområde Droskan och Kälken

Befintliga bebyggelsegrupper i markanvändningskartan är bostadsområden som inte är inordnade i en stadsmässig kvartersstruktur. Karlarp och Spångahus-Korsaröd är bebyggelsegrupper som ingår Tjörnarps tätort. Stora delar av områdena är detaljplanerade eller strandskyddade. VA-utbyggnad är planerad för områdena.

#### Vägledning

Inom detaljplan prövas förändringar mot gällande plan. I de fall planen hindrar önskvärd utveckling kan markägaren ansöka om planbesked för ändrad eller upphävd detaljplan.

Utanför detaljplan och strandskydd kan avstyckning för enstaka nya bostadsfastigheter och andra mindre kompletteringar prövas genom förhandsbesked och bygglov. Kompletterande bebyggelse tillåts om den anpassas till den lantliga miljön och till karaktärsdragen i samma bebyggelsegrupp. Nya bostadsfastigheter bör inte styckas mindre än ca 1500 m<sup>2</sup> med hänsyn till landsbygdens luftiga bebyggelsemönster.

#### Landsbygd: Jord- och skogsbruk

Jord- och skogsbruk i markanvändningskartan avser mark som används för areella näringar. Kring Tjörnardarp finns mellanbygden där skogsbruket är betydande och jordbruksmarken består av mindre skiften, ofta betesmark (klass 3-5).

#### Vägledning

Förutsättningarna att långsiktigt bedriva areella näringar ska väga tungt vid eventuella förändringsanspråk.



Figur U3.2.5. Grönområde centralt i Tjörnardarp

#### Natur och Vattenområden

Prästbonnaskogen invid Tjörnardarpssjön har regional betydelse för friluftslivet. Läget precis vid Tjörnardarps station bidrar till att locka många besökare. Området har dock även mycket stor betydelse som närreklamationsområde för boende i och kring Tjörnardarp. Detsamma gäller Tjörnardarpssjön. Markanvändningskartan innehåller även vandringsleder och en angringspunkt för friluftslivet. Natur- och vattenområden mm beskrivs närmare i kapitel 4 om Tillgänglig natur med höga kvaliteter.

#### Tätortsutveckling på sikt

Norr om byn finns ett område som är planlagt för industriändamål 1987, men som inte är utbyggt. Marken ägs av kommunen och är ca 7,5 ha.

Idag ingår hela markområdet i sekundär skyddszon för kommunal vattentäkt, och det är därför mindre lämpligt att etablera industriverksamhet där.

Drygt 200 m från planområdet finns reningsverket, på andra sidan järnvägen. Risken för luktstörningar från reningsverket gör att det i dagsläget inte är lämpligt att markera området för stadsbygd heller.

Marken ligger dock strategiskt till för framtida tätortsutveckling och bör därför sparas för långsiktiga behov. Både när det gäller vattenförsörjning och avloppsrening pågår strategiskt arbete som kan komma att påverka förutsättningarna på sikt. Markområdet är därför avsatt som hänsynsområde för tätortsutveckling.



Pågatåg på stationen i Tjörnardarp

## 3.3 Norra Rörum

Norra Rörum är en naturnära kyrkby med medeltida anor. Byn har utvecklingspotential för naturnära boende och rekreation.

### Befolkning

Antal invånare i tätorten 2016: 203

Antal invånare i kommunal del 2016: 525

Kommundelens befolkningsutveckling

1988-2013: +0,05 % per år (1 % totalt)

2013-2016: -0,1 % per år (-0,4 % totalt)



### Kyrkbyn Norra Rörum

Norra Rörum är en kyrkby från tidig medeltid. Kyrka och församlingshem ligger centralt i byn. Affären har sin placering i landsvägskorsningen i södra delen av orten. Norra Rörum har en tydlig bykärna och viss lokalservice.

Kulturhistoriskt viktiga byggnader är framförallt den medeltida kyrkan, prästgården från 1850-tal (nu församlingshem) samt äldre gårdsbebyggelse.

I Norra Rörum finns flera verksamheter som vuxit fram i anslutning till äldre gårdsmiljöer och utan att prövas i detaljplan.

### Befolkningsutveckling

Norra Rörum har en stabil befolkningsnivå sedan lång tid tillbaka. Det gäller både tätorten i sig och kommunal delen där omgivande landsbygd ingår.

### Målpunkter, service och upplevelser

Kommunal service i Norra Rörum är fritids och förskola. Kommersiell service finns i form av lanthandel och bensinmack (figur U3.3.1).

Viktiga mötesplatser är församlingshemmet, bygdegården, idrottsplatsen och lekplatsen, som förnyades 2016.

En kort gång- och cykelväg finns inom planområdet till Salanders väg. I övrigt saknas helt särskild infrastruktur för cyklister.

Ringbuss nr 448 stannar vid affären 3 gånger på morgonen och 3 gånger på eftermiddag/kväll. Anropsstyrd kollektivtrafik är ett viktigt komplement för omgivande landsbygd.

### Utvecklingsplaner

#### Bostadsutbyggnad

Utbyggnadsområdet ger tillsammans med tomter i befintliga områden möjlighet till sju nya bostäder. Därutöver finns möjlighet att göra mindre kompletteringar utanför detaljplanerade områden.

#### Barnomsorg

Förskolans lokaler behöver moderniseras för att leva upp till moderna krav på tillgänglighet. Under 2018 byggs därför en helt ny förskola för tre avdelningar, som ersättning för befintliga lokaler.



## Trafik

Landsvägarna genom byn behöver kompletteras med gång- och cykelväg i enlighet med kommunens Cykelplan. I cykelplanen är dock ca 400 m längs Tyringevägen felaktigt markerad som befintlig cykelväg - även denna sträcka behöver alltså byggas ut. Eftersom Trafikverket är väghållare för landsvägen måste detta ske i samarbete med Trafikverket.

## Markanvändning i Norra Rörum

Landsbygd är den dominerande områdestypen för Norra Rörum med omland. Landsbygden används för areella näringar och andra landsbygdsanknutna verksamheter, men även lantliga bostadsområden ingår.

### Landsbygd, Befintlig bebyggelsegrupp

Norra Rörum har till största delen vuxit fram som lantlig bebyggelse utan stadsplanering. I markanvändningskartan är byn därför markerad som befintlig bebyggelsegrupp inom områdestypen landsbygd (se figur U3.3.1). En mindre del av orten är dock detaljplanerad och det finns tre kommunala

småhustomter till salu insprängda i befintliga områden (se figur U3.3.1). Några fastigheter i norra delen av byn är strandskyddade. Norra Rörum har kommunalt VA.

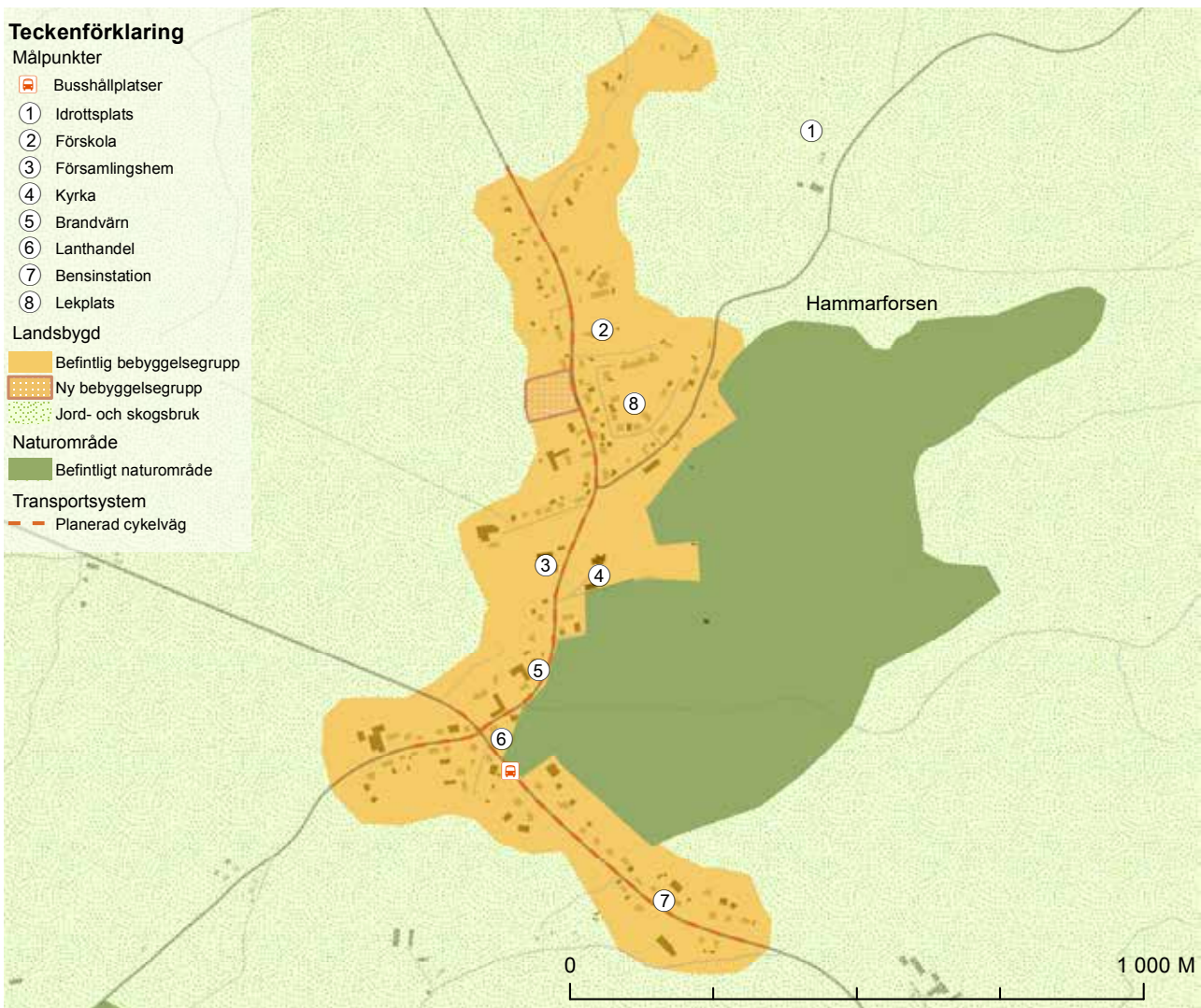
### Vägledning

Inom detaljplan prövas förändringar mot gällande plan. I de fall planen hindrar önskvärd utveckling kan markägaren ansöka om planbesked för ändrad eller upphävd detaljplan.

Utanför detaljplan och strandskydd kan avstyckning för enstaka nya bostadsfastigheter och andra mindre kompletteringar prövas genom förhandsbesked och bygglov. Kompletterande bebyggelse tillåts om den anpassas till den lantliga miljön och till karaktärsdragen i samma bebyggelsegrupp. Tomtstorlek anpassas till landsbygdens luftiga bebyggelsemönster.

### Landsbygd, Ny bebyggelsegrupp

Hörs kommun har tagit fram en detaljplan för fyra nya småhustomter invid Tyringevägen (se figur U3.3.2). Planen vann laga kraft 2013 och tomterna föreslås bli 900-1200 m<sup>2</sup>.



Figur U3.3.1. Markanvändningskarta för Norra Rörum. Kartan visar även målpunkter och service.

### Landsbygd, Jord- och skogsbruk

Jord- och skogsbruk i markanvändningskartan avser mark som används för areella näringar. Kring Norra Rörum finns mellanbygden där skogsbruket är betydande och jordbruksmarken består av mindre skiften, ofta betesmark (klass 3-5).

Nordväst om norra Rörum finns ett större område som är planerat för fritidshus genom en byggnadsplan från 1976 men som inte har blivit avstyckat och genomfört (se figur U3.3.3). Området är kraftigt kuperat och byggrätten är i planen begränsad till 70 m<sup>2</sup> byggnadsyta per huvudbyggnad. Det finns inget som hindrar att planen genomförs, men Höörs kommun bedömer att efterfrågan är liten för denna typ av fritidshusområden. Området är därför markerat som jord- och skogsbruk i markanvändningskartan.

#### Vägledning

Förutsättningarna att långsiktigt bedriva areella näringar ska väga tungt vid eventuella förändringsanspråk.

### Naturområde

I anslutning till Norra Rörum finns naturområdet Norra Rörum och Hammarforsen som bland annat innehåller en trivsam rastplats med möjlighet till grillning och boulespel. Området beskrivs närmare i kapitel U4 om Tillgänglig natur med höga kvaliteter.



Figur U3.3.2. Utbyggnadsområde för bostäder i Norra Rörum.



Figur U3.3.3. Detaljplanerad mark i Norra Rörum

### Konsekvenser utbyggnad i Norra Rörum

#### Befolkningstillväxt

Utbyggnaden ger möjlighet att bygga moderna bostäder i Norra Rörum.

#### Miljöanpassat transportsystem

Norra Rörum ligger drygt en mil från transportnoderna i Höör och Tjörnarps. Utbyggnadsområdet ligger ca 750 m från busshållplats till ringbuss. Utbyggnaden bidrar inte till att stärka kollektivtrafiken på övergripande nivå, men kan bidra till fler bussresenärer.

#### Hushållning med mark- och vattenresurser

Exploateringen innebär att ca 0,5 ha jungfrulig mark tas i anspråk. Ekosystemtjänster som påverkas är bland annat flödesutjämning (reglerande) och biologisk mångfald (stödjande).





*Gammal långa utmed väg utanför Norra Rörum.*



*Kulturlandskap kring Norra Rörum.*

## 3.4 Södra Ringsjöorten

Södra Ringsjöorten erbjuder lantligt boende i samverkande bymiljöer med lokal service och goda kommunikationer.

Snogeröd, Gudmuntorp, Fogdarp och Fogdarps station ligger söder om Ringsjöarna och är byar i ett öppet åkerlandskap. Därtill finns bostadsområden i Gamla Bo och Ekeborg. Transportnoden ligger i Rolsberga, där ringbuss 445 ansluter till expressbusslinjerna vid E22.

Tätorterna Hurva och Löberöd i Eslövs kommun har service och målpunkter av betydelse för boende i Höörs kommun. Löberöds tätort sträcker sig in i Höörs kommun, medan småorten Fogdarps station sträcker sig in i Hörby kommun.



### Samverkande bymiljöer

I den södra delen av kommunen är befolkning och service inte lika tydligt koncentrerad som i norr. Södra Ringsjöorten behandlas därför som en helhet där byarna kan utvecklas i ett sammanhang genom den lokala service som finns och delas mellan orter och bebyggelsegrupper.

Snogeröd, Rolsberga, Gudmuntorp och Fogdarp har vuxit fram längs gamla landsvägar. Snogeröd och Fogdarp hade också stationer på den tidigare järnvägslinjen Eslöv – Hörby. Industrianläggningar för jordbrukets behov, mejeri och valskvarn, lokaliserades till Rolsberga, där viktiga landsvägar möttes.

Livsmiljön i Södra Ringsjöorten har påverkats kraftigt av utbyggnaden av gamla landsvägar till dagens E22 och väg 23, på gott och ont. Det är lätt att ta sig till och från Södra Ringsjöorten – både med superbuss och med egen bil – men området utsätts också för trafikens miljöstörningar i form av buller och barriäreffekter.

### Befolkningsutveckling

Sammantaget har kommundelen söder om Ringsjöarna en betydande befolkning, med ca 1400 invå-

### Befolkning

Antal invånare Snogeröd 2016: 210

Ekeborg 2015: 176

Fogdarp 2015: 84

Fogdarps station\* 2015: 59

Gamla Bo 2015: 82

Antal inv. i kommunedel 2016: 1396

Kommundelens befolkningsutveckling

1988-2013: +0,3 % per år (7 % totalt)

2013-2016: + 1,4 % per år (4,3 % totalt)

\* Endast invånare i Höörs kommun

Figur U3.4.1. Tabell som visar befolkningen i byarna

nare. Under de senaste 25 åren har området haft en stabilt ökande befolkningskurva. De senaste tre åren har befolkningstillväxten ökat markant, utan att det har byggts mer än enstaka nya bostäder. Ökningen måste alltså förklaras med generationsväxling eller permanent bosättning i fritidshus.



## Målpunkter och service

### Snogeröds tätort

Snogeröd är med sina drygt 200 invånare den enda tätorten i kommundelen. Här finns förskola, idrottsplats och fågeltorn. Skåneleden passerar.

### Gudmuntorps kyrkby

Kommunal grundskola (F-6) finns vid Gudmuntorps kyrka, några kilometer söder om Snogeröd. Vid kyrkan och skolan finns ett par gårdar.

### Rolsberga station

Vid Rolsberga finns en expressbusshållplats med pendlarparkering. Höörs kommun har nyligen i samarbete med Region Skåne invigt en ny ringbusslinje som ansluter till både expressbusshållplatsen i Rolsberga och järnvägsstationen i Höör. Rolsberga blir på så vis en transportnod, där det är möjligt att byta mellan ringbuss och expressbuss. Region Skåne planerar för att utveckla stråket till ett superbuss-stråk med särskilt bekväma pendlingsförutsättningar, vilket innebär att busshållplatsen bör betraktas som en station.

I anslutning till station och trafikplats i Rolsberga finns även gatukök och en lampbutik.

### Fogdarp och Fogdarps station

Fogdarp har en expressbusshållplats med pendlarparkering. Nära Fogdarp finns även en konferensanläggning med restaurang och golfbana.

Fogdarps station ligger någon kilometer längre norrut och är en bebyggelsegrupp vid Ringsjöns strand. Skåneleden passerar i den gamla banvallens sträckning.

### Gamla Bo

Vid Gamla Bo finns en kommunal badplats i Västra Ringsjön och ett värdshus.

## Utvecklingsplaner

### Bostadsutbyggnad

Planerat utbyggnadsområde vid Fogdarps station innehåller sex villatomter. Därutöver bedöms det vara möjligt att komplettera Snogeröd, Ekeborg och Fogdarp utan detaljplanering.

En av inriktningarna i Höörs kommuns övergripande utvecklingsstrategi är utbyggnad i områden med god kollektivtrafik. Det innebär att stationsnära utbyggnad ska prioriteras och särskilt inom 1000 m. Vid Rolsberga station är dock stora delar av det stationsnära området strandskyddat och inte möjligt för bostadsutbyggnad. Trafikbuller och motorvägens barriärverkan är ytterligare aspekter som försvårar en samlad bostadsutbyggnad.

### Skola

Kommunen planerar för att modernisera skollokalerna för Gudmuntorps skola.

### Superbuss

Region Skåne planerar till att utveckla befintliga expressbusslinjer till superbusslinjer. Det berör befintliga expressbusshållplatser vid Rolsberga och Fogdarp. Förändringen förväntas innebära högre kvalitet för resenärerna med framförallt kortade restider. Detaljerna är dock inte specificerade än.

### Trafik

Cykelväg finns mellan Gudmuntorp och Rolsberga samt genom Fogdarp. I övrigt behövs ny cykelväg längs väg 23 och väg 17 i enlighet med kommunens Cykelplan (jämför kapitel U5. Hållbara transporter). I cykelplanen finns även den gamla banvallen mellan Snogeröd och Fogdarps station. Idag fungerar den som vandringsled, men för att fungera för vardagscykling behöver drift och underlag säkerställas.

### Vandringsled och angöringspunkt för friluftsliv

Höörs kommun planerar att utveckla badplatsen vid Gamla Bo till en angöringspunkt för friluftslivet. Ny vandringsled planeras längs Ringsjön.

### Mellankommunal samordning

Södra Ringsjöorten stannar inte vid kommungränsen och därför behöver alla förändringar utom helt lokala frågor prövas i samråd med grannkommunerna. Utbyggnad av kommunalt VA-nät och leder för vandring och cykel är infrastrukturfrågor som behöver samordnas praktiskt och ekonomiskt. Golfbanan vid Elisefarm korsar kommungränsen och utveckling av verksamheten kräver därför en effektiv samordning mellan kommunerna.

### Markanvändning i Södra Ringsjöorten

Landsbygd är den dominerande områdestypen (se figur U3.4.2). Landsbygden används för areella näringar och andra landsbygdsanknutna verksamheter, men även lantliga bostadsområden ingår.

### Landsbygd, Befintliga bebyggelsegrupper

Snogeröd, Ekeborg, Gamla Bo, Fogdarps station och Fogdarp är markerade som bebyggelsegrupper i markanvändningskartan. Grupperna har dock helt olika karaktär och förutsättningar.

#### *Snogeröd*

Snogeröd är till stor del detaljplanerat och anslutet till VA-nätet. Gällande plan är fullt utbyggd så när som på enstaka privatägda bostadstomter. I direkt anslutning till detaljplanerat område finns bostadsfastigheter utan detaljplan. Den södra delen av bebyggelsegruppen är oplanerad och är idag inte VA-ansluten.

### *Ekeborg*

Ekeborg är detaljplanerat och VA-anslutet till övervägande del. Detaljplanerat område är fullt utbyggt så när som på enstaka privatägda tomter. I direkt anslutning till detaljplanerat område finns bostadsfastigheter utan detaljplan.

### *Vägledning Snogeröd och Ekeborg*

Inom detaljplan prövas förändringar mot gällande plan. Utanför detaljplan kan avstyckning för enstaka nya bostadsfastigheter och andra mindre kompletteringar prövas genom förhandsbesked och bygglov. Kompletterande bebyggelse tillåts om den anpassas till den lantliga miljön och till karaktärsdragen i samma bebyggelsegrupp. Nya bostadstomter bör då inte styckas mindre än ca 1500 m<sup>2</sup> med hänsyn till landsbygdens luftiga bebyggelsemönster. Målsättningen bör vara att nya bostäder ansluts till kommunalt VA.

### *Gamla Bo*

Gamla Bo är delvis reglerat i detaljplan och har kommunalt VA. Andra förutsättningar som påverkar möjligheten till ny bebyggelse är strandskyddet och att delar av området ligger lägre än +56,5 m.

### *Vägledning Gamla Bo*

Avstyckning av ytterligare bostadstomter är inte lämpligt i Gamla Bo av hänsyn till strandskydd och översvämningsrisk.

### *Fogdarp*

Fogdarp består av en förhållandevis gles bebyggelse längs gamla landsvägen. Området saknar idag kommunalt VA och det behövs en långsiktigt hållbar VA-planering. Detaljplan för Elisefarms golfbana reglerar området sydöst om gamla landsvägen och reglerar odling och golfbana.

### *Vägledning Fogdarp*

Utanför detaljplan kan avstyckning av enstaka nya bostadsfastigheter och andra mindre kompletteringar prövas genom förhandsbesked eller bygglov. Nya bostadstomter bör då inte styckas mindre än ca 1500 m<sup>2</sup> med hänsyn till landsbygdens luftiga bebyggelsemönster. Utbyggnad av kommunalt VA kan bli aktuellt på sikt.

Förändringar inom detaljplanerat område prövas mot gällande plan. Om det finns önskemål om avstyckningar inom planområdet kan markägaren ansöka om planbesked för ny/upphävd detaljplan.

### *Fogdarps station*

Fogdarps station är en bebyggelsegrupp vid Ringsjöns strand. Strandskyddet är upphävt för befintliga bostadstomter. De flesta bostadstomterna ligger helt eller delvis lägre än +56,5 m. Området har kommunalt VA.

### *Vägledning Fogdarps station*

Tillkommande bostadstomter behöver prövas genom detaljplan för att avväga intresset av friluftsliv

samt översvämningsrisker. Med hänsyn till översvämningsrisken är det inte lämpligt att förtäta området genom att stycka befintliga bostadsfastigheterna längs stranden i mindre tomter.

### **Landsbygd, Ny bebyggelsegrupp**

Vid Fogdarps station finns en ny detaljplan för sex småhustomter som säljs privat (laga kraft 2013). Tomterna är ca 1000 m<sup>2</sup>.

### **Landsbygd, Jord- och skogsbruk**

Jord- och skogsbruk i markanvändningskartan avser mark som används för areella näringar. Marken söder om Ringsjön är det område i kommunen som har högst produktivitet, klass 6 och 7. Det finns därför skäl att ägna extra stor uppmärksamhet åt möjligheten att bedriva areella näringar.

### *Vägledning*

Förutsättningarna att långsiktigt bedriva areella näringar ska väga tungt vid eventuella förändringsanspråk. Avstyckningar för andra ändamål ska styras till befintliga bebyggelsegrupper och vägar för att inte splittra upp marken.

### **Landsbygd, besöksnäring**

Bosjöklöster och golfbanorna är markerad som område för besöksnäring i markanvändningskartan. Elisefarms golfbana är anlagd över kommungränsen och finns i Höörs och Hörby kommun. I Höörs kommun är golfbanan planlagd ända fram till gamla landsvägen. I översiktsplanen bildar ny E22 gräns norrut. Bosjöklöster med golfbana är inte detaljplanerade.

### *Vägledning*

Förutsättningarna att utveckla besöksnäringen ska väga tungt vid eventuella förändringsanspråk i anslutning till anläggningen.

### **Natur och vattenområden**

Pinedalen och Rövarkulan är naturområden i Södra Ringsjöorten som tillsammans med Ringsjön har stor betydelse för livsmiljön och som lockar regionala besökare. Markanvändningskartan innehåller även vandringsleder och angöringspunkter för friluftslivet. Dessa beskrivs närmare i kapitel U4 om Tillgänglig natur med höga kvaliteter.

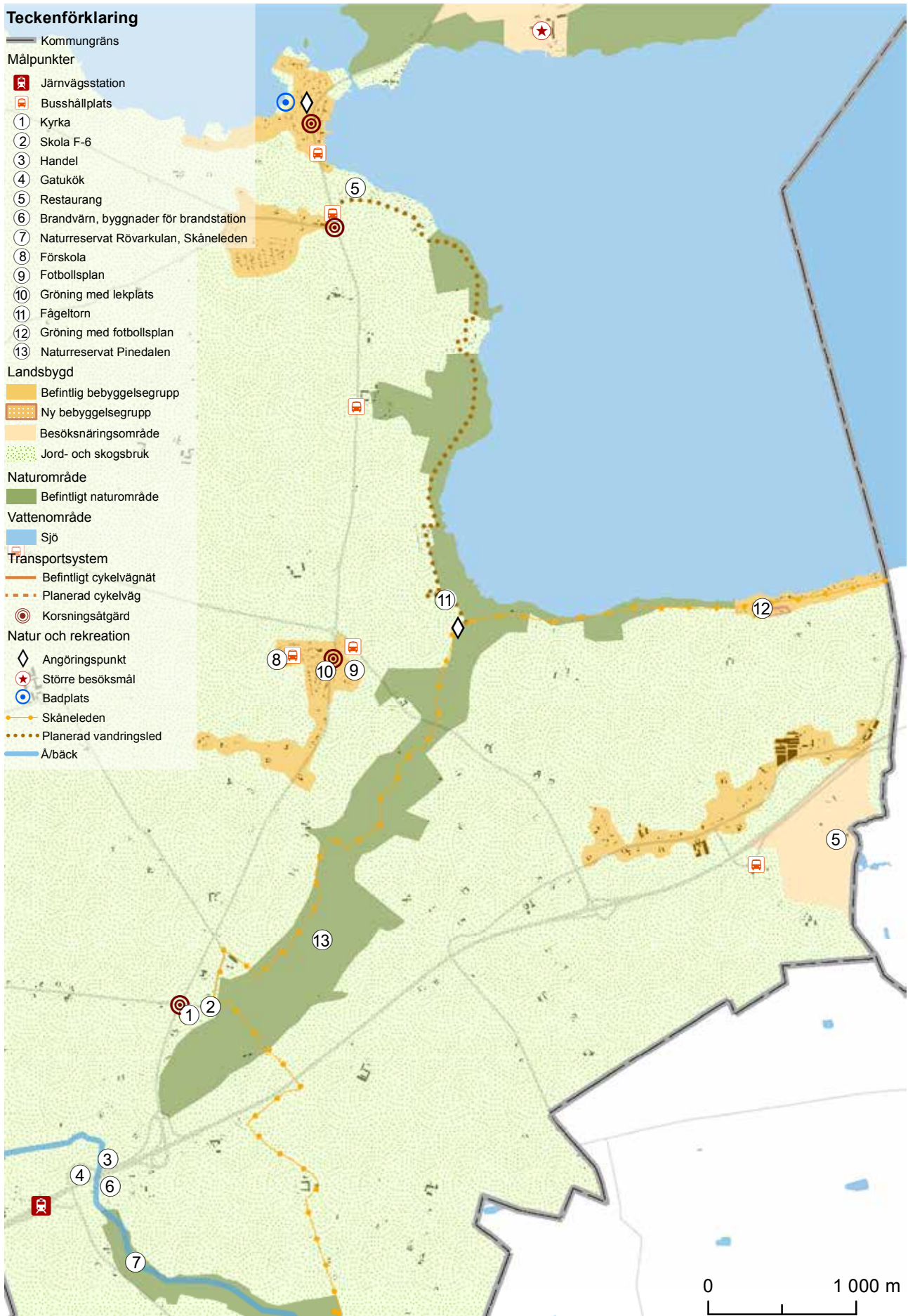
### **Konsekvenser utbyggnad Fogdarps station**

#### *Befolkningstillväxt*

Utbyggnaden ger möjlighet att bygga strandnära bostäder.

#### *Miljöanpassat transportsystem*

Tomterna ligger ca 2 km från expressbusshållplats i Fogdarp och 3 km från ringbusshållplats i Snogeröd.



Figur U3.4.2. Markanvändningskarta för Södra Ringsjöorten. Kartan visar även målpunkter och service.

## 3.5 Landsbygden

Landsbygden ger försörjning. Ur ett allmänt perspektiv producerar jord- och skogsbruket livsmedel och råvaror. Ur ett ekonomiskt perspektiv ger de areella näringarna sysselsättning och inkomster. Landskapsvård, förädling och besöksnäring blir allt viktigare inslag i landsbygdsutvecklingen.

Landsbygden är också en eftertraktad livsmiljö, både för den som vill ha en hästgård i öppna vidder och för den som vill bo i ett lantligt bostadsområde. I mötet med småstaden står landsbygden för en öppnare och friare karaktär i kontrast till den detaljplanerade och styrda stadsmiljön.

### Hushållning med marken

Befolkningen växer – både lokalt i Höör, regionalt i Skåne och globalt i världen. Samtidigt innebär klimatförändringarna att stora områden på jorden som brukas idag riskerar att i framtiden ge lägre avkastning när vattentillgången minskar och temperaturen stiger. Det är därför nödvändigt att hushålla långsiktigt med mark för jord- och skogsbruk.

Samtidigt är det helt nödvändigt att se landsbygden som en livsmiljö och att se möjligheterna till utveckling. I detta avsnitt ligger fokus på beredskap att möta privata initiativ till förändringar av markanvändningen.

### Landsbygden i markanvändningskartan

Landsbygd är den dominerande områdestypen i markanvändningskartan (figur U3.5.1). Landsbygden används för areella näringar och andra landsbygdsanknutna verksamheter, men även lantliga bostadsområden och anläggningar för besöksnäring ingår.

### Jord- och skogsbruk

Jord- och skogsbruk i markanvändningskartan avser mark som används för areella näringar. Det gäller stora markområden med kraftigt varierande förutsättningar.

Söder om Ringsjön finns kommunens bördigaste markområden (klass 6-7). Denna del av kommunen ingår i sydvästra Skånes rationellt brukade öppna jordbruksbygder. Här finns även sju större vindkraftverk.

Även väster om Höör domineras landsbygden av jordbruk och har förhållandevis hög bördighet (klass 5-6).

Öster och norr om Höör finns mellanbygden med lägre bördighet (klass 3-5). Skogsbruket är betydande och jordbruksmarken består av mindre skiften, ofta betesmark.

### Vägledning

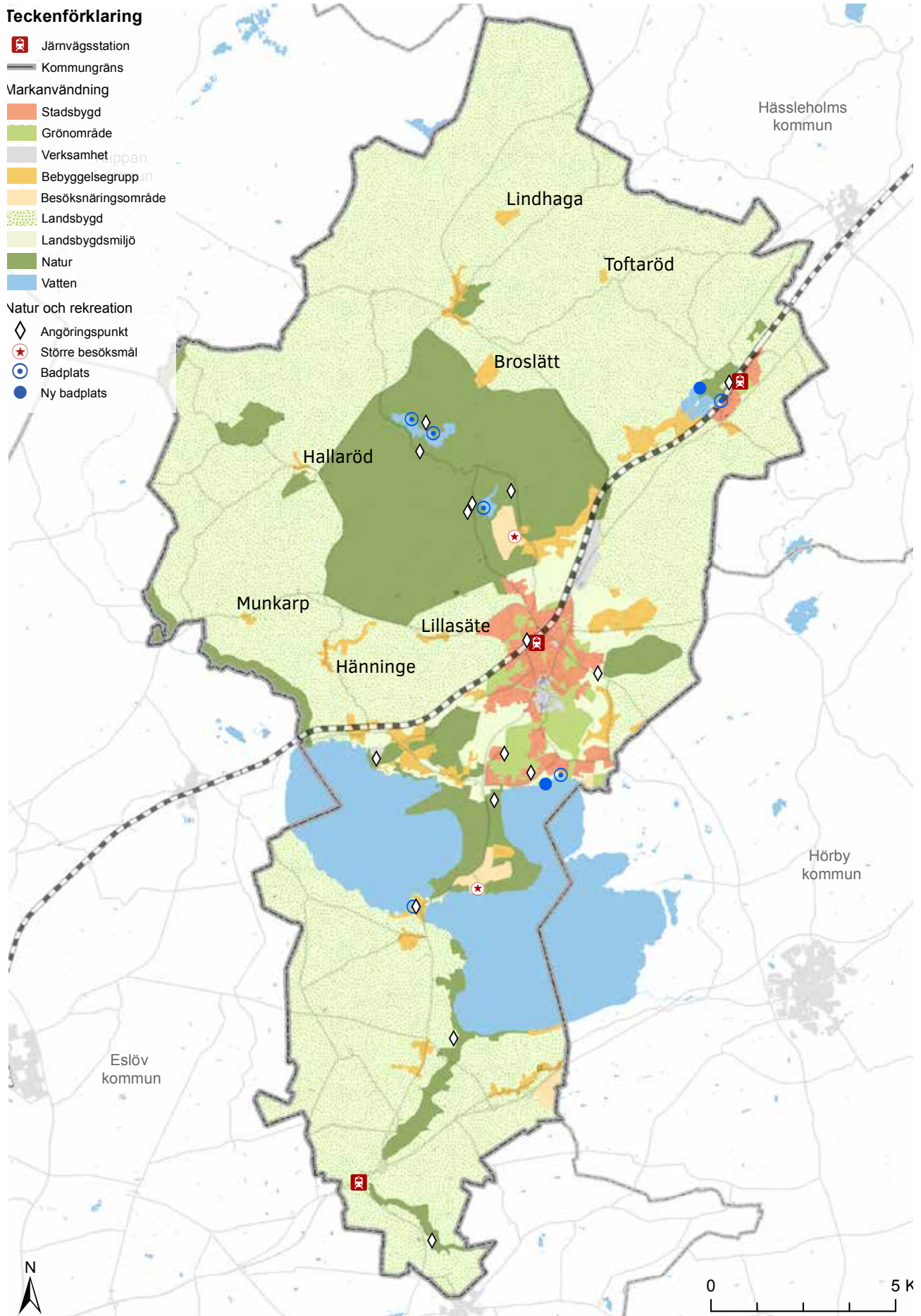
Förutsättningarna att långsiktigt bedriva areella näringar ska väga tungt vid eventuella förändringsanspråk. Söder om Ringsjön och väster om Höör gäller att avstyckningar för andra ändamål ska styras till befintliga bebyggelsegrupper och vägar för att inte splittra upp marken.

### Befintliga bebyggelsegrupper

Befintliga bebyggelsegrupper i markanvändningskartan är lantliga bostadsområden. Urvalet utgår från SCBs tätorter och småorter. Därutöver ingår medeltida kyrkbyar samt lantliga bostadsområden som är detaljplanerade och genomförda enligt plan.

Bebyggelsegrupper i direkt anslutning till Höör beskrivs i avsnitt U2.7 (Småstadens omland). Bebyggelsegrupper i anslutning till byarna har beskrivits i avsnitt U3.2-3.4 (detta kapitel).

I detta avsnitt beskrivs bebyggelsegrupperna Hänninge, Munkarp, Hallaröd, Lindhaga, Broslätt och Toftaröd som inte ligger i direkt närhet till småstaden Höör eller någon av de tidigare beskrivna byarna.



Figur U3.5.1. Markanvändningskarta för Hörs kommun. Kartan visar även orter på landsbygden som beskrivs närmare i detta kapitel.

### *Hänninge*

Hänninge består av gårdar och hus samlade längs en längre landsvägssträcka. Här finns drygt 60 invånare. Området saknar idag kommunalt VA och det behövs en långsiktigt hållbar VA-planering. Området saknar reglering i detaljplan.

### *Munkarp*

Munkarp är en gammal kyrkby som idag har färre än 50 invånare men med tydlig lokal identitet. Byn saknar kommunalt VA och ingår inte i utbyggnadsområde för VA. I Munkarp finns en detaljplan för sex villatomter.

### *Hallaröd*

Hallaröd är en gammal kyrkby som idag har färre än 50 invånare men med tydlig lokal identitet. Byn saknar idag kommunalt VA och det behövs en långsiktigt hållbar VA-planering. Området saknar reglering i detaljplan.

*Vägledning för Hänninge, Munkarp och Hallaröd*  
Avstyckning för enstaka nya bostadsfastigheter och andra mindre kompletteringar prövas genom förhandsbesked och bygglov. Kompletterande bebyggelse tillåts om den anpassas till den lantliga miljön och till karaktärsdragen i samma bebyggelsegrupp. Nya bostadstomter bör då inte styckas mindre än ca 1500 m<sup>2</sup> med hänsyn till landsbygdens luftiga bebyggelsemönster. Utbyggnad av kommunalt VA kan bli aktuellt på sikt.

Inom planlagt område prövas förändringar mot gällande plan (gäller Munkarp).

### *Lindhaga, Broslätt och Toftaröd*

Lindhaga, Broslätt och Toftaröd är områden som planerats för fritidshus i skogen i norra delen av kommunen. Ca hälften av fastigheterna är bebodda i varje grupp. VA-utbyggnad är planerad för Broslätt. För Toftaröd och Lindhaga behövs en långsiktigt hållbar VA-planering.

*Vägledning för Lindhaga, Broslätt och Toftaröd*  
Ny bebyggelse prövas mot gällande detaljplan.

## **Nya bebyggelsegrupper**

Nya bebyggelsegrupper i markanvändningskartan är två lantliga utbyggnadsområden, se U2.3 om Bostadsutbyggnad samt Plan för Ringsjöbandet.

## **Övriga landsbygdskategorier**

Områden för besöksnäring beskrivs närmare i avsnitt U4.5 (Besöksnäring och besöksmål).

Stadsnära landsbygdsmiljö beskrivs närmare i avsnittet U2.7 (Småstadens omland)

## **Natur- och vattenområden**

Naturområden i markanvändningskartan är områden med stora friluftslivs-, natur- eller landskapsvärden där natur- och landskapsvård bör vara överordnad annan mark- och vattenanvändning. Areella näringar är ofta en väsentlig del av skötseln och förväntas fortsätta. Naturmarkeringen i markanvändningskartan innebär då att jord- och skogsbruk och andra näringar bör bedrivas på sätt som är förenligt med natur- och landskapsvårdens intressen.

Även vattenområden i markanvändningskartan har betydelse för de areella näringarna, särskilt när det gäller Ringsjön.

Se kapitel U4 om Tillgänglig natur med höga kvaliteter för att läsa om natur och vattenområden och om hur kommunen ser på deras utveckling.





*Vy över Ringsjön*



# 4

## Tillgänglig natur med höga kvaliteter

År 2035 är naturen i Höörs kommun känd för sina höga kvaliteter och tillgänglig för alla. Höörs kommun erbjuder sammanhängande vandringsleder i vacker natur och har Skånes mest upplevelserika naturområden. Här finns den urbaniserade storstadsregionens gröna lungor. Ringsjön och de mindre sjöarna är pärlor som erbjuder bad, fiske och friska ekosystem. Besöksnäring med naturen som bas är en viktig motor för sysselsättningen.

- 
- 4.1 Inledning
  - 4.2 Leder och angoringspunkter
  - 4.3 Naturområden
  - 4.4 Sjöar och vattendrag
  - 4.5 Besöksmål och besöksnäring



## 4.1 Inledning

Frodiga vackra naturområden och kulturmiljöer finns lätt tillgängliga för såväl kommuninvånare som besökare. Redan från stationslägena möts besökaren av vacker grönska, sjöar och vattendrag samt tydlig information om hur de ska ta sig vidare ut i den omgivande naturen via attraktiva gröna- och blå korridorer som sträcker sig från småstadens centrala delar och ut i det omgivande natur- och kulturlandskapet. Tydliga, tillgängliga och informativa angöringspunkter finns för den som vill ta sig till kommunens natur- och besöksområden. God service erbjuds både vad gäller mat, dryck och logi i anslutning till rekreation och besöksmål samt ett brett utbud av aktiviteter för olika målgrupper. Kommunens vattenområden har god tillgänglighet både som rekreationsområden och stråk men också för andra aktiviteter som bad, fiske och paddling. Naturvärdena i gröna- och vattenområden beaktas och ökar som en följd av en medveten skötsel. Kulturarvet förvaltas genom hög medvetenhet om historiska strukturer och inslag i landskapet.

### Naturen i Höörs kommun

Höörs kommun ligger på gränsen mellan två naturgeografiska regioner vilket är avgörande för landskapet och naturtyperna i kommunen. Runt Ringsjöarna i söder finns ett uppodlat slättlandskap som delar sin kalkrika berggrund med Kontinentaleuropa medan de utpräglade skogsbygderna i norr hör ihop med urberget som resten av Sverige vilar på. Däremellan finns en övergångszon präglad av ett småskaligt, mosaikartat landskap med åkrar, betesmarker och skogspartier. Orupsberget mitt i kommunen är en del av urberget som har pressats upp när berggrunderna kolliderade.

Naturen har centrala funktioner i en hållbar utveckling av Höörs kommun. Vi har ett ansvar för att utveckla och skydda biologisk mångfald och ekosystemtjänster.

Naturen förser oss med ett flertal ekosystemtjänster som kommunen kan utveckla och stärka. När det gäller naturområdena och den infrastruktur som är kopplad till dessa så är det kanske framför allt kulturella ekosystemtjänster med koppling till friluftsliv, hälsa och besöksnäring som de tillhandahåller. Stödjande, reglerande och försörjande ekosystemtjänster som upprätthållande av kretslopp, produktion av naturresurser, klimatreglering och rening av luft och vatten är andra viktiga ekosystemtjänster som blir möjliga tack vare god skötsel och bevarande av kommunens viktiga naturområden.

Besöksnäring med naturen som bas är en viktig del av sysselsättningen i kommunen och har potential att utvecklas starkt. Naturen som utvecklingskraft

lyfts fram i arbetet med landsbygdsutveckling och det finns ett starkt ömsesidigt beroende mellan besöksnäring och areella näringar.

Samtidigt är naturen en viktig del av Höörs kommuns attraktionskraft. Naturen lockar storstadsbor från Malmö och Köpenhamn att flytta till kommunen, men också inflyttare från andra delar av landet väljer Höör när de får jobb i Skåne, eftersom de värdesätter att naturen finns runt knuten. För att denna utveckling ska fortsätta är det viktigt att utveckla både närrekreation och möjligheter till friluftsliv i stora och omväxlande naturområden.

### Utveckling av natur och rekreation

I strategikapitlet har vi presenterat övergripande utvecklingsstrategier för natur och friluftsliv i kommunen. Detta kapitel visar vilken användning av mark och vatten som är lämplig och ger en mer konkret bild av hur Höörs kommun vill öka kvaliteterna i naturen, göra den mer tillgänglig och stärka besöksnäring med naturen som bas. Beskrivningen följer markanvändningskartans indelning i leder och angöringspunkter, naturområden, sjöar och vattendrag samt besöksmål.

### Leder

Redan idag står kommunen för underhållet av flera mil vandringsled vilket är ett stort och resurskrävande arbete. Ambitionen är att utveckla nya ledsystemet i en takt som är rimlig i förhållande till de resurser som avsätts för detta arbete. Arbetet med underhåll av befintliga naturområden och leder måste prioriteras tillsammans med tillgäng-

liggörandet av dessa genom väl utvecklade angöringspunkter. För att kunna upprätthålla ledernas standard på den höga nivå som de ofta håller idag är det avgörande att kommunen kan fortsätta att samarbeta med lokala entreprenörer och föreningar. Orienteringsföreningen, Ringsjö OK, är en viktig samarbetspartner då de upprättar detaljerade kartor över stigsystem och står för en del av underhållet av lederna på uppdrag av kommunen.

### Skåneleden

Skåneleden är en vandringssträcka på sammanlagt mer än 1000 km vandringsled. En betydande del av sträckan, ca 60 km, går genom Höörs kommun. Region Skåne är huvudman för Skåneleden men kommunen står för underhåll av eldplatser, picknickbord, rastplatser och vindskydd för övernattnings samt för utmärkning av leden och kontakter med berörda markägare. Skåneleden är tillgänglig från ett flertal angöringspunkter i Höörs kommun och kan användas både som strövområde för närrekreation eller som start- och målpunkt för flerdagarsvandring med full packning. Från Skåneleden kan man njuta av kommunens varierande landskap med allt från ljusgröna bokskogar till klippformationer, fornminnen och ett rikt djurliv.

Leden är uppdelad i fem delleder med totalt 89 etapper. Vissa av etapperna knyts ihop och gör det möjligt att göra rundvandringar.

Enklare lägerplatser med vindskydd och toalett finns tillgängliga utmed alla vandringsleder i Skåne. Längs Skåneleden finns ofta också möjligheter till annat boende, som vandrarhem och B&B. Skåneleden är i fält markerad med orange färg.

Kommunen arbetar aktivt med att upprätthålla standarden på Skåneleden sträckning genom Höörs kommun. Samarbete med markägarna kring leden är avgörande för dess utveckling och skapar samtidigt en potential för markägare och boende kring leden att skapa och utveckla verksamheter med koppling till besöksnäringen.

### Andra vandringsleder

Vissa av de kompletterande leder som finns i kommunen, utöver Skåneleden, har en avgörande betydelse för den upplevda och faktiska tillgängligheten till det befintliga ledssystemet och till de natur- och besöksområden som de passerar. Utöver Skåneleden finns ytterligare ca 40 km vandringsled i Höörs kommun och planer finns på att utöka ledssystemet ännu mer. Framför allt vill kommunen verka för att på ett tydligt och lättillgängligt sätt binda samman det befintliga ledssystemet med stationslägen i Höör och Tjörnarp. Idag finns leder som knyter samman stationslägena med Skåneleden och andra ledssystem kring exempelvis Frostavallen. Dessa har en avgörande strategisk betydelse och bör stärkas och

lyftas fram ytterligare genom förbättrad information och skyltning.

### Planerade vandringsleder

Stärkande och utvecklande av befintliga och nya leder är en betydelsefull uppgift för att ta till vara på de kvaliteter som utgör en stor del av Höörs identitet och attraktivitet som besöks- och boendekommun. Kommunen vill därför arbeta proaktivt med utvecklandet goda miljöer för friluftslivet. Ett led i det arbetet handlar om att tillgängliggöra områden och sträckor i attraktiva del av kommunen samt att ta fram och utveckla nya leder och angöringspunkter för att skapa god tillgänglighet till dessa.

### Andra leder

En slinga för MTB-cykling finns idag i Orupsskogen. Slingan korsar vandrings slingorna på ett antal ställen men generellt fungerar det bra att samsas inom samma område. Slingan drivs av Frosta Multisportsförening. Förutom ytterligare MTB-slingor finns det även behov av leder och slingor för andra cyklisterna och ryttarna i kommunen. Kommunen ställer sig positiv till utvecklandet av rid- och cykelleder, gärna i samverkan med kringliggande kommuner. Det förutsätter dock att tillräckliga resurser avsätts för detta arbete. På Skåneleden är det förbjudet att cykla eller rida men vissa av kommunens leder skulle kunna vara lämpliga för sådan användning förutsatt att information går ut till dem som kan tänkas bli berörda. Kommunen vill arbeta vidare med utvecklandet av leder för cykel och mountainbike. I de fall där det är möjligt bör möjligheten att kombinera leder för flera användningsområden beaktas. Tydlig information är viktig för att möjliggöra en kombinerad användning av lederna.

### Angöringspunkter

Skapandet och utvecklandet av angöringspunkter är en del av kommunens strategi för att stärka och öka tillgängligheten till natur- och rekreationsområdena.

Angöringspunkter och vandringsleder ska göra områdena mer tillgängliga för alla. Angöringspunkterna är i sin tur av stor betydelse även för att tillgängliggöra just lederna genom att lyfta fram hur besökaren kan röra sig längs befintliga ledssystem genom kommunens natur- och rekreationsområden.

Angöringspunkternas främsta funktion är alltså att informera och skapa tillgänglighet till områden som i många fall redan är väl utvecklade som besöksmål och rekreationsområden. Här beskrivs framför allt de angöringspunkter som kommunen har full rådgivning över genom att de ligger på kommunalt ägd mark och som därmed kan utvecklas i enlighet med kommunens ambitioner förutsatt att tillräckliga resurser avsätts för arbetet.

Tack vare dessa platsers strategiska betydelse vill kommunen ge angöringspunkterna stor tyngd i planeringen och intresset av att utveckla angöringspunkten ska därför väga tungt vid förändringar i närmiljön. I linje med Höörs kommuns ambition att stärka det hållbara resandet är det viktigt att möjligheten att ta sig till angöringspunkterna med cykel och kollektivtrafik stärks.

### Naturområden

De utpekade naturområdena är mark utanför tätorter med stora friluftslivs-, natur- eller landskapsvärden. Kommunens naturområden är den kanske enskilt tyngst vägande faktorn för att locka besökare och nya invånare till kommunen. Jord- och skogsbruk är ofta en central del av skötseln men bör bedrivas på sätt som är förenligt med landskapsvärden och rekreationsintresset. Dialogen med markägare är viktigt och kommunen bör vara aktiv i sitt arbete med att stötta och uppmuntra markägare att sköta dessa områden på ett sätt som är förenligt med stärkandet av naturvärden och rekreationsintresset.

### Sjöar

Kommunen sjöar innebär en stor attraktionskraft för såväl besöksnäring som för kommunen som boendemiljö. Trycket på boende kring framför allt Ringsjöarna ökar och kommunen växer i området kring Sätöfta och Östra Ringsjön/Sätöftasjön. Norr om småstaden finns ett par sjöar med stor betydelse för friluftslivet. Dagstorpssjön och Vaxsjön ligger i Frostavallenområdet och utgör den betydande del av den stora attraktionskraft som området har. Tjörnarpsjön som ligger precis väster om järnvägsspåret genom Tjörnarps, är identitetsskapande och utgör en viktig kvalitet för Tjörnarpsborna.

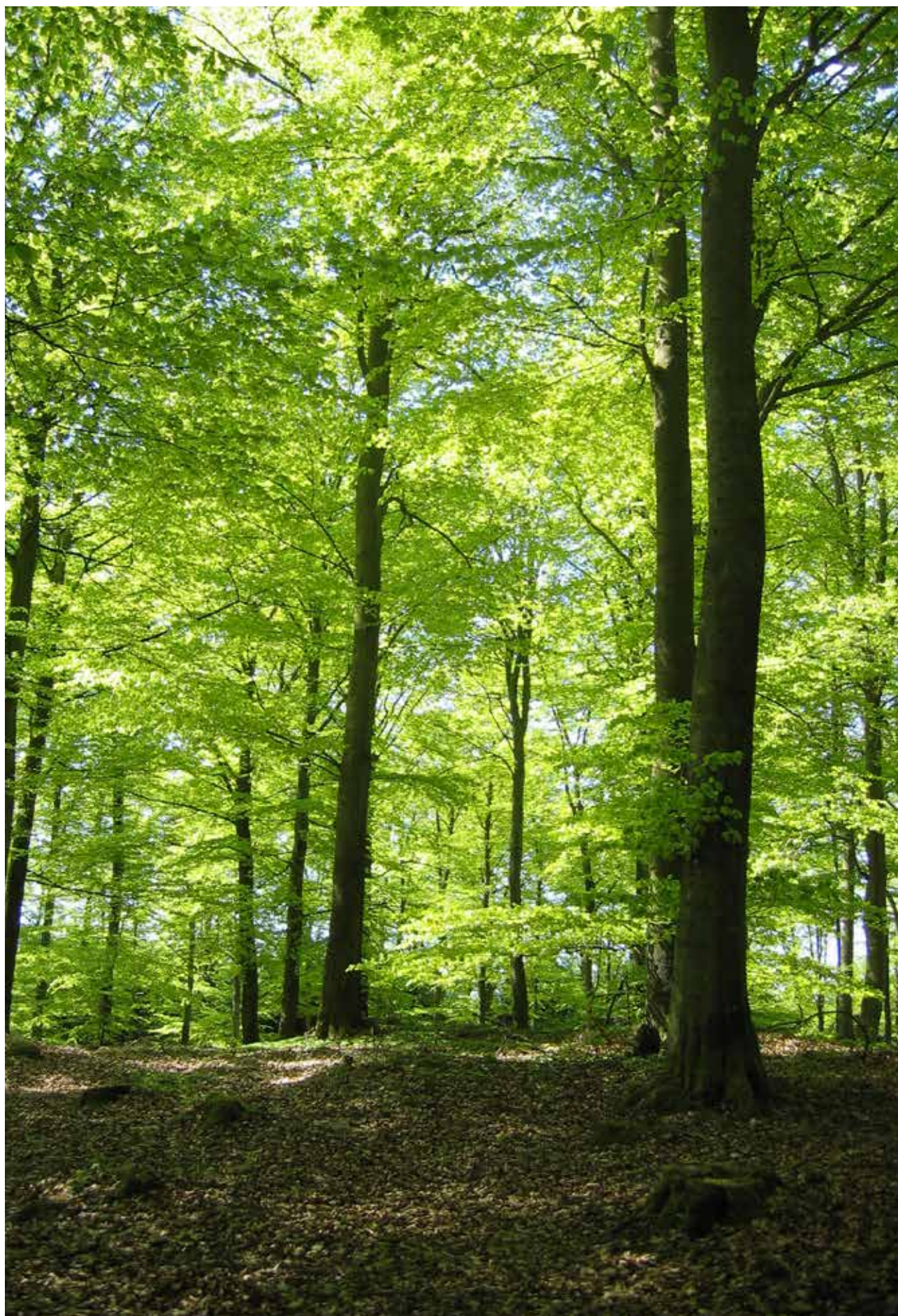
### Vattendrag

Vattendragen utgör precis som sjöarna en stor kvalitet för kommunen inte minst ur rekreations-synpunkt. Speciellt inne i själva småstaden finns en stor potential att lyfta vattendragen som kvalitet i stadsmiljön. Det finns ett flertal vattendrag som rinner genom småstaden Höör och som i södra delarna av orten rinner samman i Höörsån som därefter fortsätter söderut mot Östra Ringsjön/Sätöftasjön. Även Kvesarumsån och sitt utflöde i Sätöftasjön nära Höörsåns utlopp. Bland de större vattendrag som rinner utanför tätorten är Rönne å och Bråån de som har störst betydelse för besöksnäringen.

### Besöksnäring och besöksmål

Infrastrukturen för friluftslivet är en viktig nyckel för besöksnäringen i Höörs kommun. Goda anslutningar till stora besöksmål och anläggningar för boende är en förutsättning för att skapa möjligheter för utveckling av befintliga verksamheter. Kommunen vill underlätta för de stora besöksmålen att kunna locka till sig besökare som reser via kollektivtrafik, med cykel eller till fots via kommunens leder. Förutom att skapa fysiska förutsättningar genom goda förbindelser måste kommunen även arbeta vidare med tydlig information och angöringspunkter som ytterligare kan öka tillgängligheten till viktiga besöksmål och anläggningar för boende.

Framför allt är det till de största och viktigaste besöksmålen, Skånes djurpark och Bosjökloster, som kommunikationerna och tydligheten för besökare kan förbättras. Dessutom kan det ge synergieffekter att nå ut med information till dem som besöker dessa anläggningar att det finns goda förutsättningar för vandring, bad, rekreation och möjligheter till boende i besöksmålens närområde. På så vis kan besökare uppmuntras att stanna i kommunen eller närområdet under längre tid för att utforska andra möjligheter än de som erbjuds av det tänkta specifika besöksmålet. Generellt ser kommunen att åtgärder för friluftslivet stärker underlaget och besöksstrycket för de större besöksmålen samtidigt som de stora besöksmålen i sin tur ökar underlaget och bidrar till besöksnäringen i hela kommunen.



## 4.2 Leder och angöringspunkter

Vandringsleder binder samman natur, grönområden och vattenområden till en sammanhängande helhet. Angöringspunkter med god tillgänglighet underlättar tillträdet till leder och naturområden. Angöringspunkterna är synkade med kommunens kollektivtrafik och utbyggnadsplaner för cykelvägnet och skapandet av nya leder.

Kommunala leder skapar förutsättningar för att besökare på ett enkelt och attraktivt sätt har tillgång till det rika led- och vandringsystemet som binder samman och löper genom stora delar av kommunens mest attraktiva natur- och besöksområden.

### Vägledning för leder och angöringspunkter

De generella riktlinjerna för kommunens leder och angöringspunkter handlar till stor del om att underlätta angöringar till befintliga områden med höga kvaliteter samt att stärka kopplingarna inom befintligt system för leder och infrastruktur med koppling till besöksnäringen.

- Det ska bli lättare att ta sig till angöringspunkterna, och därmed även naturområden och leder, med cykel och kollektivtrafik.
- Angöringspunkter och vandringsleder ska göra områdena mer tillgängliga för alla.
- Utvecklingen av angöringspunkter i stationsläge har hög prioritet.
- Möjligheten att vandra mellan områdena i attraktiva stråk ska stärkas långsiktigt.
- Kommunen ska vara restriktiv med att tillåta ny bebyggelse i nära anslutning till leder.
- Vandringslederna ska vara lätta att följa och närmiljön ska utformas med hänsyn till rekreationsintresset.
- Möjligheten att erbjuda service till vandrare och besökare ska främjas invid lederna.

### Leder och angöringspunkter i markanvändningskartan

#### Leder




















Leder i markanvändningskartan visar var funktionen vandringsled ska vara den prioriterade markanvändningen. Lederna markeras på olika sätt beroende på deras funktion och status. Skåneleden har den karaktäristiska orangea färgen i kartan som liknar de fysiska markeringar som finns ute längs ledens sträckning. Dessutom markeras de viktigaste kommunala lederna och hur dessa knyter an till Skåneleden. I kartan redovisas också de planerade leder som finns i kommunen, dessa redovisas som punkter eftersom de ännu inte är utbyggda och den exakta dragningen inte beslutad.

#### Angöringspunkter

Angöringspunkterna ligger ofta i anslutning till befintliga och planerade leder eller till andra viktiga besöksmål. Angöringspunkterna är markerade som punkter i kartan. Vissa av punkterna finns och är fullt utbyggda med informationstavlor, parkering och andra faciliteter. Några av punkternas exakta position är inte alltid helt fastställd men utplaceringen är gjord i nära anslutning till den plats där själva angöringspunkten förväntas förverkligas.



## Teckenförklaring

-  Järnvägsstation
-  Kommungräns
- Markanvändning**
-  Stadsbygd
-  Grönområde
-  Verksamhet
-  Bebyggelsegrupp
-  Besöksnärsområde
-  Landsbygd
-  Landsbygdsmiljö
-  Natur
-  Vatten
- Natur och rekreation**
-  Angöringspunkt
-  Större besöksmål
-  Badplats
-  Ny badplats
-  Skåneleden
-  Övriga vandringsleder
-  Planerad vandringsled
-  Vattenstråk

## Angöringspunkter

1. Västra Stationstorget
2. Vaxsjön Södra
3. Vaxsjön Norra
4. Dagstorpssjön Södra
5. Dagstorpssjön Norra
6. Ullstorp
7. Tjörnarp
8. Fogdaröd
9. Sätoftaskolan
10. Orupsskogen
11. Ormanäs
12. Orups idrottsplats
13. Gamla Bo, badplats
14. Snogeröd, Fågeltornet
15. Rövarekulan

## Leder

- A. Skåneleden, Södra Hultarp-Maglebjär
- B. Skåneleden, Lillsjödal-Maglebjär
- C. Skåneleden, Maglebjär-Onsvalakällan
- D. Skåneleden, Hörby Ringsjöstrand-Rövarekulan
- E. Pilgrimsleden, Dagstorp
- F. Frostavallen och Dagstorp
- G. Tjörnarp
- H. Fogdarödsslingan

## Planerade leder

- I. Norra Ringsjöstrandleden
- J. Klintaslingan



0 5 Km

Figur U4.2.1. Användning av mark och vatten i Hörs kommun, kartan visar leder och angöringspunkter

## Skåneleden

Sammanlagt finns ca 60 km av Skåneleden och ytterligare flera tiotals km vandringsled inom kommunens gränser. Målet är att de leder som finns inom kommunens geografiska område ska vara väl samordnade och att det ska finnas bra och lättillgänglig information om hur man tar sig till leder och vidare inom ledsystemet. Lederna och speciellt Skåneleden är ett viktigt mellankommunalt intresse som samordnas med angränsande kommuner, i första hand Eslöv, Hörby och Hässleholms kommuner.

### A. Södra Hultarp – Maglebjär (Ettapp 7 Ås-ås)

Ettappen går genom Frostavallens strövområde.

Längs ettappen finns vulkanrester exempelvis Allarps bjär som visar sig i form av sexkantiga basaltkupper. Även vid Dagstorpssjön finns flera vulkanrester. Basalten i marken ger spännande flora med myskmadra och flera sorters sippor.

Vid Södra Hultarp är spåren efter tidigare generationer många, som fornåkrar med många små odlingsrösen och flera hålvägar. Byn Hallaröd har både offerkälla och kyrka helgad åt Sankt Olof. Öster om Hallaröd följer du delvis den gamla pilgrimsleden.

Östra delen av ettappen går på småvägar genom strövområdet Frostavallen. Här finns artrik bokskog med både stup och rasbranter, flera promenadsti-

gar och badvänliga sjöar. Vid Vaxsjöns södra spets vandrar besökare på breda stigar längs Skånes djurparks hägn.

Området kring Vaxsjön är rikt på fornlämningar och sydväst om sjöns spets passerar leden ett gravröse från bronsåldern och en skärvstenshög med brända stenar, troligen från eldstäder.

Strövområdet Frostavallen har anor från 1930-talet. Här fanns skidspår och hoppbacke.

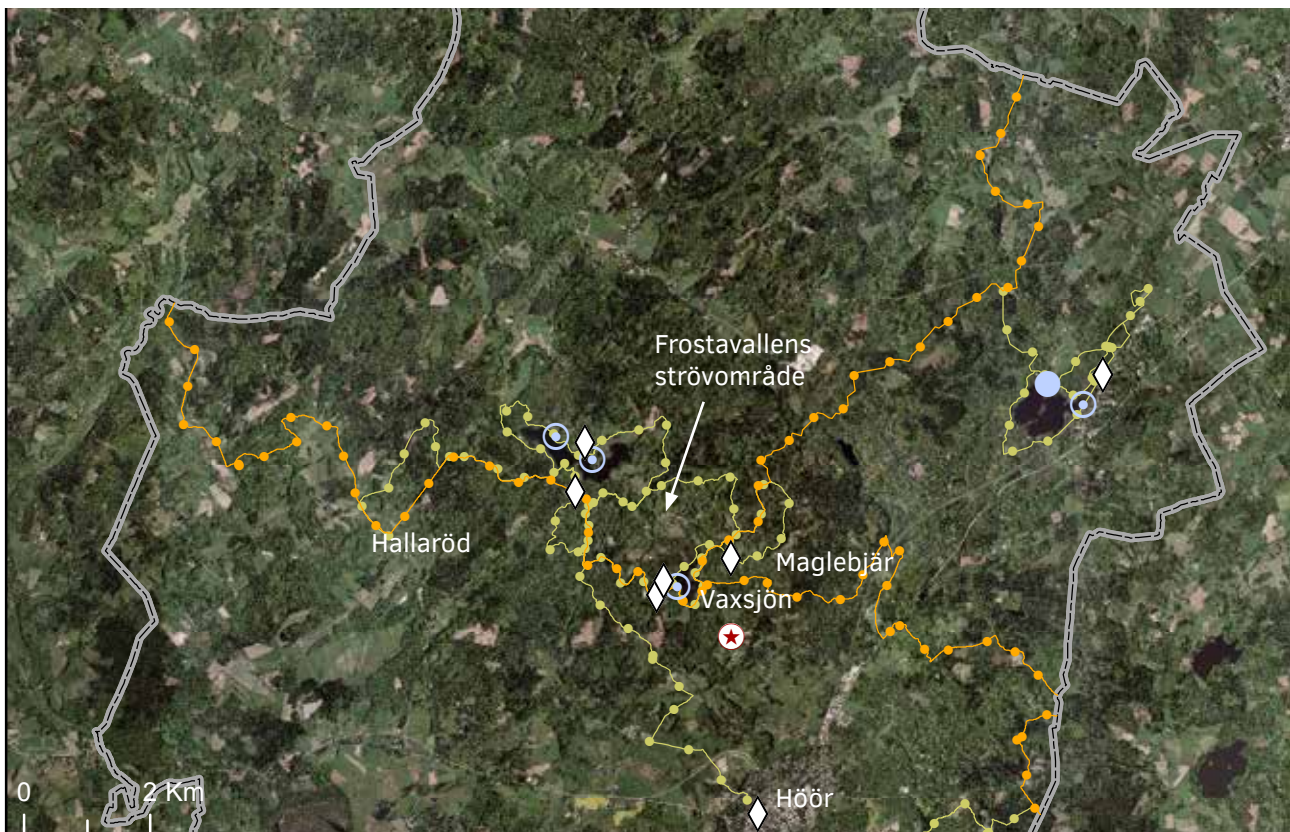
#### Vägledning

Höors kommun har för avsikt att ta initiativ till åtgärder för att öka säkerheten på sträckan precis norr om Hallaröd. Leden ansluter Hallaröd norrifrån utmed befintlig väg. Upplevelsen av leden och säkerheten kan förbättras genom en ny dragning där leden inte går utmed befintlig landsväg.

### B. Lillsjödal-Maglebjär (Ettapp 6 Nord-syd)

Större delen av ettappen går genom Höors kommun. I norr ansluter ettappen till Hässleholms kommun där den ytterligare en bit norrut knyter an till områdena kring Hovdala och Finjasjön. Sträckan har skog och badsjöar i båda ändar. Längs ettappen går du på grusvägar och enstaka stigar, genom skog och förbi öppna partier.

Vid Slättaröd finns betad skog och söderöver området med lövskog. På flera ställen utmed sträckan finns ruiner och i södra delen finns små torp som förr ofta beboddes av ensamstående, fattiga och sjuka.



Figur U4.2.2. Karta över Skåneleden A, B och C med tillhörande anslutningsleder och lokala vandringslingor i kommunens norra delar.

### Vägledning

Kommunen arbetar för att skapa en ny rastplats utmed sträckan. Exakt placering för denna åtgärd är fortfarande inte avgjord.

### C. Maglebjär - Onsvalakällan (Ettapp 7 Nord-syd/Ettapp 8 Ås-ås)

Sträckan är deletapp av båda de delarna av Skåneleden som går genom Höörs kommun. Ettappen är en central delsträcka både för Nord-sydleden och Ås-åsleden vilket i kombination med det relativt tätortsnära läget gör den till en ettapp som är väl utnyttjad.

Ettappen går på stigar och småvägar nära bebyggelse, förbi planterade skogar och betesmarker. Skogen sluter tätt kring leden utom vid kalhyggen och unga skogsplanteringar. Vid Sjunnerup passerar leden den gamla järnvägsstationen och går sedan vidare genom steniga betesmarker med stora träd. Diskreta stensättningar och gravrösen berättar att området användes under järnåldern. Generellt är granskog dominerande, men småvuxna lövträd kantar stigen i väster och höga bokstammar i öster.

På flera ställen går stigen rakt genom ruiner efter torp och backstugor. Onsvalakällan är ettappens pärla. Här lär det finnas magiskt vatten och platsen var en gång "hednafolkets" samlingsplats efter strid.

### Vägledning

Höörs kommun har för avsikt att ta initiativ till åtgärder för att öka säkerheten och tillgängligheten i anslutning till den punkt där leden passerar väg 23. Även väster om väg 23 utmed den del där leden går i anslutning till befintlig landsväg (mot Sjunnerup) vill kommunen göra en omdragning av vägsträckan för att förbättra attraktivitet och säkerhet för de som vandrar.

Upplevelsen av leden och säkerheten kan förbättras genom en ny dragning där leden inte går utmed befintlig landsväg.

### D. Hörby Ringsjöstrand-Rövarekulan (Ettapp 10 Nord-syd)

Ettappen är en del av Nord-sydleden som tar sig in i Höörs kommun igen efter att passerat genom Hörby kommun. I Hörby ansluter leden till Fulltofta naturområde och tangerar de västra utkanterna av Hörbys tätort innan den passerar genom Osbyholm. Därefter går leden vidare längs den gamla banval-len vid Östra Ringsjöns södra strand mot Gudmuntorp och Rolsberga i Höörs kommun. Den första sträckan utmed Ringsjön går via cykelväg och stigar. Leden går sen vidare söderut genom Pinedalens dalgång innan den ansluter mot Rövarekulans naturreservat.

Leden går i gränzonen till stora delar mellan strandskog och åkermark och följer delvis en övergiven banvall med vyer över Ringsjön. I Rövarekulan finns en lägerplats i den glesa bokbacken och möjlighet att följa stigarna ner i ravinen, längs bäckar och å. Leden passerar här över en stenbro som lät uppföras år 1870 av Otto Ramel på Löberöds slott.

Trakten kring Ringsjön är bebodd sedan stenåldern och gårds-/bynamnet Bo är ett av våra allra äldsta. Längs Ringsjön följer du en övergiven banvall.

Nära Gudmuntorp kan du besöka Kungskällan som fick sitt namn i början av 18-talet efter ett besök av Karl XIV Johan. Även den kände författaren Esaias Tegnér besökte källan.

Den del av ettappen som går genom Rövarekulans naturreservat ansluter även till ett annat stigsystem där den så kallade "Gula stigen" och "Nya stigen" är sammankopplat och kompletterar Skåneleden sträckning.

Läs mer på Skåneleden hemsida:

[www.skaneleden.se](http://www.skaneleden.se)



Figur U4.2.3. Karta över Skåneleden D med tillhörande anslutningsleder och lokala vandrings slingor.

## Övriga leder

Kommunen arbetar med underhållet utmed de flesta leder som finns inom kommunens gränser. Utmed flera sträckor tar kommunen hjälp av föreningar och ideella krafter. Pilgrimsleden drivs och underhålls av stiftet. Målet är att de leder som finns inom kommunen ska vara väl samordnade och att det ska finnas lättillgänglig information om hur man tar sig till leder och vidare inom ledsystemet.

## E. Pilgrimsleden

Pilgrimsleden är 16 km lång och startar vid Åkersbergs stiftsgård. Leden går genom västra Höör och vidare upp till Dagstorpssjön och därefter mot Hallaröd. I höjd med Vaxsjön går leden samman med Skåneleden och fungerar därmed som anslutningsled till densamma. Ledens slutdestination är Hallaröds kyrka och S:t Olofs källa. Den 16 km långa leden går att vandra när som helst under året. Kommunen ser leden som en viktig anslutningsled till Skåneleden.

### Vägledning

Kommunen vill verka för att information om leden ska finnas tillgänglig för allmänheten och att standarden på leden, speciellt utmed den delsträcka som fungerar som anslutningsled till Skåneleden, ska vara hög. Anslutningen från stationsläget till leden måste också stärkas och tydliggöras. Omvandlingsprojektet vid Västra stationsområdet och skapandet av ett nytt torg väster om spårområdet kan skapa förutsättningar för att lyfta stationsområdet som en möjlig angöringspunkt för Skåneleden

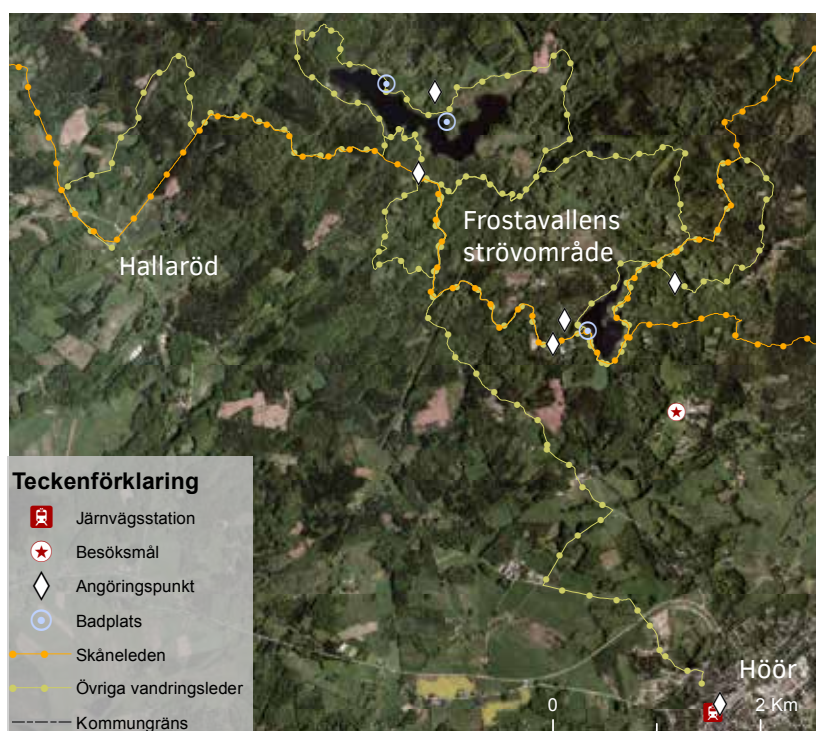
## F. Frostavallen och Dagstorp

Frostavallens strövområde är ett av kommunens viktigaste besöksmål för friluftslivet. Området används dels som rekreationsområde för Höörborna men framför allt lockar det stora mängder besökare från regionen. Området har varierande natur med bokskogar, glittrande sjöar, öppna landskap, branter och vackra vyer. Området innehåller två av kommunens mest besökta sjöar, Dagstorpssjön och Vaxsjön där besökaren kan bada, fiska eller ta en båttur. Frostavallen gränsar i öster till Skånes djurpark.

Skåneleden går genom Frostavallenområdet och det är här som två av dellederna, Nord-sydleden och Ås-åsleden, korsar varandra. Utöver Skåneleden finns det ytterligare fem slingor för vandring i området. Den kortaste är på knappt tre km, och den längsta på nästan en mil. Slingan runt Vaxsjön är anpassad för barnvagnar och rullstolar. Den östra badplatsen vid Dagstorpssjön har en tillgänglighetsanpassad stig från parkeringen, där det även finns en handikappanpassad toalett.

I området finns fyra rastplatser med möjlighet till övernattning i vindskydd. Vid vindskydden finns eldstad och ved. Det finns även andra boendeformer i närheten, såsom vandrarhem och camping.

Inom Frostavallenområdet finns ett flertal angöringspunkter. Ett par av dessa ligger i anslutning till Vaxsjön och det ledssystem som finns där och ett par angöringspunkter finns längre norrut vid Dagstorpssjön. Vid Vaxsjön finns det gott om parkeringsplatser för bilar och plats att ställa cykeln. Frostavallen är tillgänglig från Höör via väg 1321



Figur U4.2.4. Karta över Pilgrimsleden och Frostavallens strövområde.

där det också finns en cykelväg av god standard vilken löper parallellt med bilvägen. Bussar går från Höörs station och tillgängliggör området för de som reser kollektivt.

Området är också tillgängligt från flera håll via markerade leder och strövstigar. Från centrala Höör går Pilgrimsleden som startar vid Åkersbergs stiftsgård och sedan går upp genom Frostavallenområdet till Dagstorpssjön innan den går vidare västerut mot Hallaröd.

#### Vägledning

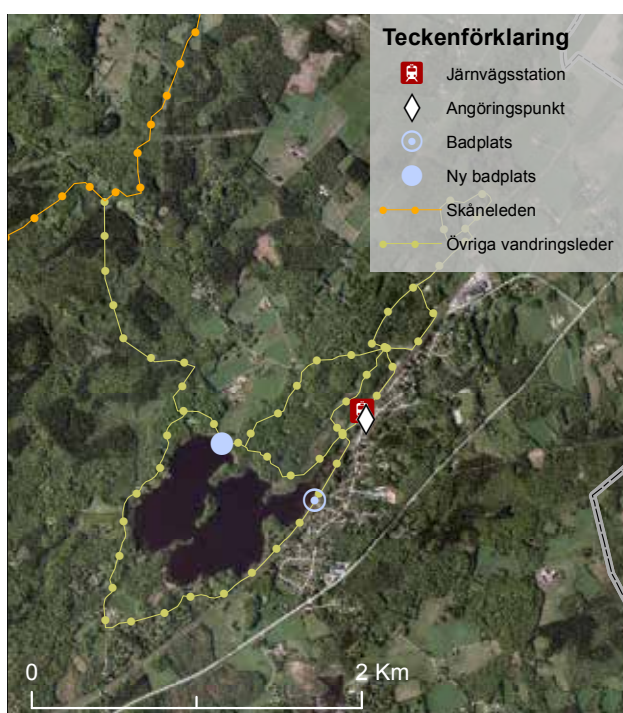
Kommunen vill verka för att stärka anslutningen från stationsområdet till Frostavallen genom att arbeta med information om hur man som besökare kan nå Skåneleden från stationsläget till fots via befintliga leder.

### G. Tjörnarp

Från Stationsläget finns goda vandringsmöjligheter för den som vill ta sig runt i skogen väster om Tjörnarpssamhälle eller för den som vill ta sig vidare till Skåneleden Nord-sydetapp som löper någon kilometer väster om Tjörnarp. Det finns idag ett antal slingor i olika miljöer. En slinga går runt Tjörnarpssjön, en går norrut mot Gunnarps gamla tegelbruk och en kortare runda i bokskogen precis väster om spåret. I Tjörnarp finns ideella krafter som gör ett viktigt arbete med att lyfta leder och information. Kommunen måste vara beredda på att ta över skötselns ifall det blir nödvändigt.

#### Vägledning

Kommunen vill verka för att stärka anslutningen från stationsområdet till Skåneleden.



Figur U4.2.5. Karta över Tjörnarpssamhällets vandringsleder.

### H. Fogdarödsslingan

Fogdarödsslingan är fem km lång. Naturområdet är beläget i östra Höör, öster om bostadsområdet Fogdaröd och norr om väg 13 mot Hörby. Området används i första hand som rekreativ område för boende i närområdet men även för människor som kommer längre ifrån och som har kännedom om området.

När snön ligger prepareras skidspår i slingan. I borte delen kan man via markvägar nå Skåneleden. Ringsjö orienteringsklubb sköter slingan på uppdrag av Höörs kommun. Marken är privatägd. Jakt kan förekomma i området under höst och vinter. En angöringspunkt finns i anslutning till väg 13 strax öster om Lerbäcken. Vid angöringspunkten finns yta för parkering (ej asfalterad) och en informationstavla för området. Skyltningen och tydligheten från väg 13 är idag bristfällig och inga trafiksäkerhetsåtgärder har vidtagits utmed vägen för att skapa en säker in- och utfart till angöringspunkten.

Kommunen ser att området kan komma att få en ökad betydelse som närreklamationsområde i samband med planeringen av ett nytt bostadsområde som planeras väster om angöringspunkten och vidare västerut mot Norra Fogdarödsvägen. Området kan få en viktig funktion som närreklamationsområde i en del av Höör där det i övrigt råder brist på tillgänglig natur.

#### Vägledning

Kommunen vill i dialog med Trafikverket, som har huvudmannskapet för väg 13, utveckla tillgängligheten och tydligheten kring angöringspunkten. Trafiksäkerhetsåtgärder krävs kring infarten och skyltningen ute vid vägen måste göras tydligare för att stärka området som besöksmål för allmänheten.

Kommunen ser också en viktig framtida funktion för området för att koppla samman Höörs tätort med Skåneleden och på så vis skapa en koppling från angöringspunkten vid Höörs station till Skåneleden.



Figur U4.2.6. Karta över led i Fogdaröd

### Övriga leder

Kommunen arbetar kontinuerligt med bildandet av nya leder. Många gånger handlar det om att märka ut och tillgängliggöra befintliga stigar och att arbeta med tillgänglighet och information kring dessa.

#### I. Norra Ringsjöstrandleden

Höörns kommun har en vision om att stranden runt Ringsjöarna ska kunna tillgängliggöras i så hög utsträckning som möjligt. Ett lokalt naturvårdsprojekt (LONA) har utrett hur man skulle kunna tillgängliggöra delar av sträckan utmed norra Ringsjöstranden. Initialt arbetas framför allt med den västra Ringsjön där förutsättningarna för att praktiskt kunna genomföra projektet ses som något bättre.

Den del av projektet som har kommit längst är med sträckan norr om västra Ringsjön. Ett omfattande befintligt stigsystem finns redan utmed stora delar av Ringsjöstranden. På vissa håll är det problematiskt att hitta lämpliga passager i nära anslutning till stranden beroende på att bebyggelse eller naturliga förutsättningar försvårar möjligheten till passage i strandnära läge. Den planerade leden får därför ibland ledas om utanför befintlig bebyggelse eller naturområden. En mer ingående beskrivning av den planerade leden finns i plan för Ringsjöbandet.

##### *Vägledning*

Kommunens ser fördelar med att i samband med utvecklandet av den nya leden kunna använda befintliga stigar och gångvägar i mesta möjliga mån. Detta kan göras genom att lyfta fram dessa genom markeringar och information. Målet med utvecklandet av nya leder är både att tillgängliggöra naturen för besökare men också att förbättra förutsättningarna för närrekreation för Höörborna.

Kommunen ska arbeta för att den nya leden utmed norra Ringsjöstranden ska kunna angöras från ett flertal platser. De planerade angöringspunkterna i Ormanäs, Orups Idrottsplats och eventuellt även vid Orupsskogen (Sätoftaskolan) och den planerade badplatsen Sätern bör kunna ha förutsättningar att användas för att angöra den nya leden.

Projektet måste genomföras i samverkan med berörda markägare.

#### J. Klintaleden

Den så kallade Klintaleden är en planerad vandringsled som från Skåneleden vid Snogeröd i söder till Gamla Bo i norr. Exakt dragning utmed hela sträckan är ännu inte avgjord men större delen av leden är tänkt att gå längs med befintliga stigar och vägar längs med Östra Ringsjöns västra strand. Sträckan är ca fyra km lång och passerar bland annat Snogeröds sommarby och Ringsjöns värdshus.

##### *Vägledning*

Kommunen vill verka för att sträckan på sikt ska kunna utvecklas till en led som är tillgänglig för allmänheten. Befintliga stigar och vägar ska användas i mesta möjliga mån. Projektet måste genomföras i samverkan med berörda markägare och gärna tillsammans med de andra kommunerna som ligger kring Ringsjön (Eslöv och Hörby).



Figur U4.2.7. Karta över planerade vandringsleder utmed Ringsjöns strand

## Angöringspunkter

### 1. Höörs station

På sikt finns behov av att utveckla en angöringspunkt i nära anslutning till Höörs station. Visionen är att småstadens stationsläge ska kunna fungera som plats för att ta avstamp inför vidare resa ut i natur- och rekreationsområden. Kopplingen till leder och natur ska vara tydlig för dem som anländer till stationen i Höör. En avgörande faktor blir att arbeta med den fysiska infrastrukturen och anslutningsleder för att koppla samman stationsläget med naturområden och ledssystem. En annan viktig aspekt är att se till att det finns kollektivtrafik och möjlighet att hyra exempelvis cykel eller annan utrustning med koppling till friluftsliv. Kommunen behöver arbeta aktivt med att tillgängliggöra information om vilka möjligheter som finns att ta sig till olika besöksmål och naturområden. En angöringspunkt behöver tillskapas i stationsnära läge, gärna i anslutning till annan verksamhet som riktar sig till besöksnäringen. I samband med utvecklandet av Västra stationsområdet och det torg som planeras inom ramen för det utvecklingsprojektet så är skapandet av en ny angöringspunkt en självklar del. Det finns betydande synergieffekter av att skapa en angöringspunkt i det stationsnära läget som förutom att vara knutpunkt för kommunens kollektivtrafik även kan hålla kvar människor och erbjuda mervärde utöver funktionen som bytesplats mellan olika transportslag. Det är viktigt att besökare som tar sig till Höör med tåg får all information de behöver, helst på flera olika språk, för att kunna ta sig vidare önskade målpunkter och besöksmål.

### 2. Vaxsjön (södra)

Viktiga angöringspunkter finns vid Vaxsjön och vid pulkbackarna i anslutning till Frostavallens konferensanläggning. Det primära målet med angöringspunkten är att den ska underhållas med bibehållen kvalitet.

### 3. Vaxsjön (norra)

Ett stycke längre norrut finns ytterligare en angöringspunkt som samtidigt är parkeringsområde för badplatsen vid Vaxsjön. Denna angöringspunkt kan utvecklas ytterligare med information och fler faciliteter.

### 4. Dagstorpssjön (södra)

Vid Dagstorpssjöns södra sida finns en tydlig angöringspunkt med bland annat parkeringsplatser, informationstavla och toalett. Strax norr om angöringspunkten precis intill Dagstorpssjön finns grillplats och ett vindskydd. Angöringspunkten ska skötas med bibehållen kvalitet.

### 5. Dagstorpssjön (norra)

Badplats på Dagstorpssjöns norra sida som kan stärkas med information och fler faciliteter. Toalett finns idag och platsen kan utvecklas vidare som angöringspunkt. Det primära målet med angöringspunkterna kring Dagstorpssjön är att upprätthålla befintligt underhåll. Angöringspunkten ligger i anslutning till det statliga naturreservatet Dagstorp.

### 6. Ullstorp

Angöringspunkten ligger i anslutning till Ullstorps naturreservat. Idag finns ett flertal faciliteter på angöringspunkten som sköts av kommunen. Förutom informationstavla och parkeringsplatser så finns även grillplats, toalett och rastplats som är tillgänglighetsanpassad. Angöringspunkten ligger också i nära anslutning till en busshållplats.

### 7. Tjörnarps station

Parkeringsplatser och informationstavla finns. Järnvägsstationen i Tjörnarps är en viktig angöringspunkt då flera vandringsleder utgår härifrån. Angöringspunkten ska utvecklas i samarbete med ideella krafter. Kommunen ser att just stationslägena har extra stor potential som angöringspunkter för besöksnäringen. Tjörnarps station har redan idag utmärkta förutsättningar att nyttjas av besöksnäring med koppling till friluftslivet, eftersom flera vandringsleder utgår från centrala Tjörnarps, dessutom finns koppling finns vidare till Skåneleden som går någon kilometer väster om byn.

### 8. Fogdaröd

Angöringspunkten ligger öster om bostadsområdet Fogdaröd och norr om väg 13 mot Hörby. Punkten angör till ett privatägt naturområde med en slinga som sköts av orienteringsklubben på uppdrag av Höörs kommun. Vid angöringspunkten finns yta för parkering (ej asfalterad) och en informationstavla för området. Skyltningen och tydligheten från väg 13 är idag bristfällig och inga trafiksäkerhetsåtgärder har vidtagits utmed vägen för att skapa en säker in- och utfart till angöringspunkten.

#### *Vägledning*

Kommunen vill i dialog med trafikverket, som har huvudmannaskapet för väg 13, utveckla tillgängligheten och tydligheten kring angöringspunkten. Trafiksäkerhetsåtgärder krävs kring infarten och skyltningen ute vid vägen måste göras tydligare för att stärka området som besöksmål för allmänheten.

### 9. Orup

Ett par kilometer söderut från småstadens stationsläge ligger ett skogsområde med strövslingor av varierande längd. Orup sjukhus är en gammal sanatoriemiljö som rymmer vacker varierad natur och kulturhistoriska lämningar i form av gravrösen från brons- eller järnålder.



Angöringspunkten för naturområdet finns vid Orups sjukhus på Djurgårdsvägen drygt hundra meter sydost om korsningen med Sanatorievägen. Vid angöringspunkten finns parkering, informationstavla och möjlighet att nå de flesta av slingorna i området. I området finns idag en mountainbikebana och fem strövslingsor, av varierande längd. Slingorna är kuperade men mycket promenadvänliga. En kortare slinga (800m) är asfalterad och har god tillgänglighet för de flesta.

Höors kommun är inte markägare men ansvarar för skötseln av slingorna. Upprustningen har genomförts av Höors kommun i samråd med markägarna.

### 10. Sätotaskolan

Vid Sätotaskolan finns en angöringspunkt till Orupsområdet. Informationstavla finns precis norr om skolan och nordväst om förskolan där de flesta av slingorna i Orupsskogens ledsystem passerar. Det finns flera samordningsfördelar med angöringspunkten eftersom det redan idag finns goda parkeringsmöjligheter och busshållplats. Framför allt är angöringspunkten lämplig att använda på kvällar och helger samt i samband med lov eftersom viss risk för konflikt med skolans behov finns. Under skoltid ska befintliga parkeringsplatser i första hand vara avsedda för skolans verksamhet och personal. De tider som är mest populära för användning av rekreationsområden är dock andra tider än de normala tiderna för skol- och förskoleverksamhet. En fördel är att föräldrar som hämtar eller lämnar sina barn kan få direkt tillgång till rekreationsområde i samband med hämtning/lämning.

För att tillgängliggöra och lyfta angöringspunkten ytterligare bör tydlighet, vägledning och information i anslutning till själva angöringspunkten ses över för att skapa en tydlig anslutning från parkering till lederna. Ett sätt kan vara att skapa markeringar för ett anslutningsspår från parkeringen till slingorna norr om skolområdet. En informationstavla med slingornas sträckning samt information hur man tar sig till desamma på bästa sätt måste också finnas i anslutning till parkeringen. Huruvida angöringspunkten ska skyltas utifrån Sätotavägen eller inte måste diskuteras vidare.

#### Vägledning

Angöringspunkten vid Sätotaskolan kan på sikt även ha potential att fungera som angöring till Ringsjöns norra strandsträcka. Genom tydlig och korrekt information kan platsen vara ett komplement, eller extra parkering vid behov, till den planerade badplatsen och den på sikt potentiella angöringspunkten vid Sättern, söder om Sätotaskolan vid Ringsjöns strand.

### 11. Ormanäs

Angöringspunkten är en strategiskt viktig plats för att tillgängliggöra naturområdet vid Ringsjöns strand och det befintliga system av småstigar som finns där. Målet är att området ska kunna upplevas som tillgängligt för fler människor än de som bor i närområdet eller de som av andra anledningar har kännedom om dess kvaliteter.

#### Vägledning

Kommunen ska beakta att angöringspunkten till Ormanäs även kan fungera som en angöring till Stenskogsområdet längre norrut. Den exakta placeringen av angöringspunkten är ännu inte beslutad.

### 12. Orups idrottsplats

Platsen har ett strategiskt läge för friluftslivet eftersom den kan angöra till såväl Ringsjöns strand och de öppna markerna söder om punkten samtidigt som det kan vara angöringspunkt för dem som vill röra sig öster- eller norrut mot Orupsområdet eller längs Ringsjöns norra strandsträcka. Parkeringsplats finns.

### 13. Gamla Bo badplats

Angöringspunkten ligger i anslutning till befintlig badplats och är redan ett relativt välbesökt utflyktsmål.

#### Vägledning

Parkeringsplats finns idag men platsen behöver kompletteras med informationstavla och beskrivningar av vilka kvaliteter och möjligheter det finns för besökare att röra sig i området.

### 14. Fågeltornet vid Snogeröd

Fågeltornet vid Snogeröd är tillgängligt via såväl kollektivtrafik som Skåneleden och har god potential för att utvecklas till angöringspunkt. Parkeringsplats finns idag.

#### Vägledning

Kommunen vill verka för att tillgängligheten är fortsatt god till hela området, dels via vandringsleder, dels via kollektivtrafiken.

### 15. Rövarekulan

Naturreseptatet Rövarekulan är lättillgängligt och välkommande för sina besökare med informationstavlor, grill- och parkeringsplats.

I reservatet finns också ett system med kortare leder som knyter an till den del av Skåneleden som löper genom området. Eftersom vandrings slingorna ligger inom naturreseptatet är det idag Länsstyrelsen i Skåne som har huvudansvaret för skötseln av slingorna.

Kommunen ser positivt på att slingorna sköts och utvecklas eftersom de tillför ytterligare en dimen-

## TILLGÄNGLIG NATUR MED HÖGA KVALITETER

sion till rekreationsområdet och skapar en större tillgänglighet till området.

### Vägledning

Kommunen vill verka för att tillgängligheten är fortsatt god till hela området, dels via vandringsleder, dels via kollektivtrafiken.



Vindskydd vid Skåneleden.



Ledsystemet i Orupsskogen, bilden är tagen vid Sätöftaskolan.

## Potentiella angöringspunkter

Här nedan beskrivs kortfattat ett antal viktiga angöringspunkter i kommunen som idag har en motsvarande funktion som de tänkta kommunala angöringspunkterna men som förvaltas av privata aktörer eller annan myndighet. Angöringspunkterna har strategisk betydelse och spelar en viktig roll för besöksnäringen i kommunen. Kommunen har en generellt positiv bild av utvecklingen och upprätthållandet av dessa punkter som möjliga angöringspunkter.

### Allarps bjär och Södra Hultarp

Allarps bjär ligger mellan Höör och Röstånga. Skåneleden passerar genom reservatet (Ås till Åsleden) och leder upp till toppen av berget.

Inom reservatet gäller särskilda bestämmelser och inskränkningar i allemansrätten förekommer. De föreskrifter som berör allmänheten anges på informationsskyltar i området.

Allarps bjär ansluter i väster direkt till naturreservatet Södra Hultarp. Båda områdena är geologiskt intressanta och välbesökta för sin rika flora.

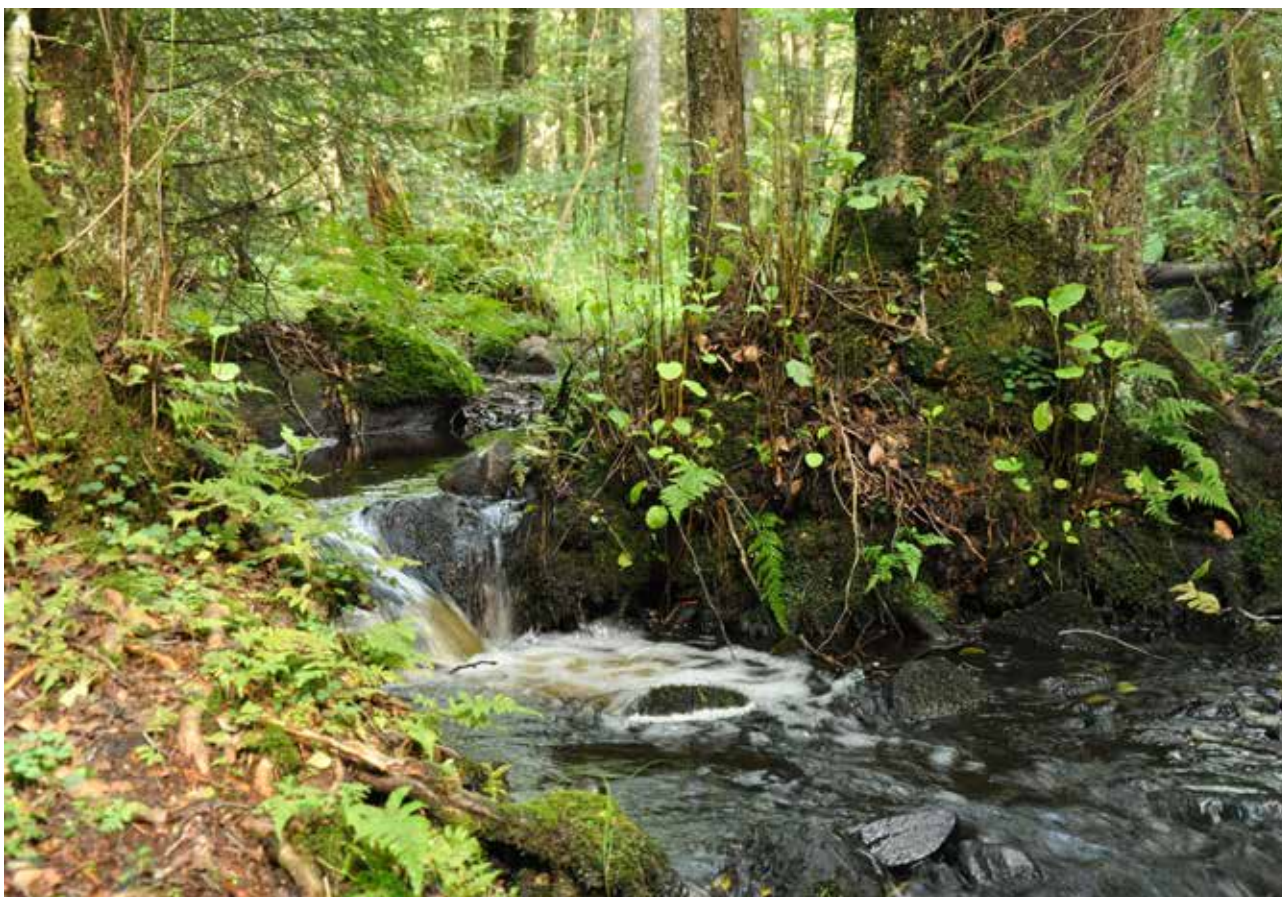
### Hallaröd

Hallaröd är ett statligt instiftat naturreservat som sköts på uppdrag av Länsstyrelsen i Skåne län. Området har en potential att nyttjas mer för rekreation och naturstudier. Då det gäller parkeringar menar huvudmannen att det troliga är att naturreservatet främst kommer att nyttjas av närboenden. Höörs församling har lämnat sitt muntliga godkännande av att befintlig parkeringsplats får nyttjas eftersom området kan nås via markväg öster om kyrkan.

Eftersom besökare till naturreservatet främst bedöms bestå av närboenden anser huvudmannen att behovet av soptunnor eller andra sanitära anordningar är obetydligt.

### Höörs Mölla

Vattenmöllan uppfördes 1839 och fungerar än idag. Möllan är belägen intill Stenskogen och fungerar som utgångspunkt för leden "Brottets bana" som går genom Stenskogen i södra delen centrala Höör. Möllan ligger ca 15 minuters promenad från centrum och det finns goda parkeringsmöjligheter på naturmark samt en informationstavla som visar vandrings slingan "Brottets bana" och andra sevärdheter i närområdet. Kommunen ser positivt på platsens funktion som angöringspunkt för naturen kring Höörsån och Stenskogen.



Porlande bäck vid Bjäret söder om Dagstorpssjön.

## 4.3 Naturområden

Detta avsnitt redovisar några av kommunens viktigaste naturområden och ger en bild av hur Höörs kommun ser på deras funktion och framtida utveckling. Förutom att ge en kort beskrivning av befintliga kvaliteter för respektive område så vill denna utvecklingsdel klargöra en inriktning för områdenas framtida utveckling och vilken roll och plats de har i ett större regionalt perspektiv. Genom att titta strategiskt på naturområden och genom att sätta dem i relation till ledssystem, angöringspunkter och annan infrastruktur så går det att få en uppfattning om vilka brister och behov som finns av att utveckla områdena vidare och hur detta arbete bör bedrivas och prioriteras.

### Vägledning för naturområden

De generella riktlinjerna som kommunen arbetar efter när det gäller naturvärden och hur dessa kan lyftas handlar framför allt om att tillgängliggöra områdena för allmänheten och göra det lätt att ta sig till med olika färdmedel. Det handlar också om områdenas kvaliteter i sig, både de kvaliteter som är tydliga för oss människor och andra kvaliteter som har mer direkt koppling till naturvärden.

- Naturvärdena ska öka.
- Det ska bli lättare att ta sig till områdena med cykel och kollektivtrafik.
- Angöringspunkter och vandringsleder ska göra områdena mer tillgängliga för alla.
- Möjligheten att vandra mellan områdena i attraktiva stråk ska stärkas långsiktigt.
- Naturområden ska tillsammans med leder, angöringspunkter och grönområden utvecklas som en grundstruktur för gröna och rekreativa kvaliteter.

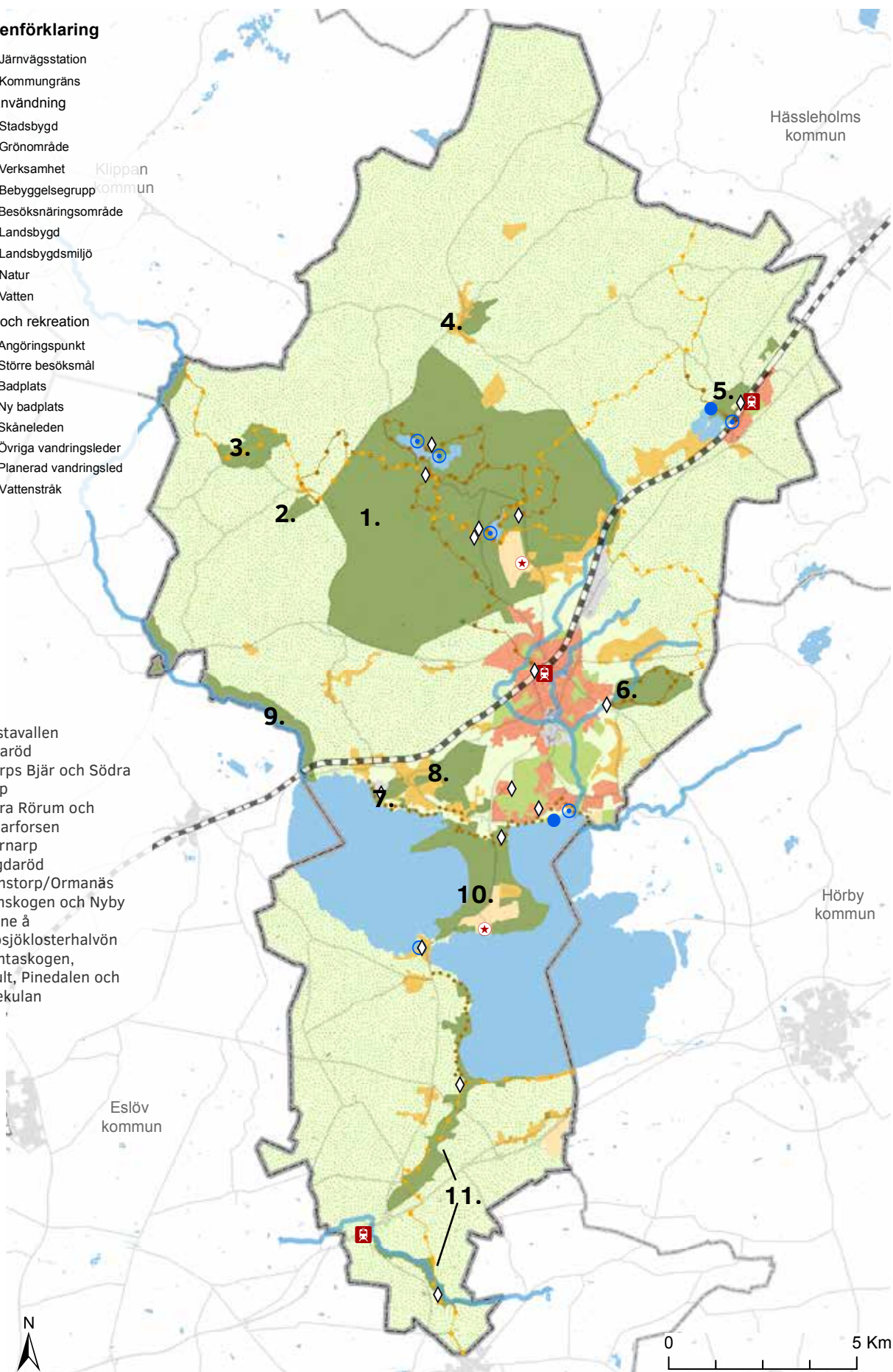
### Naturområden i markanvändningskartan

Naturområden är mark utanför tätorter med stora friluftslivs-, natur- eller landskapsvärden där landskapsvård och rekreation ska vara överordnad annan mark- och vattenanvändning. Jord- och skogsbruk är ofta en central del av skötseln men bör bedrivas på sätt som är förenligt med landskapsvärden och rekreationsintresset. Delar av områdena är väl anpassade för friluftsliv med angöringspunkter och skyltade leder.

## Teckenförklaring

-  Järnvägsstation
-  Kommungräns
- Markanvändning**
-  Stadsbygd
-  Grönområde
-  Verksamhet
-  Bebyggelsegrupp
-  Besöksnärsområde
-  Landsbygd
-  Landsbygdsmiljö
-  Natur
-  Vatten
- Natur och rekreation**
-  Angöringspunkt
-  Större besöksmål
-  Badplats
-  Ny badplats
-  Skåneleden
-  Övriga vandringsleder
-  Planerad vandringsled
-  Vattenstråk

1. Frostavallen
2. Hallaröd
3. Allarps Bjär och Södra Hultarp
4. Norra Rörum och Hammarforsen
5. Tjörnarp
6. Fogdaröd
7. Stanstorp/Ormanäs
8. Stenskogen och Nyby
9. Rönne å
10. Bosjöklosterhalvön
11. Klintaskogen, Finnhult, Pinedalen och Rövarekulan



Figur U4.3.1. Strategiskt betydelsefulla naturområden i Hörs kommun

### 1. Frostavallenområdet

Frostavallen har varit centrum för friluftsliv sedan 1930-talet. Här finns bokskogar, sjöar, öppna landskap och vackra vyer. De höga naturvärdena är kopplade till de stora arealerna sammanhängande bokskog där vissa delar är opåverkade av skogsbruk. Stora naturvärden hänger också samman med sjöarna och odlingslandskapet med små åkerluckor, fäladsmarker, strandängar och artrika rester av slättermark. I området finns även rikligt med kulturspår i form av hägnader, husgrunder och hålvägar.

Vandringslederna rustades upp och iordningställdes i början av 2000-talet och området erbjuder numera både kortare och längre vandringar samt möjlighet till bad, fiske och vintersport. Det finns även ett antal scoutstugor i området samt en anläggning som skulle kunna fungera för konferenser och besöksnäring.

Området är utpekad som riksintresse för friluftslivet vilket innebär att det har särskilt stora natur- och kulturvärden som är attraktiva för många besökare och såväl Hörsbor som mer långväga besökare kommer hit regelbundet för.

#### *Dagstorpssjön*

Dagstorpssjön är en relativt näringsfattig sjö, utpekad som nationellt värdefullt vatten. Sjön hyser bland annat bestånd av gädda, abborre, mört, sutare, braxen, groplöja och ål samt ett glest bestånd av flodkräfta. Här finns även en mycket rik fauna av trollsländor med bland annat den ovanliga tvåfläckiga trollsländan.

Runt Dagstorpssjön utbreder sig ett stort och kuperat bokskogsområde med en sällsynt stor andel intressanta skogsmiljöer. Orsaken till detta är bland annat den ansamling av gamla vulkanrester som finns i området. Vulkanerna var aktiva på Jura-tiden för omkring 180 miljoner år sedan och resterna består idag av en stelnad, hård basaltkärna. Basalten är basisk och påverkar omgivande markers flora och fauna positivt. Det kuperade landskapet har också försvårat avverkningar, vilket gör att flera kärnområden är relativt opåverkade av modernt skogsbruk. I området finns flera fina bäckmiljöer, rasbranter, kärr och betesmarker. Områdets stora areal ger gott hopp om att många av de hotade och känsliga arterna ska kunna överleva även på längre sikt.

Dagstorps naturreservat på sjöns norra sida är ett varierat område med flera olika naturtyper. Här finns lövskogsområden med bok, ek, avenbok i anslutning till öppna betesmarker. I de finaste betesmarkerna finns hävdgynnade arter som stagg, knägräs och ovanliga svampar. Det finns även flera kulturhistoriska lämningar.

Nordost och öster om Dagstorpssjön finns ett stort och varierat odlingslandskap med åker, vall och betesmarker. I de öppna markerna och runt gårdarna finns gott om äldre lövträd. Det finns ganska stora ytor av tidigare betes- och slättermark där flera delar inte hävdas längre.

Söder om Dagstorpssjön finns ett stort och varierat bokskogsområde med gamla träd, kärr och rasbranter. Vissa delar är brukade medan andra, ofta kärr eller rasbranter, visar fina naturskogskvaliteter med mycket multnande ved och stor artrikedom. Bjäret (Ulfsbjär) är en stor, nordvänd och spektakulär basaltkupp. Hela branten är småkuperad och i öster finns en stor talusbrant. Träden är gamla och det finns rikligt med lågor och högstubbar. Den multnande veden är viktig för många av områdets hotade insekter och svampar. Lavfloran i området är mycket skyddsvärd med flera arter som indikerar lång skoglig kontinuitet. Även svamp- och mossfloran är rik på ovanliga och specialiserade arter. Nedanför Bjärets rasbranter rinner Hålsaxabäcken som här är omgiven av aldominerad sumpskog och bokskog. Vattendraget är en förutsättning för många arter knutna till sumpiga skogsmiljöer.

Hela området har mycket stora naturvärden med flera exklusiva biotoper och arter. Områdets stora areal, dess rika uppsättning av exklusiva och känsliga arter samt den varierade naturen gör att Dagstorpssjön sannolikt tillhör ett av Skånes mest värdefulla bokskogsområden. Hela området är av riksintresse för friluftslivet och delar av det är riksintresse för naturvärden. I området ingår Dagstorps naturreservat och Bjäret är utpekad som Natura 2000-område. I området finns 15 nyckelbiotoper och fyra naturvärdesobjekt. Delar av området har biotopskydd (två mindre områden), landskapsbilskydd samt strandskydd.

Den varierade naturen, flera vandringsleder och de svamprika skogarna har tillsammans med den vackra Dagstorpssjön gjort området till ett välbesökt friluftsområde. Runt Dagstorpssjön finns en längre vandringsled medan en kortare led tar vandraren runt bjäret. Skåneleden och Pilgrimsleden passerar området. Vid Dagstorpssjöns södra sida finns en tydlig angöringspunkt med bland annat p-plats och informationstavla. Badplatserna på sjöns norra sida kan stärkas med information och fler faciliteter och en av dem kan utvecklas till angöringspunkt. Kommunen ansvarar för att lederna (utom Pilgrimsleden), angöringspunkter och badplatserna hålls i gott skick och är fortsatt attraktiva besöksmål och på sikt får högre standard.

#### *Frostavallen och Vaxsjön*

Vid Stenkilstorp i områdets nordligare delar finns vacker bokdominerad skog. Basaltkuppen Gryalid erbjuder en stor rasbrant med gamla ädellövträd av bok, avenbok, lönn, ask och lind och rik kryptogam

och skalbaggsfauna. Vid foten av rasbranten finns ett alkärr med ett stort bestånd av den spektakulära skunkkallan. Österut, ovan branten, är skogen mer bokdominerad och brukad. Trots detta finns gott om gamla träd och multnande ved. På spridda stammar växer ovanliga arter som bokvärtlav och svampen pulverklubba. Vid ravinen Silverdalen finns äldre bokskog med mycket död ved. Även här finns gott om ovanliga kryptogamer.

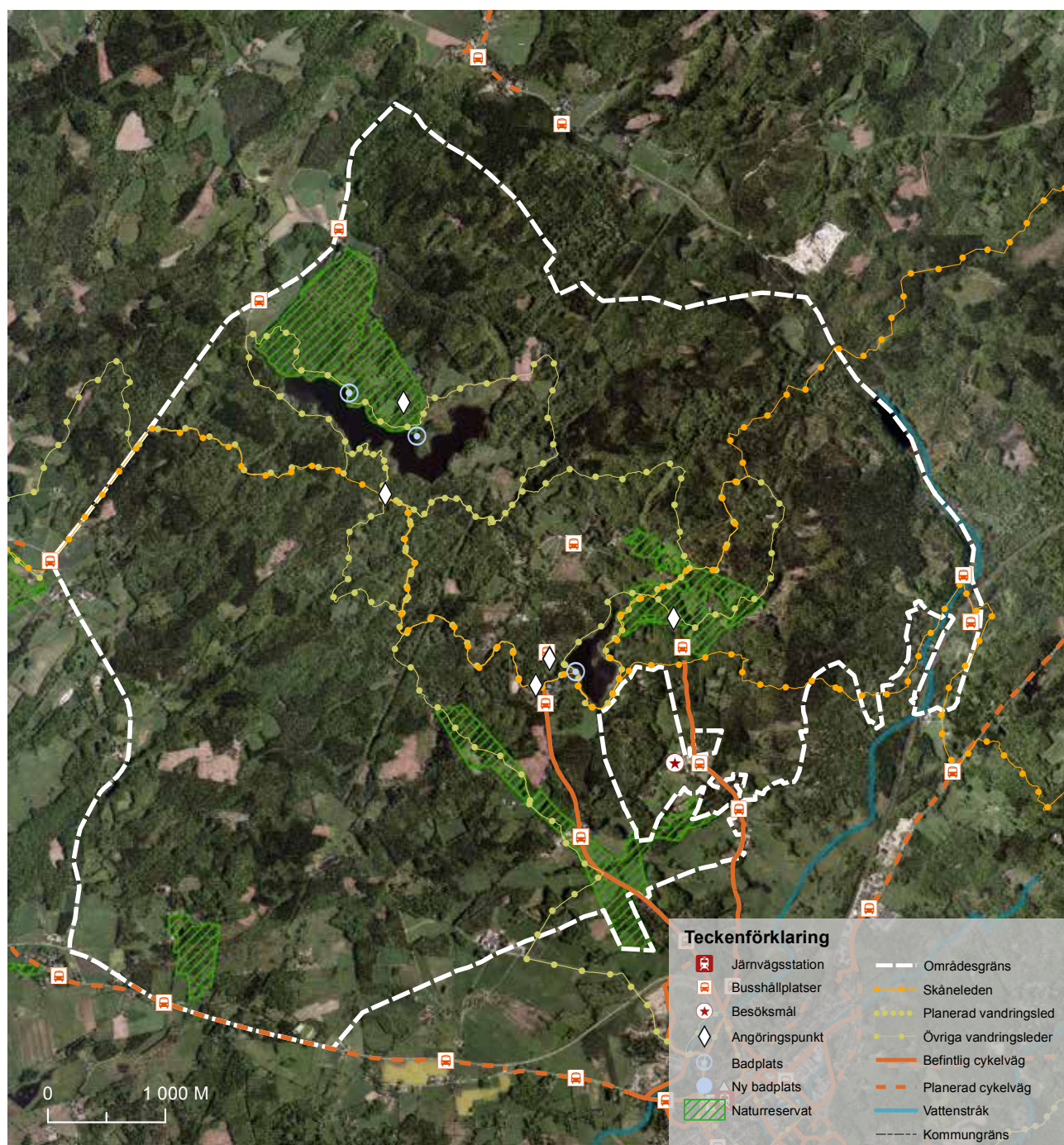
Naturreseptet Frostavallen-Ullstorp domineras av blandlövskog men här och var finns även fuktigare partier med kärr.

I området finns flera vandringsleder av olika längd. Kring Vaxsjön finns en tillgänglighetsanpassad

slinga som även den med rullstol kan ta sig fram på. Badplats finns på Vaxsjöns västra sida och här erbjuds både bryggor och sandstrand. Här finns också goda möjligheter till fiske av gädda gös och abborre.

Vintertid, när snön ligger, är pulkabackarna Frostavallens mest populära plats. Om omständigheterna tillåter finns möjlighet att åka skridskor på Vaxsjön.

Viktiga angöringspunkter finns vid Vaxsjön och vid pulkabackarna på Frostavallen. Dessa kan utvecklas med information och fler faciliteter. Kommunen sköter idag vandringsleder och slingor samt bad



Figur U4.3.2. Naturområdet i Frostavallen och Dagstorp.

platsen vid Vaxsjön och upprustning av dessa sker kontinuerligt.

### Munkarp

I Frostavallenområdet sydligaste del, vid Munkarp och Osarp, breder ett stort och vackert betes- och åslandskap ut sig. Det är rester av ett ålderdomligt kulturlandskap med öppna betesmarker och enefälader med hävdberoende arter som slättegubbe, gullviva och backsippa. Även svampfloran och insektsfaunan är exklusiv med flera sällsynta arter. Här finns också fuktigare partier med alkärr och en mindre sjö. Systemet av rullstensåsar som löper genom området vilket gör landskapet kuperat och varierat. En bäck och en damm finns i områdets östra delar. I närheten finns också Osarps akvedukt som påminner om tidigare generationers möda och innovationstänkande.

Området omfattas av riksintresse för naturvård och friluftsliv. Munkarps fälad är naturreservat.

Området har strategisk betydelse för Höörs kommun. Vid naturreservatet finns en mindre parkeringsplats och informationstavla. En kortare markerad led tar vandraren runt i reservatet. Länsstyrelsen har ansvar för skötseln av Munkarps fälad.



Basaltkuppen Allarps bjär

### Vägledning

Kommunen vill arbeta med att stötta markägare genom att ge vägledning då det gäller ändamålsenlig skötsel som gynnar biologisk mångfald, friluftsliv och andra ekosystemtjänster

## 2. Hallaröd

Vid Hallaröd finns ett naturreservat, bildat 2015. Syftet med reservatet är att skydda och utveckla skogliga naturvärden med särskild anknytning till ädellövskog samt naturvärden kopplade till öppna betesmarker.

Området består främst av näringsrik ädellövskog, som domineras av bok och även hyser en stor mängd död ved. I området finns det gott om bokar som är rika på lavar. I den öppna betesmarken finns ett antal äldre spärrgreniga ekar och inslaget av lind är påtagligt. Här finns även ett mindre fattigkärr. Betesmarken har ett rikt fågelliv och i närområdet har 16 fladdermusarter konstaterats, vilket är en mycket hög siffra.

Området används troligen framför allt av närboende, men eftersom reservatet är relativt nybildat är det troligt att det blir mer känt och besökt efter hand. Befintliga markvägar kan användas för promenader i reservatet och Skåneleden och Pilgrimsleden passerar i utkanten.

### Vägledning

Kommunen vill verka för att tillgängligheten ska vara god, dels via vandringsleder, dels via kollektivtrafik. Kommunens bedömning är att reservatet och dess skötselplan och bestämmelser ligger i linje med kommunens ambition att skydda värdefull natur.



Figur U4.3.3. Karta över Hallaröds naturreservat.



### 3. Allarps Bjär och Södra Hultarp

Basaltkuppen Allarps bjär reser sig brant och mäktig från det omgivande landskapet. Den basiska bergarten basalt gör att vårfloran vid Allarps bjär är rik och frodig och att området är en botaniskt mycket intressant lokal som också har lång trädkontinuitet. Även moss-, lav- och svampfloran är mycket rik. Fladdermusarterna barbastell, nymf fladdermus (första fyndet i landet) och mindre brunfladdermus har noterats i området. Allarps bjär är Natura 2000-område och naturreservat samt riksintresse för naturvård.

Södra Hultarps naturreservat gränsar till Allarps bjär och visar upp ett lövskogsområde med bok och avenbok, samt inslag av björk, hassel och ek. Här finns också fuktigare delar med al, björk och ask. Markvegetationen är ofta svagt utbildad och artfattig, men det finns också rikare delar.

Skåneleden passerar genom de båda reservaten och det finns även parkeringsplats med informationstavlor vilket gör området lättillgängligt och relativt välbesökt.

#### Vägledning

Kommunens bedömning är att reservatet och dess skötselplan och bestämmelser ligger i linje med kommunens ambition att skydda värdefull natur.

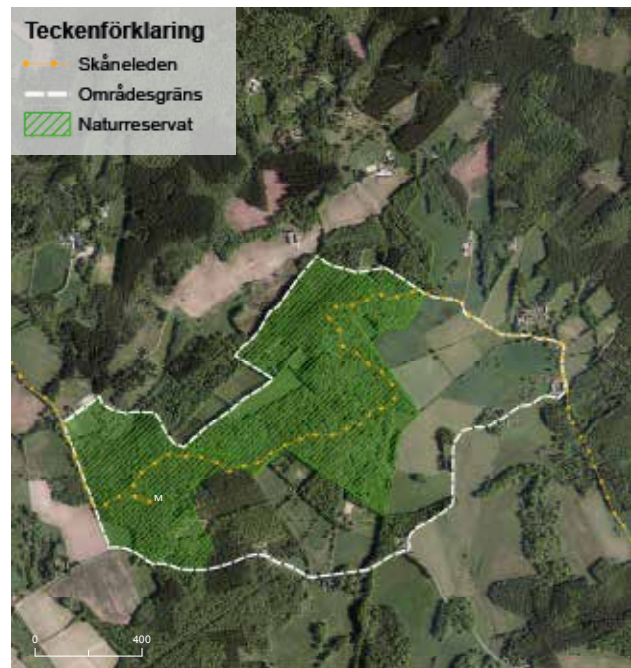
### 4. Norra Rörum och Hammarforsen

Kring Norra Rörum finns ett varierat landskap som erbjuder såväl öppet kulturlandskap som skogar. I betesmarken i områdets västra del ger den lätta jordmånen förutsättningar för en artrik flora med bland annat backsippa och blåmunkar. Här finns också ett rikt insektsliv med flera skyddsvärd arter av vildbin. I områdets östra del finns ett fint ädel-lövskogsparti med ek, bok, avenbok och lind. Flera av träden är gamla och det finns gott om död ved som gynnar insekter och svampar.

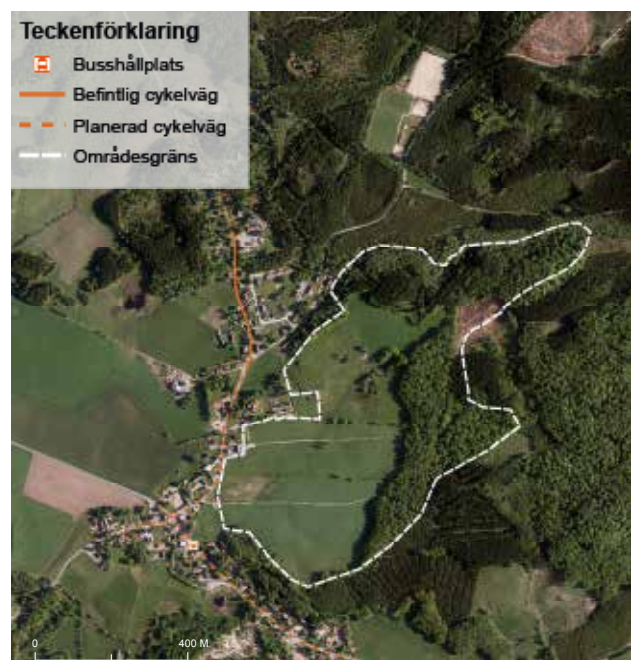
Vid Hammarforsen anlades på 1950-talet en badplats men numera är det snarare en trivsam rastplats med möjlighet till grillning och boulespel. Vandringsleder finns i form av kyrkstigar som har restaurerats och märkts ut av ideella krafter.

#### Vägledning

Med tydligare angringspunkter och tydligt markerade leder kan området intressera fler besökare. Kommunen avser att stödja ideella organisationer och privata aktörer i arbetet med bland annat skyltning och ledmarkering.



Figur U4.3.4. Karta över naturreservaten Allarps bjär och Södra Hultarp



Figur U4.3.5. Karta över Norra Rörum och Hammarforsen.

## 5. Tjörnarps med omgivningar

Tjörnarps är omgivet av flera fina naturområden. Naturreservatet Prästbonnaskogen gränsar till Tjörnarpsjön och utgörs av äldre bokdominerad ädellövskog med stor mängd död och döende ved vilket bidrar till områdets höga biologiska värden. Syftet med reservatet är bland annat att bevara och utveckla ädellövskogen och främja det rörliga friluftslivet. Naturreservatet Lergravarna är beläget nordost om Tjörnarps by och är kommunens enda kommunalt inrättade naturreservat. Området utgörs delvis av en äldre lertäkt som successivt lämnats för fri utveckling och nu hyser en rik fukt-lövskog. Såväl flora som fågelliv är värdefulla med flera skyddsvärda arter såsom mindre hackspett och orkidéarterna tvåblad, grönvit nattviol och skogsknipprot.

Delar av området är riksintresse för naturvården på grund av det småskaliga odlingslandskapet med små åkrar, betesmarker och skogsdungar åtskilda av stengärdesgårdar.

Länsstyrelsen i Skåne har lämnat in en ansökan hos naturvårdsverket om bildande av ett Natura 2000-område norr om Tjörnarpsjön. Området som ansökan gäller omfattar Prästbonnaskogens naturreservat och vidare norrut.

Flera vandringsleder med varierande sträckning och längd finns runt Tjörnarps. Dessa används framför allt av närboende men eftersom de utgår från järnvägsstationen är de lätt tillgängliga även för andra. Anslutningsled till Skåneleden Nord-Syd finns från en av lederna.

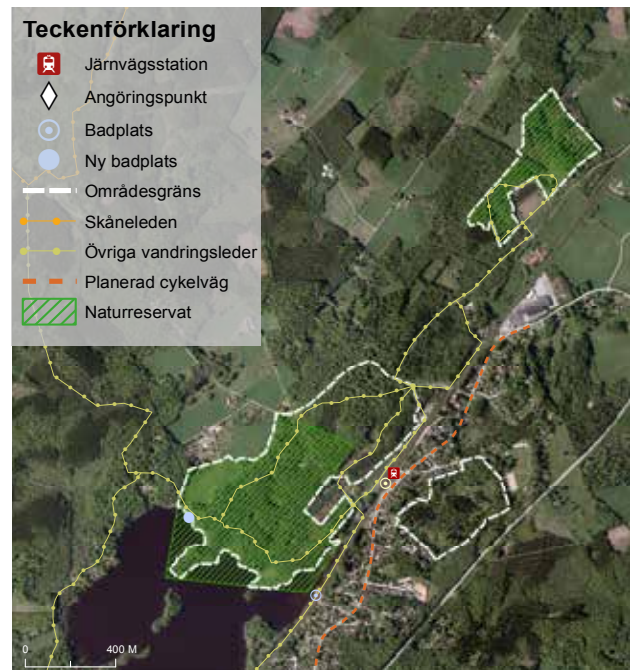
Tjörnarpsjön erbjuder möjlighet till bad och fiske. En kommunal badplats finns och en ny badplats

## 6. Fogdarödsskogen

Fogdarödsskogen strax nordost om Höörs tätort är ett viktigt tätortsnära naturområde för många Höörsbor. Den dominerande naturtypen är bokdominerad skog med inslag av ek. Genom området rinner Lerbäcken via ett dammsystem. Områdets biologiska värden består bland annat i kvarlämnade gamla träd och partier med senvuxen skog, men skogen har också ett mycket stort socialt och rekreativt värde, inte minst beroende på att området är tätortsnära och välbesökt. Grillplats och vindskydd finns samt markerad stig som ansluter till Skåneleden.

### Vägledning

Kommunens roll är att fortsätta hålla stigar och andra faciliteter i gott skick. Angöringspunkt med information och andra anläggningar för friluftslivet bör utvecklas på sikt.

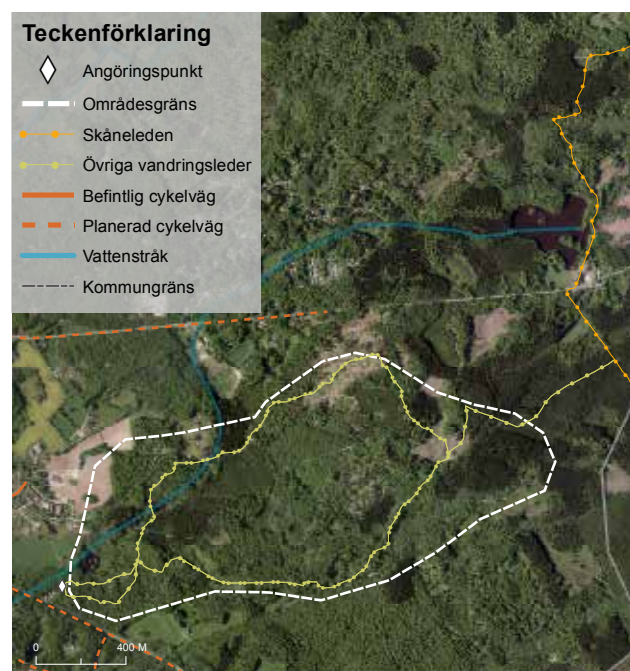


Figur U4.3.6. Karta över Tjörnarps med dess två naturreservat och omgivningar.

med bättre lokalisering planeras. Ett aktivt vatten-vårdsarbete pågår i Tjörnarpsjön i form av reduktionsfiske som ska resultera i ökat siktdjup, mindre algblooming och fisk i bättre kondition.

### Vägledning

Järnvägsstationen i Tjörnarps är en viktig angöringspunkt då flera vandringsleder utgår härifrån. Angöringspunkten ska utvecklas i samarbete med Tjörnarps sockengille. Kommunens bedömning är att reservaten och dess skötselplaner och bestämmelser ligger i linje med kommunens ambition att skydda värdefull natur.



Figur U4.3.7. Karta över Fogdarödsskogen.

## 7. Stanstorp/Ormanäs

### Strandskog vid Stanstorp

Strandskogen vid Stanstorp utgörs främst av frodig ask- och alskog med rik och värdefull örtflora. Markvattnet är rörligt vilket ger marken högt pH-värde och andra speciella förutsättningar. Även svampfloran är rik med fynd av rödlistade arter. I västra delen av området finns hagmarker med grov ek.

I området finns fina promenadstråk med välutnyttjade stigar. Höörs kommun vill verka för att ett sammanhängande strandstråk på stigar och mindre vägar kommer till stånd. Läs mer om området i Plan för Ringsjöbandet.

### Ormanäs

Ormanäs bjuder på ett vackert och varierat odlingslandskap med strandskog, mindre åkrar, bebodda hagmarker och grova ekar. Naturvärdena är mycket höga. Området används idag framför allt av närboende men har potential att utvecklas till ett utflyktsmål för fler besökare. Delar av området har strandskydd.

### Vägledning

Kommunen vill verka för att tillgängligheten till området är fortsatt god via kollektivtrafiken. Kommunens marker ska utvecklas som rekreationsområde. Stigarna ska kompletteras, knyts ihop och skyltas. Andra lämpliga anläggningar är besöksparkering, en brygga som är tillgänglig med rullstol samt fågeltorn. Vägbom vid infart från Stanstorpsvägen tas bort eller flyttas. Ormanäs har med dessa åtgärder och insatser god potential att bli en viktig angöringspunkt för friluftslivet.

Läs mer om planerad utveckling av Ormanäs i Plan för Ringsjöbandet.



Figur U4.3.8. Karta över Stanstorps strandskog och Ormanäs naturområde.

## 8. Stenskogen och Nyby

### Stenskogen

Stenskogen har fått sitt namn efter brytningen av sandsten som har pågått i området från medeltiden fram till våra dagar. Fortfarande är ett stenbrott (Stanstorpssgraven) aktivt där sten vid behov hämtas till Lunds domkyrka. Området är kuperat och varierat med många spår efter stenbrytningen i form av så kallade gravar, det vill säga partier där sandsten brutits ut och efterlämnat större eller mindre gropar i landskapet. Andra lämningar är kvarnstenar och rester av kojor.

Stora delar av området har betats under lång tid och fortfarande finns öppen betesmark i områdets nordöstra delar, men Stenskogen domineras idag av ädellövskog med framför allt bok men har även inslag av grov gran här och var. Död ved och fuktigare partier med alkärr och bäckmiljöer bidrar till områdets biologiska kvaliteter liksom fågelarter som mindre hackspett, gröngöling och stenknäck och flera rödlistade arter av insekter, mossor, lavar och svampar. Delar av skogen har mycket höga naturvärden och flera mindre områden har biotopskydd.

Stenskogen är en välbesökt tätortsnära och bostadsnära skog med många stigar som används av såväl närboende som besökare på närbelägna Backagården. Dock saknas kommunala vandringsleder med undantag för leden Brottets bana som leder från Höörs tätort ut till Stanstorpssgraven.

### Nyby

Längst i norr finns en gles granskog med stort lövinslag på relativt mager mark. Söderut övergår skogen efter hand till allt mer näringsrik och fuktig mark. Längst i söderut finns fina ask- och alkärr. Däremellan finns ett avsnitt med igenvuxna ekhagar. Inslaget av död ved är bitvis relativt stort. Markvegetationen har inslag av orkidéer och lundväxter. Moss-, lav- och svampfloran är relativt artrik med flera krävande och ovanliga arter. Större delen av området är utpekad som nyckelbiotop.

### Vägledning

Kommunen ska verka för att tillgängligheten är fortsatt god, dels via vandringsleder, dels via kollektivtrafik. Området kring Backagården utvecklas som område för natur och rekreation. En länk behövs för att koppla samman Stanstorp med Stenskogens stigsystem. Kommunen ska verka för att områdets naturvärden bibehålls.

Läs mer om planerad utveckling av Stenskogen i Plan för Ringsjöbandet.



Figur U4.3.9. Karta över naturområdena vid Stenskogen och Nyby.



Spår efter kvarnstensbrytningen vid Vittseröd

### 9. Längs Rönne å

Rönne å avvattnar Västra Ringsjön och är Skånes näst största å. I sin inledande sträckning utgör ån gräns mellan Höörs och Eslövs kommuner. Flera sällsynta geologiska formationer och stora skönhetsvärden finns i det omgivande, mosaikartade landskapet. Längs ån finns både utbredda översvämningssmarker och djupt nedskurna partier och raviner samt ett varierat odlingslandskap med inslag av mossmarker och ädellövskog. Rönne ås dalgång har stor betydelse som såväl rast- som häckningslokal för många fågelarter.

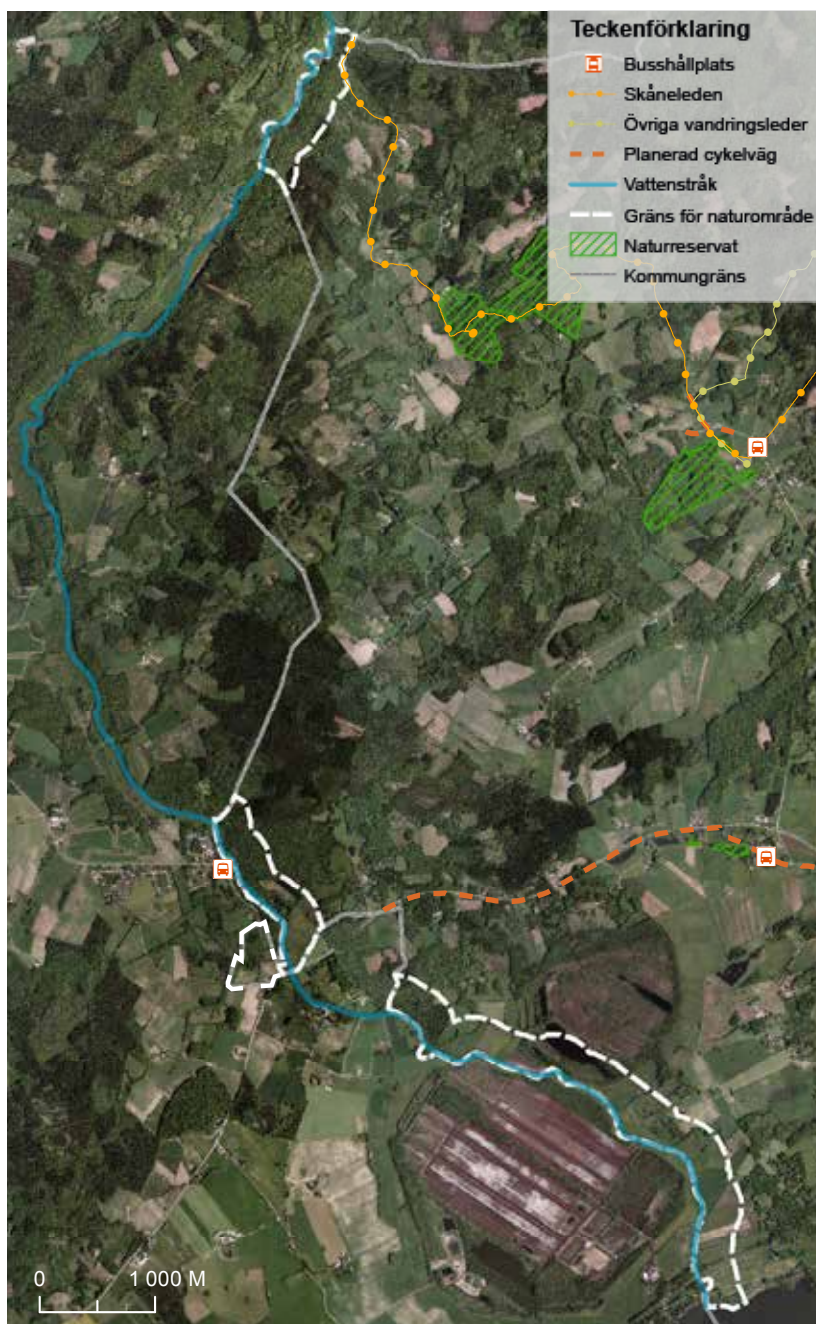
Ån är Skånes bästa laxförande vattendrag och hyser ett stort antal fiskarter i ett ursprungligt fiskbestånd samt en rik bottenfauna. Den är också ett av Sveriges viktigaste ålvattendrag. Ett antal kraftverk

nedströms ån, utanför Höörs kommungräns, påverkar fiskbeståndet negativt då fiskarnas naturliga vandring hindras. Insatser för att minska den negativa påverkan från vandringshindren bör stödjas. Strandskydd finns längs åns hela sträckning inom Höörs kommun.

#### Vägledning

Ur rekreationssynpunkt utgör ån ett viktigt stråk och såväl vandringsleder som kanotpaddling kan utvecklas, både lokalt och i samverkan med andra kommuner. Angöringspunkt finns i Stockamöllan (Eslövs kommun) med kanotuthyrning och vandringsleder.

Rönne å är ett mellankommunalt intresse vilket ska beaktas i samband med planering och eventuella åtgärder längs ån.



Figur U4.3.10. Översiktlig karta över Rönne å med tillhörande naturområden

## 10. Bosjöklosterhalvön

På Bosjöklosterhalvön finns flera olika naturmiljöer med höga naturvärden, bland annat ekhagar, strandängar och strandskog med ädellövträd. På halvön finns också ädellövskogar, sumpskogar och ett stort antal grova ekar i betesmarker och kring bebyggelsen. Det är framför allt det stora antalet grova och gamla ekar som gjort området välbekant. Den största ansamlingen, med bland annat den ”1000-åriga eken”, finns i Bosjökloster park.

Ett mycket stort antal rödlistade och andra sällsynta arter har observerats på Bosjöklosterhalvön. Flera av arterna, inte minst bland insekter och kryptogamer, är knutna till de gamla ekarna. I håligheter och ved lever sällsynta skalbaggar som läderbagge och på barken växer sällsynta lavar. Den basiska berggrunden har medfört att florans ofta är frodig och relativt rik på mineral- och kalkkrävande arter som blåsippa, tandrot, trolldruva, storrams och kransrams samt ett flertal ovanliga mossor. I sumpskogarna finns ofta ett stort inslag av ask. På hävdade marker finns bland annat den sällsynta orkidén majnycklar. Bosjöklosterhalvön är ett av Skånes mest värdefulla område för kryptogamer och insekter knutna till gamla ekar. I området finns ett flertal nyckelbiotoper och naturvärdesobjekt, varav flera utgörs av enskilda jätteträd.

Halvön Lillö sträcker sig ut i den nordöstra delen av Västra Ringsjön. På halvön finns en vulkanrest (basalt) med rik flora och ett döende bestånd av alm. Delar av basalkullen samt en jätteek närmare udden är utpekade som nyckelbiotoper. Sammantaget finns mycket höga värden kopplat till framförallt trädskiktet och de speciella markförhållanden som basalten ger.

På Bosjöklosterhalvöns västra och nordöstra sida finns öppna odlingsmarker, både fuktängar och mer torra sandmarker, med gamla ekar. Sandmarkerna längs sjön är intressanta bland annat för insekter som trivs på varma, lätta jordar med blommande örter. På spridda platser finns mindre trädgångar och även gamla solitärer, bland annat värdefulla ekar. Längst i nordost finns gården Karlsholm med flera grova ekar.

Väster om väg 23 sträcker sig ett skogsområde ner mot Bosjökloster kyrkogård, samt öster om väg 23 vid Ängsbyn. Skogen är varierad med i huvudsak yngre blandskog i norr, dock med inslag av äldre ekar samt en liten mosse, vilken längst i söder övergår i äldre bokskog. Vid Ängsbyn finns insprängda äldre ekar med förekomst av ovanliga hålträdslevande skalbaggar.

I slottet Bosjöklosters omgivning finns ett stort antal mycket grova och gamla ekar. Detta område tillhör ett av Skånes biologiskt mest värdefulla ekområden. Här finns bland annat den ”1000-åriga

eken”. Förutom att ekarna är gamla och grova har dessutom många av dem stora håligheter vilket är av stort värde för många starkt specialiserade insektsarter. Förutom ek finns det även flera grova almar, askar och bokar. Bosjöklosters kyrkogård och slottspark utgör kärnområdet för många av Bosjöklosterhalvöns specialiserade ekanknutna arter.

På Bosjökloster golfbana finns dammar, gamla ekar, buskage och andra miljöer som kan vara biologiskt värdefulla. Med tanke på dess läge är naturvårdspotentialen troligen stor.

Strandnära skog på landvinningsmark och angränsande mark finns på halvöns sydöstra och sydvästra delar. I de finare partierna domineras trädskiktet av ek, bok, ask och alm samt i vissa partier al. Det finns gott om död ved vilket gynnar en lång rad organismer. Jordmånen är på flera platser näringsrik med förekomst av bland annat blåsippa, häxört och hässleklocka. I kvarstående gamla och ihåliga ekar finns en skyddsvärd fauna.

På Bosjöklosterhalvön finns tre reservat, Östra respektive Västra Bosjöklosterhalvön samt Lillö. Syftet med de två förstnämnda är framförallt att säkerställa att området inte exploateras, att på sikt utveckla friluftslivet i området samt att bevara och utveckla naturmiljöerna och förutsättningarna för förekommande rödlistade arter. För reservatet Lillö råder beträdnadsförbud. Det avsattes som naturminnesmärke 1937 för att bevara ett antal jätteaspar. Inom området finns även 14 nyckelbiotoper.

### Vägledning

Kommunens bedömning är att reservaten på Östra och Västra Bosjöklosterhalvön, dess skötselplaner och bestämmelser ligger i linje med kommunens ambition att skydda värdefull natur och stärka förutsättningarna för friluftslivet. I länsstyrelsens skötselplaner för Östra och Västra Bosjöklosterreservatet finns stigar, rastplatser och fågeltorn inplanerade, vilka skulle göra området betydligt mer lättillgängligt. Kommunen ska verka för att nya angoringspunkter anläggs vid Orups idrottsplats på Bosjöklosterhalvöns östra sida och vid badplatsen i Gamla Bo, för att öka tillgängligheten till området. Området är tillgängligt via kollektivtrafik och på båda ställena finns i nuläget p-plats.

Höörs kommun har för avsikt att verka för att reservatet Lillö blir tillgängligt för allmänheten.



Figur U4.3.11. Karta över Bosjöklosterhalvön med angöringspunkter.

## 11. Klintaskogen, Finnhult, Pinedalen och Rövarekulan

Vid Östra Ringsjöns sydvästra sida finns naturreservatet Klintaskogen. Här är marken näringsrik vilket ger en rik flora med bland annat kransrams, ramslök och vitskråp. Området är också geologiskt intressant på grund av strandlinjens skärning med sandsten och fossilrik skiffer. I det varierade landskapet strax söder om Klintaskogen finns såväl våtmarker som fuktängar och ekmiljöer med stora naturvärden. En mängd rödlistade och hotade lavar, svampar och insekter är knutna till ekarna och ekhagen har biotopskydd.

Längs Östra Ringsjöns södra strand finns strandskog och fuktängar. Här finns också två anlagda dammar, Finnhultsdammen och Snogerödsdammen som är fina fågellokaler. Stora mängder änder, gäss och måsfåglar rastar vid dammarna under höst och vår och bland annat buskskvätta och gräshoppsångare trivs i högrötsängarna runt dammarna. Området är lättillgängligt med fågelplattform, iordningställd parkeringsplats och stig som ansluter till Skåneleden.

Pinedalen är en markerad dalgång med öppna betesmarker vars sidor är klädda med rik ädellövskog på kalkhaltiga jordar. Skogen domineras av bok med inslag av ek och lönn, hagtorn och hassel. Floran är rik med hålnunneört, månviol, ramslök och skogsbingel. Skåneleden passerar genom dalgången och ansluter söderut mot Rövarekulans naturreservat och norrut mot Östra Ringsjön.

Längs Bråån i södra delen av Höörs kommun finns naturreservatet Rövarekulan. Området utgörs av en markerad dalgång där vattnet på sina ställen skurit sig ned i en bäckravin med lummiga ädellövskogar som framför allt domineras av bok. Marken är kalkhaltig och näringsrik vilket gör florans frodig med våraspekt av bland annat gulplister, myskmadra och ramslök. Även svamp- och lavfloran är artrik och spännande. Bråån är ett värdefullt vattendrag vars strömmande vatten gynnar fiskarter som öring och elritsa. Här finns även den mycket sällsynta tjockskaliga målarmusslan.

I området finns två naturreservat, Klintaskogen och Rövarekulan samt fyra nyckelbiotoper varav en även är biotopskyddsområde.

Skåneleden Nord-Syd passerar längs Östra Ringsjöns södra sida och viker sedan av söderut genom Pinedalen och vidare till Rövarekulans naturreservat. I Rövarekulan liksom i Klintaskogen finns även kortare vandringslingor.

Kommunens bedömning är att reservaten i Klintaskogen och Rövarekulan, dess skötselplaner och bestämmelser, ligger i linje med kommunens ambition att skydda värdefull natur och stärka

förutsättningarna för friluftslivet. Naturreservatet Rövarekulan är lättillgängligt och välkommande för sina besökare med informationstavlor, grill- och parkeringsplats och är således en viktig värdekärna.

### Vägledning

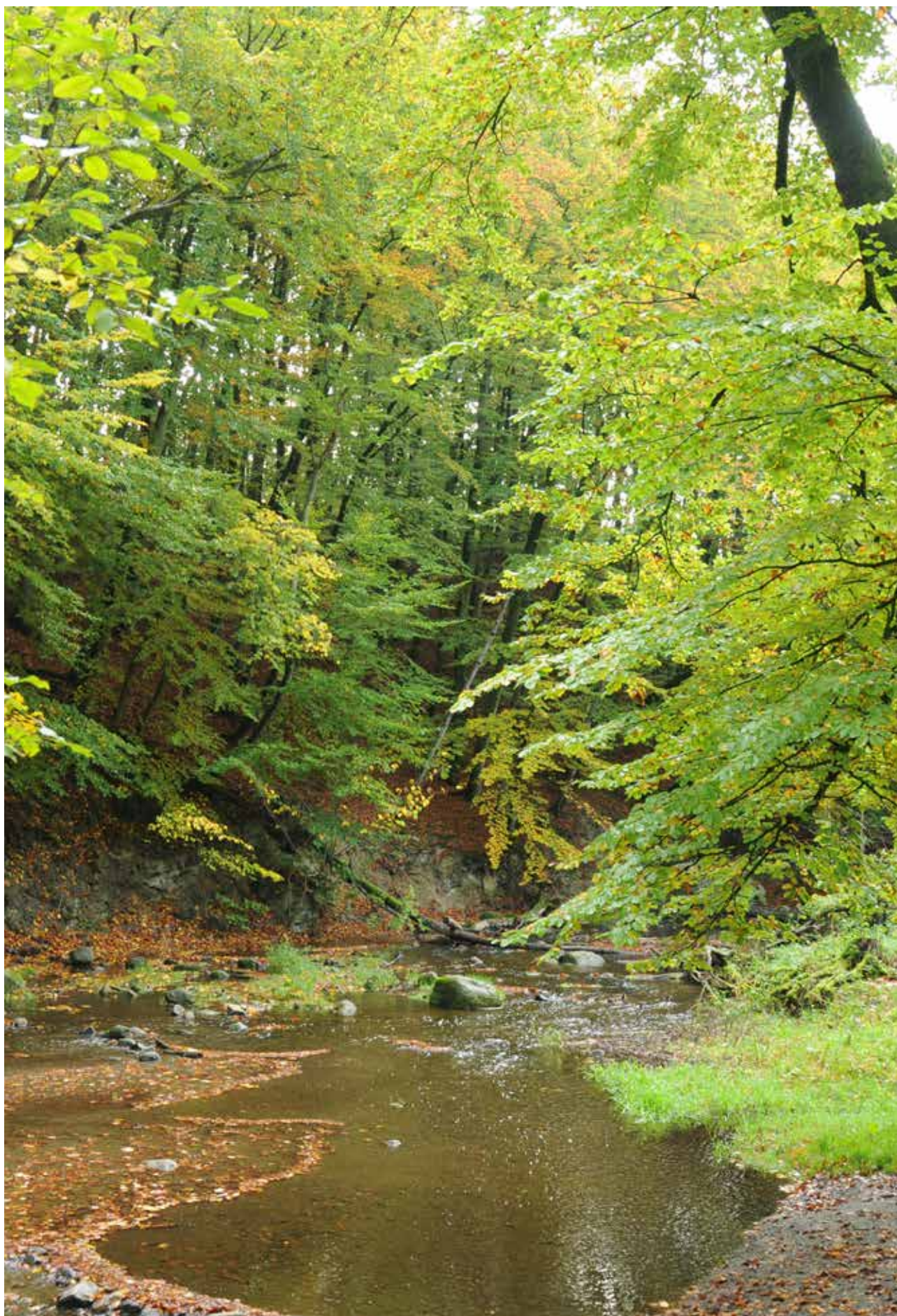
Fågeltornet vid Snogeröd är tillgängligt via såväl kollektivtrafik som Skåneleden och ska utvecklas till angöringspunkt. Kommunen ska även arbeta för att tillgängligheten är fortsatt god till hela området, dels via vandringsleder, dels via kollektivtrafiken. När det gäller naturreservaten samt dess skötselplaner och bestämmelser, är kommunens bedömning att dessa ligger i linje med kommunens ambition att skydda värdefull natur.



Teckenförklaring	
◇	Angöringspunkt
🚌	Busshållplatser
---	Områdesgräns
—	Skåneleden
⋯	Planerad vandringsled
-·-	Övriga vandringsleder
—	Befintlig cykelväg
- - -	Planerad cykelväg
—	Vattenstråk
▨	Naturreservat
---	Kommungräns

Figur U4.3.12. Karta över Klintaskogen, Finnhult, Pinedalen och Rövarekulan med angöringspunkter.





*Ravinen och ån i Rövarekulan i höstskrud.*

## 4.4 Sjöar och vattendrag

Vattendragen har en stor betydelse för kommunens attraktionskraft som boende- och besöksmål. Den riktiga tillgången på rena sjöar, vattendrag och bäckar gör Höör tilltalande för besökare, boende och näringsidkare som vill ha naturen som bas. Förutom att bidra till goda miljöer för besöksnäringen så har sjöar och vattendrag en central roll i skapandet av en tilltalande stadsmiljö för de boende i kommunen. Tillgängligheten till vatten i staden är en befintlig kvalitet som Höör kan utveckla ytterligare i sin ambition att bli en attraktiv naturnära småstad. Vattenvård är en förutsättning för att bibehålla god kvalitet på en av kommunens viktigaste resurser. Besöksnäring och stadsutveckling med koppling till vattenområden och vattendrag måste därför utvecklas på ett sätt som är förenligt med upprätthållandet av god kvalitet och tillgänglighet till vårt vatten.

### Vägledning för Sjöar och vattendrag

De generella riktlinjerna för kommunens sjöar och vattendrag handlar mycket om tillgänglighet och att lyfta fram outnyttjad potential till allmänna resurser. Sjöar och vattendrag har stor betydelse för såväl boende som besöksnäring eftersom det finns flera näringar som har tydlig koppling till just vatten och det liv som finns i vattnet. Sjöar hör till användningstypen vattenområden i markanvändningskartan (se sida 7 i utvecklingsdelen).

- Tillgängligheten till de största sjöarnas stränder ska förbättras genom angöringspunkter, vandringsleder och andra anläggningar för friluftslivet.
- Vattenkvaliteten i sjöar och vattendrag ska successivt förbättras.
- Förutsättningar för fiske ska stärkas i hela kommunen.
- Området närmast vattendragen ska utvecklas för att stärka naturvärden och rekreation samt mildra effekterna av översvämningar.
- Vattendrag och sjöar ska fungera väl som habitat och för klimatanpassning och utjämning av flöden.

### Sjöar- och vattendrag i markanvändningskartan

#### Sjöar


I områdena för de utpekade sjöarna ska intressen kopplade till sjöarna och deras anslutande vattenområden vara överordnade annan markanvändning. De konkurrerande intressen som kan finnas i samma områden ska underordnas intresset för sjöarna

#### Vattendrag

Strategiskt viktiga åar och bäckar pekas ut i markanvändningskartan. Dessa ska vara prioriterad markanvändning utmed de sträckor där de finns illustrerade. Vattendragen pekas ut för sina naturvärden och sin betydelse för besöksnäring och rekreation. Stråken ska tillsammans med grönområden och naturområden utvecklas som en grundstruktur för gröna och rekreativa kvaliteter.

Områdena ska framför allt skyddas och skötas med hänseende till god vattenkvalitet och utvecklandet av rekreation, naturvärden och fiske. Då det gäller sjöar och vattendrag i markanvändningskartan finns det generellt ett behov av att skydda även närområdet kring dessa vattenområden för att säkra till exempel god vattenkvalitet och allmänhetens tillgänglighet till områdena.

## Teckenförklaring

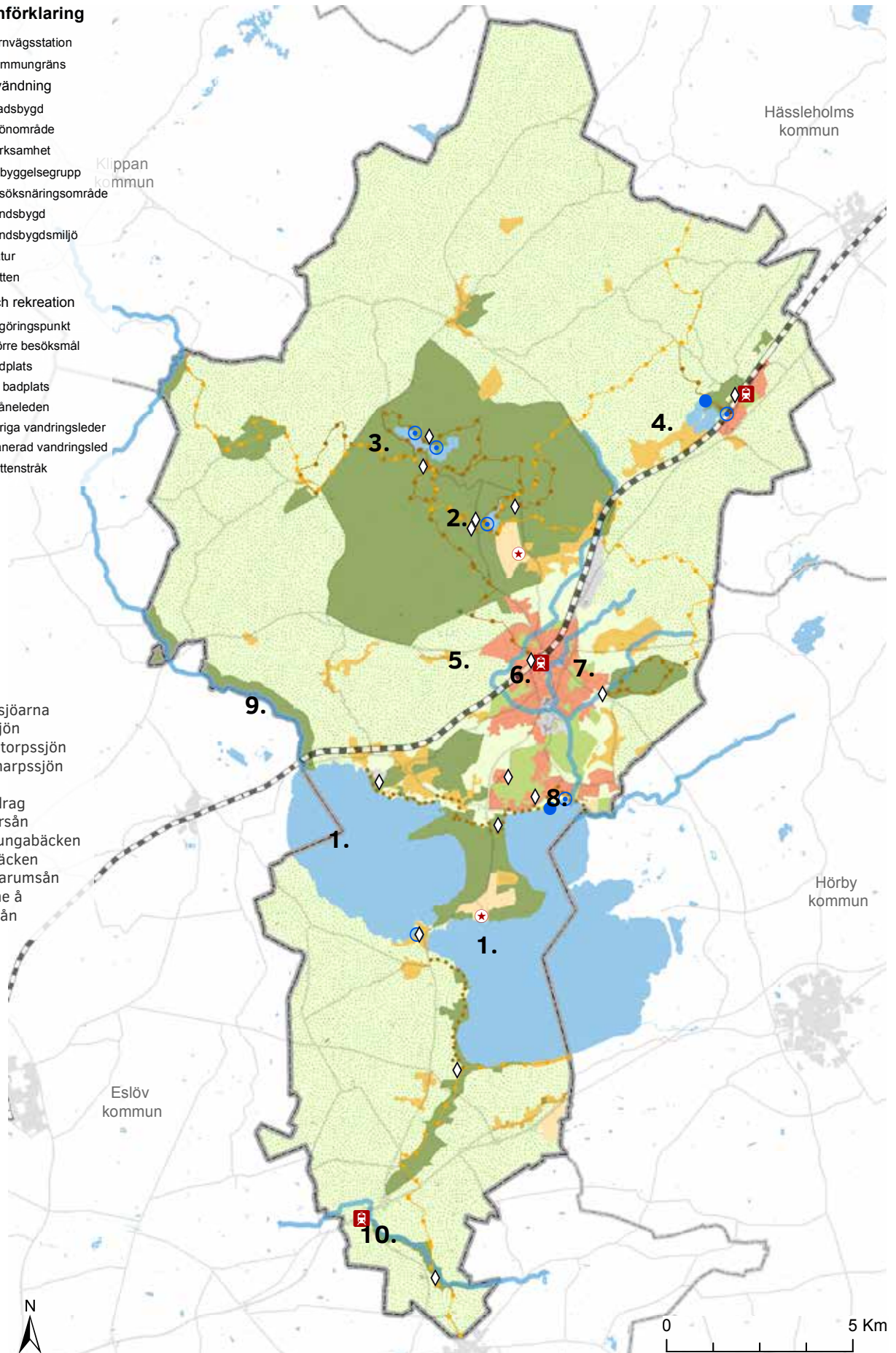
-  Järnvägsstation
-  Kommungräns
- Markanvändning**
-  Stadsbygd
-  Grönområde
-  Verksamhet
-  Bebyggelsegrupp
-  Besöksnärsområde
-  Landsbygd
-  Landsbygdsmiljö
-  Natur
-  Vatten
- Natur och rekreation**
-  Angöringspunkt
-  Större besöksmål
-  Badplats
-  Ny badplats
-  Skåneleden
-  Övriga vandringsleder
-  Planerad vandringsled
-  Vattenstråk

## Sjöar

1. Ringsjöarna
2. Vaxsjön
3. Dagstorpssjön
4. Tjörnarpsjön

## Vattendrag

5. Hörsån
6. Kolljungabäcken
7. Lerbäcken
8. Kvesarumsån
9. Rönne å
10. Bråån



Figur U4.4.1. Strategiskt betydelsefulla sjöar- och vattendrag i Hörs kommun

### 1. Ringsjön

Ringsjön är Skånes näst största sjö och består av tre vattenområden – Västra Ringsjön, Sättoftasjön och Östra Ringsjön. Ringsjön erbjuder goda möjligheter till friluftsliv i form av bland annat bad, fiske och båtliv under sommarhalvåret medan vintern erbjuder möjlighet till bland annat skridskoåkning och pimpelfiske om temperaturförhållandena är de rätta. Dessutom nyttjas sjön för yrkesfiske och som reservvattentäkt.

Ringsjön har under de senaste 150 åren påverkats dramatiskt av människors verksamheter, genom sjösänkningar, övergödning och reduktionsfiske. Under 50-, 60-, 70- och 80-talet utsattes sjön för svåra påfrestningar och vattenkvaliteten blev efter hand så dålig att både tamboskap och fisk dog. Efter lång tids hårt arbete med att återställa näringsbalansen i sjön har vattenkvaliteten förbättrats avsevärt och sjön är åter en populär badsjö med en rik fiskfauna. Idag bedrivs vattenvårdsarbetet i Ringsjöns vattenråds regi, där Höörs kommun är en aktiv part.

Badplatser finns på flera ställen runt sjöarna, både kommunala badplatser och naturliga stränder. Höörs kommun sköter badplatser i Sättofta och vid Gamla Bo i Västra Ringsjön. Kommunala båtplatser finns vid Sättoftasjön. Fågeltorn finns vid Snogeröd och vid Rønne ås utlopp i Södra Ringsjön. På flera håll är dock Ringsjöns stränder relativt svårtillgängliga eftersom delar av strandområdet är ianspråktaget för bebyggelse och andra privata ändamål.

Höörs kommun har ambitionen att öka tillgängligheten till Ringsjön. För detta behövs både angringspunkter, vandringsleder och stigar samt badplatser för människor, häst och hund. För att skapa sammanhängande vandringsleder är det angeläget med kommunöverskridande samarbeten mellan Höör, Hörby och Eslöv.

Strandskyddsreglerna syftar till att säkerställa allmänhetens möjlighet att röra sig längs stranden. En aktiv tillsyn av strandskyddet från kommunens sida och en restriktiv hållning i dispensärenden är därför en viktig del i arbetet med att säkerställa tillgängligheten till sjön.

I Ringsjön bedrivs reduktionsfiske på uppdrag av vattenrådet. Reduktionsfisket görs i vattenvårdsyfte för att minska övergödningens problematik i sjöarna. Generellt så erbjuder sjön goda fiskemöjligheter, inte minst för sportfiskare. Sjön utnyttjas därmed av både yrkesfiskare och fiskeentusiaster. Sjöns potential för såväl fiskenäring som besöksnäring är stor. Under 2013 spenderade svenskar 5,8 miljarder kronor på sportfiske, dessutom har sportfisket en stor dragningskraft för internationella besökare. Ringsjön har förutsättningarna för att

bli ett av norra Europas bästa gösfiskevatten och därmed också fungera som ett viktigt besöksmål i kommunen. I dagsläget är beståndet av storvuxna rovfiskar litet. Framförallt gäller detta gös och gädda som är populära bland sportfiskare.

Kommunen arbetar för att skapa en ny badplats någonstans längs Ringsjön/Sättoftasjöns norra strand. Ett alternativ som skulle kunna vara intressant är någonstans i nära anslutning till Sättoftaskolan. I "Plan för Ringsjöbandet" finns en möjlig plats vid Sättern utpekad.

#### Vägledning

I strandnära områden (inom 100 m från stranden) ska rekreation och allmänhetens tillgänglighet prioriteras framför andra intressen. Bryggor och andra anläggningar ska utformas så att de främjar allmänhetens friluftsliv, gäller även privata bryggor. Vid Orups idrottsplats ska vattensport prioriteras. I övriga områden ska fiske och vattenvård prioriteras.

Kommunen bör vara fortsatt delaktig i Ringsjöns vattenråd för att fortsätta arbetet med att förbättra vattenkvaliteten. Höörs kommun arbetar, genom Ringsjöns vattenråd, bland annat för att bestånden av rovfiskar ska öka i Ringsjön. Framför allt handlar det om att öka bestånden av gädda, gös och abborre av vilka de två förstnämnda arterna är de som bedöms ha störst positiv effekt för sjöns balans. Stora rovfiskar kan hjälpa till att hålla nivån av vitfisk nere vilket på sikt kan ha effekten att mängden växtplankton eller alger minskar i Ringsjön.

Ringsjön är ett mellankommunalt intresse. Samarbete och samordning med Eslövs kommun och Hörbys kommun behövs.

Hänsynsbehov som områdesskydd, riksintressen och andra statliga anspråk på Ringsjön redovisas i översiktsplanens del om förutsättningar. (RI vattenförsörjning, yrkesfiske, snart friluftsliv. Reservat. Strandskydd.)



Ringsjöns strand

## 2. Vaxsjön

Vaxsjön är tillsammans med Dagstorpssjön viktiga inslag i naturområdet Frostavallen. Båda sjöarna är av stor betydelse för rekreation och friluftsliv i olika former. Skåneleden Ås-ås och Nord-syd-etapper korsar varandra precis söder om Vaxsjön och bidrar till att området fungerar som en knutpunkt för friluftslivet. Vid Vaxsjön finns även en välanvänd kommunal badplats som är lättillgänglig för Höörborna med såväl cykel som bil. Fiskevårdsområden finns i såväl Vaxsjön som Dagstorpssjön och möjlighet att köpa fiskekort.

### Vägledning

Rekreation och allmänhetens tillgänglighet ska prioriteras framför andra intressen. Bryggor och andra anläggningar ska utformas så att de främjar allmänhetens friluftsliv, gäller även privata bryggor.

## 3. Dagstorpssjön

Dagstorpssjön och Vaxsjön ingår båda i naturområdet Frostavallen, se föregående avsnitt. Sjöarna är av stor betydelse för rekreation och friluftsliv i olika former. I likhet med Vaxsjön är även Dagstorpssjön en populär badsjö för boende de i Höörområdet.

### Vägledning

Rekreation och allmänhetens tillgänglighet ska prioriteras framför andra intressen. Bryggor och andra anläggningar ska utformas så att de främjar allmänhetens friluftsliv, gäller även privata bryggor.

## 4. Tjörnarpsjön

Tjörnarpsjön utnyttjas flitigt för olika typer av rekreation och friluftsliv. Sjön angränsar till naturreservatet Prästbonnaskogen. Tjörnarpsjön omges av lövskog och goda möjligheter finns för utflykter och bad. Runt sjön och på Storön finns grillplatser. En kommunal badplats finns och ytterligare en badplats är planerad.

I Tjörnarpsjön kan man fiska efter gädda, gös, abborre, mört, sarv, björkna, braxen, stor ruda och sutare. Fiskevårdsföreningen arbetar med att höja vattenkvaliteten i sjön och bensinmotorer är förbjudna i sjön. Ett antal båtar finns till uthyrning och tack vare bastuflotten som drivs av en förening nyttjas sjön för bad året om. Tjörnarpsjön ligger inbäddad i lövskog med goda möjligheter till utflykter och bad.

### Vägledning

Kommunen ser Tjörnarpsjön som ett betydelsefullt besöksmål med stor potential för friluftsliv i stationsnära läge. Utvecklandet av en ny badplats är ett led i arbetet med att lyfta Tjörnarpsjön och kringliggande trakt som ett besöksmål.

Rekreation och allmänhetens tillgänglighet ska prioriteras framför andra intressen. Bryggor och andra anläggningar ska utformas så att de främjar allmänhetens friluftsliv, gäller även privata bryggor.



På kanot i Dagstorpssjön.

## 5. Hörsån

Hörsån har sin källa i östra utkanterna av Frostavallens naturområde och ansluter längre söderut till Norra delen av småstaden via Holma innan den korsar väg 13 mellan Åkersbergsgatan och Kvarnbäcksvägen. Precis söder om väg 13 delar sig ån och rinner via ett våtmarksområde ner mot Bränne-mölledammen (Ankdammen). Därefter rinner ån genom västra Höör, under Maglasätevägen och vidare söderut innan den svänger av österut genom Stenskogen, via Höörs Mölla och Åhusparken ner genom södra industriområdet. Där går den samman med Kolljungabäcken och en kort bit österut även med Lerbäcken. Hörsån rinner därefter genom Sätoftahed och slutligen ut i Sätoftasjön.

### Vägledning

Kommunen ser Hörsån som ett viktigt inslag i stadsmiljön och vill verka för att sträckan längs ån ska vara tillgänglig för allmänheten i mesta möjliga mån, speciellt utmed de delar där ån rinner inom bebyggda områden.

## 6. Kolljungabäcken

Kolljungabäckens källa finns norr om Bokeslund. Den ansluter sedan Höör från nordost och rinner under väg 23 där denna korsar Hagtorsgränd. Bäcken rinner sedan vidare söderut parallellt med Skogsängsvägen och ner genom Mosshagen och Centrala industriområdet. Bäcken rinner i kulvert under Ringsjöskolan och därefter ut i dammarna vid Enebackens parkområde i centrala Höör. Efter Enebacken rinner bäcken längs norra sidan av Eriks-gatan och norr om Gamla torg innan den återigen korsar 23. Kolljungabäcken ansluter till Hörsån i höjd med Söderparken vid södra industriområdet.

### Vägledning

Kommunen ser Kolljungabäcken som ett viktigt inslag i den lantliga miljön norr om Höör såväl som i stadsmiljön. Kommunen vill därför verka för att sträckan längs bäcken ska vara tillgänglig för allmänheten i mesta möjliga mån. I samband med omvandlingen av Centrala industriområdet ska tillgängligheten till vattendraget och dess funktion som rekreativstråk utredas och lyftas. Funktionen som öppet vattendrag i höjd med Enebacken och vidare österut ska stärkas och bevaras genom fortsatt hög nivå på skötsel och underhåll. Möjligheten att öppna upp och tillgängliggöra ytterligare delar av bäcken ska beaktas i samband med stadsutvecklingsprojekt.

## 7. Lerbäcken

Bäckens källa finns vid Skåneleden öster om Fogdaröds rekreativområde. Bäcken rinner under väg 13 strax öster om angöringspunkten till Fogdarödsområdet och fortsätter därefter mot sydväst i linje med Höörs östra utkanter innan den rinner

samman med Hörsån i Söderparken precis öster om Södra industriområdet.

### Vägledning

Kommunen ser Lerbäcken som ett naturligt inslag i stadsmiljön och vill verka för att sträckan längs bäcken ska vara tillgänglig för allmänheten i mesta möjliga mån. I samband med planerandet och utbyggnaden av planområdet norr om väg 13 och öster om Norra Fogdarödsvägen ska bäckens kvaliteter och potential för rekreativområde beaktas. Dagvatten från området kan kopplas på och ledas vidare via Lerbäcken. Bäckens kvaliteter ska beaktas i samband med utvecklandet av grön- och bostadsområde vid Gyldenpris i östra Höör.

## 8. Kvesarumsån

Kvesarumsån utgår från Kvesarumssjön i Hörby kommun ca en kilometer norr om Södra Rörum. Endast en kort sträcka av ån rinner genom Höörs kommun och det är vid utloppet där Kvesarumsån rinner ut i Östra Ringsjön/Sätoftasjön precis söder om Jägersbo camping. Ån har goda fiskevatten har betydelse för besöksnäringens kopplat till flugfiske av regnbåge och öring. Ån rinner i kommungränsen till Hörby kommun. Planer finns på att dämna upp och skapa våtmarker en bit öster om åns utlopp.

### Vägledning

Kommunen är positiv till att skapa en våtmark en bit uppströms från Kvesarumsån utlopp. Våtmarken kan med fördel tillgängliggöras för besökare och friluftsliv i överenskommelse med berörda markägare. Planerade åtgärder skulle även gynna den biologiska mångfalden. Kvesarumsån är ett mellan-kommunalt intresse och eventuella åtgärder längs med ån ska samordnas med Hörby kommun.

## 9. Rönne å

Rönne å rinner från Västra Ringsjön i kommungränsen med Eslövs kommun vidare västerut mot Stockamöllan och norrut innan den tar av västerut och slutligen rinner ut i Kattegatt vid Ängelholm i nordvästra Skåne. I Stockamöllan som tangerar Höörs kommun finns möjlighet att hyra kanot och att paddla ända ut till havet.

Rönne å är klassad som ett av Sveriges viktigaste ålvattendrag och ån håller också en egen laxstam. I Rönne å finns även havsöring. I Klippan finns tre vattenkraftverk utmed ån som utgör permanenta vandringshinder. Klippans kommun arbetar för att så småningom kunna ta bort kraftverken och skapa fria vandringsvägar för lax och havsöring så att dessa arter skulle kunna nå hela vägen till Ringsjön

### Vägledning

Den del av Rönne å som rinner genom Höörs kommun har potential att utvecklas för friluftslivet. Kommunen vill verka för att öka tillgängligheten

och attraktionskraften för sträckan utmed åns norra sida. Rönne å är ett mellankommunalt intresse och eventuella åtgärder längs med ån ska samordnas med kommuner nedströms. Samordning av åtgärder som berör miljön kring åns sträckning genom kommunen behövs framför allt med Eslövs kommun som ligger på andra sidan ån.

### 10. Bråån

Bråån rinner upp i östra Skåne, i sydöstra hörnet av Hörby kommun nära den så kallade Fjällmossen, endast omkring två mil från Hanöbukten. Bråån korsar kommunens sydspets och rinner i en ravin genom naturområdet vid Rövarekulan innan den rinner under E22:an vid Rolsberga och fortsätter västerut genom Eslövs kommun och slutligen ut i Kävlingsån.

#### *Vägledning*

Kommunen vill verka för att upprätthålla god tillgänglighet utmed den del av ån som rinner genom kommunen söder om Rolsberga. Bråån är ett mellankommunalt intresse vilket ska beaktas i samband med planering och eventuella åtgärder.



Rönneå

## 4.5 Besöksnäring och besöksmål

Besöksnäringen är en central del av kommunens näringsliv och infrastrukturen för friluftslivet är därför en viktig parameter för att den ska fungera. Goda anslutningar till de största besöksmålen och anläggningarna för boende är en förutsättning för att skapa möjligheter för utveckling av befintliga verksamheter. Kommunen vill underlätta för de stora besöksmålen att kunna locka till sig besökare som reser via kollektivtrafik, med cykel eller till fots via kommunens leder. Förutom att skapa fysiska förutsättningar genom goda förbindelser så måste kommunen även arbeta vidare med tydlig information och angöringspunkter som ytterligare kan öka tillgängligheten till viktiga besöksmål. Samverkan med kringliggande kommuner stärks ytterligare med MittSkåneTurism-samarbetet med Eslöv och Hörby. Tillsammans utvecklas regionen med ökande tillströmning av besökare och genom att de som kommer hit väljer att stanna kvar längre tid i regionen.

### Vägledning för större besöksmål

Utpekade besöksmål är anläggningar för besöksnäring med naturen som bas och som har ett stort antal besökare. Anläggningarna är av särskilt stor betydelse för besöksnäringen.

- Verksamhetens möjlighet att utvecklas ska främjas.
- Möjligheten att ta sig dit med cykel och kollektivtrafik ska stärkas.

### Vägledning för områden för besöksnäringen

Områden för besöksnäringen är yrkrävande besöksanläggningar på landsbygden i kommersiell regi. Områdena är av stor betydelse för besöksnäringen. Områden för besöksnäringen hör till användningstypen landsbygd i markanvändningskartan (se sida 6 i utvecklingsdelen)

- Förutsättningarna att utveckla besöksnäringen ska väga tungt vid eventuella förändringsanspråk

### Besöksnäring i markanvändningskartan

Besöksnäring pekas ut i markanvändningskartan som punkter och områden.

#### Större besöksmål

De största och mest betydelsefulla besöksmålen i kommunen är utpekade som punkter i markanvändningskartan. Punkterna visar var själva kärnan eller angöringen ligger till dessa anläggningar. De två stora besöksmål som pekas ut som speciellt viktiga är Skånes djurpark och Bosjökloster.

#### Områden för besöksnäringen

Områden för besöksnäringen är yrkrävande besöksanläggningar på landsbygden i kommersiell regi. Det gäller djurparken, campingarna och Bosjöklosters slott. Drift, skötsel och utveckling av anläggningarna innebär specifika förutsättningar som skiljer dessa områden från omgivande jord- och skogsbruk samt naturområden.

### Större besöksmål och områden för besöksnäringen

#### A.(1.) Skånes djurpark och Grottnbyn

Djurparkens område är utpekad i markanvändningskartan som prioriterat för besöksnäring. Även den angränsande campingen söder om djurparkens område omfattas av det område som är prioriterat som område för besöksnäringen. Området för djurparken har speciella förutsättningar jämfört med landsbygd i övrigt eftersom djurparken är inhägnad och eftersom den lockar ett stort antal besökare.

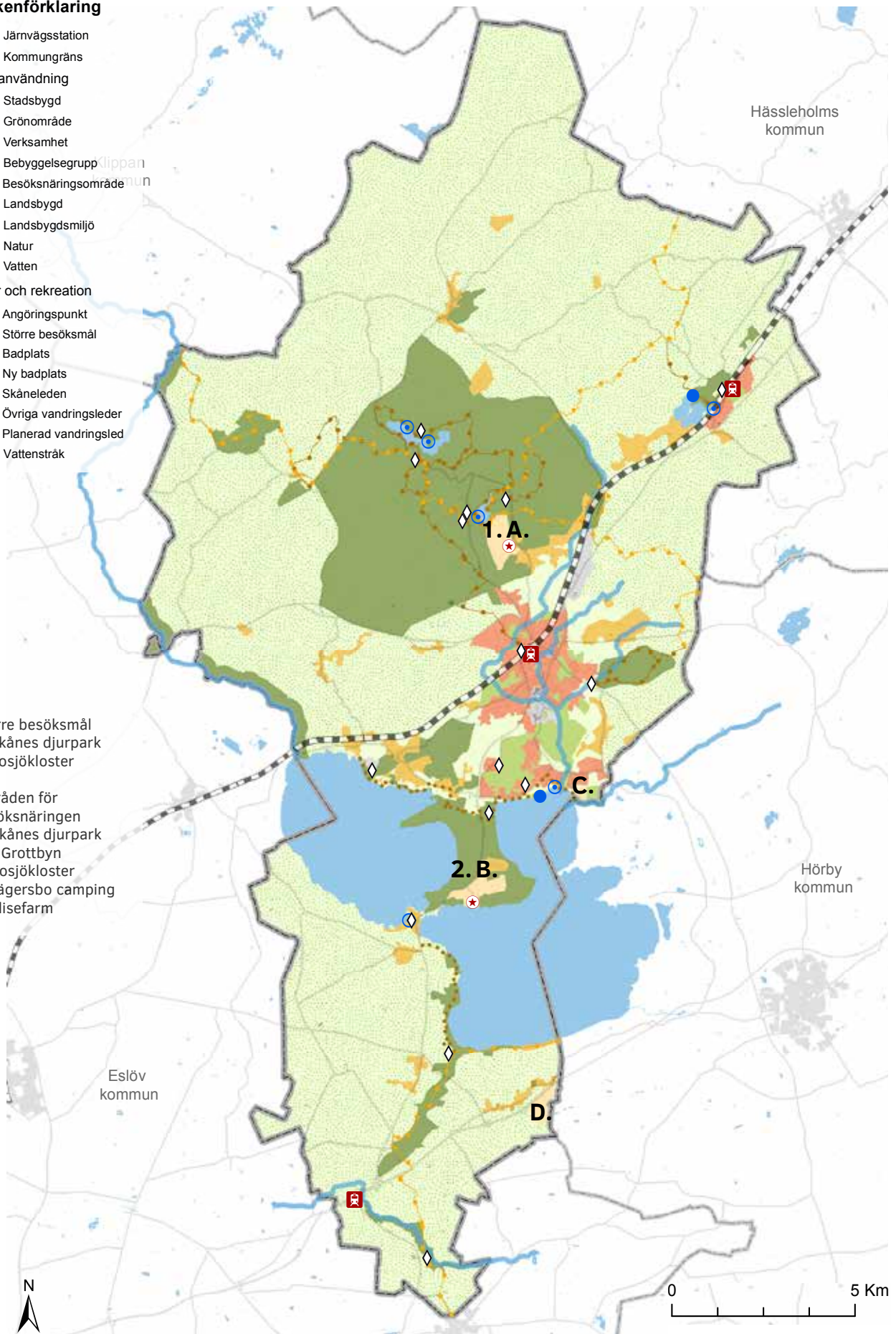


**Teckenförklaring**

-  Järnvägsstation
-  Kommungräns
- Markanvändning**
-  Stadsbygd
-  Grönområde
-  Verksamhet
-  Bebyggelsegrupp
-  Besöksnärsområde
-  Landsbygd
-  Landsbygdsmitjö
-  Natur
-  Vatten
- Natur och rekreation**
-  Angöringspunkt
-  Större besöksmål
-  Badplats
-  Ny badplats
-  Skåneleden
-  Övriga vandringsleder
-  Planerad vandringsled
-  Vattenstråk

- Större besöksmål  
 1. Skånes djurpark  
 2. Bosjökloster

- Områden för besöksnäringen  
 A. Skånes djurpark och Grottbyn  
 B. Bosjökloster  
 C. Jägersbo camping  
 D. Elisefarm



Figur U4.5.1. Strategiskt betydelsefulla besöksmål i Hörs kommun.

Anläggningen är inte prövad genom detaljplan och upprättandet av områdesbestämmelser skulle därför kunna vara önskvärt för att bebyggelse och anläggningar inom parken ska växa på ett kontrollerat sätt.

### *Vägledning*

Ny bebyggelse och nya anläggningar ska utformas med stor hänsyn till landskapsbilden och till grannar utanför parken. Höörs kommun ställer sig positiv till att reglera djurparken med områdesbestämmelser för att på det viset effektivisera bygglovprövningen inom parken. Det är till exempel möjligt att begränsa lovplikten för byggnader som uppfyller fastlagda kriterier. Initiativet för en sådan samlad reglering ligger hos djurparken.

## **B. (2.) Bosjökloster**

Vid Bosjökloster är golfbanan och slottsmiljön utpekade som områden för besöksnäringen. Området är inte reglerat genom detaljplan. Anläggningarna utgör ett viktigt besöksmål i kommunen på samma gång som det är en betydelsefull arbetsgivare och en rik natur- och kulturmiljö. I anslutning till anläggningen hålls varje år mässor och event.

### *Vägledning*

Kommunen ska verka för att skapa goda förbindelser med cykel och kollektivtrafik till Bosjökloster för att stimulera till hållbart resande, för att tillgängliggöra området för fler och för att ytterligare stärka underlaget för besöksnäring på platsen.

## **C. Jägersbo camping**

Campingen ligger öster om Sätöfta, vid Sätöftasjöns norra strand och i nära anslutning till kommungränsen med Hörby. Kommunen ser campingen som en strategiskt viktig anläggning eftersom den erbjuder boende i anslutning till Ringsjön. Cam-

### **Konsekvenser Jägersbo camping**

*Skydd av natur-, kultur- och rekreativsvärden*  
Området ligger till stor del inom strandskydd. Utveckling av pågående verksamhet är särskilt skäl för dispens. Anläggning och drift förutsätts ske med stor hänsyn till strandskyddets syften. Frågan måste utredas närmare i samband med planläggning och dispensprövning.

Området omfattas av riksintresse för friluftsliv. Frågan om hur friluftslivet påverkas måste utredas närmare i samband med strandskyddsfrågan.

Området angränsar till riksintresse för naturvården i sydost. Campingverksamheten bedöms inte påverka naturvärdena. Det bedöms vara möjligt att utveckla campingen utan att påtagligt skada riksintressen.

pingen är inte reglerad i detaljplan men omfattas av strandskydd.

### *Vägledning*

Det är angeläget för besöksnäringen i MittSkåne att campingen har möjlighet att utvecklas. Mark reserveras för att möjliggöra utökning och utveckling av campingområdet öster om befintlig camping. Mellankommunalt samråd behövs eftersom del av campingområdet ligger i Hörby kommun och den tänkta utökningen ligger i kommungräns.

## **D. Elisefarm**

Elisefarm är en stor golf- och konferensanläggning i sydöstra delen av Höörs kommun som delvis ligger i Hörby kommun. Detaljplanen för anläggningen och golfbanan omfattar ett större område som även sträcker sig in i Eslövs kommun. På Elisefarm finns förutom golf- och konferens även restaurang, spa och hotellverksamhet. Planer finns på att utveckla och utvidga verksamheten.

### *Vägledning*

Höörs kommun vill verka för att Elisefarm kan utveckla sin verksamhet fram till E22:s nuvarande dragning. Anläggningen är ett mellankommunalt intresse och måste samordnas med framför allt Hörby kommun.

## **Konferensanläggningar**

Höörs kommun har ett flertal större anläggningar som möjliggör konferenser, event och kursverksamhet i naturnära miljö. Anläggningarna är viktiga för kommunen eftersom de utgör målpunkter och lockar besökare till Höör. Förutom den ovan nämnda Bosjökloster är andra betydelsefulla konferensanläggningar Åkersbergs stiftsgård, Elisefarm, Backagården och Höörs Gästgivarregård.

## **Besöksnäring i mindre skala**

Besöksnäring utgör sammantaget en viktig näring inte minst tack vare tilltalande natur- och kulturmiljöer i kombination med de många verksamheter som finns och som erbjuder besökare en plats att övernatta och äta. Förutom boende med mat och logi ser kommunen gårdsbutiker, mathantverk och B&B som betydelsefulla inslag.

Inom ramen för LEADER (lokalt ledd utveckling) för MittSkåne finns en vision och målbild att MittSkåne år 2020 ska vara Skånes mest upplevelserika natur- och matland och ett attraktivt komplement till storstadscentra i Öresundsregionen. Möjligheterna i en natur med stor mångfald och en jordbruksbygd som lyckats diversifiera sin verksamhet på ett hållbart och inkluderande sätt har skapat tillväxt och sysselsättning. MittSkåne använder sina resurser på ett sätt så att de utnyttjas och förädlas både i form av produkter och tjänster där naturen är en viktig ingrediens och där livsmedelsproduktionen

utvecklats på ett innovativt sätt. Naturen och möjligheter till matkonsumtion ur ett brett perspektiv ger möjligheter till upplevelser både för de egna invånarna och för besökare från när och fjärran.

Som grund för verksamheten ligger den lokala utvecklingsstrategin 2014-2020. Strategin är framtagen i dialog med näringsliv, ideell och offentlig sektor i området samt andra utvecklingsaktörer aktiva i närområdet och avstämning har även gjorts gentemot regionala och lokala planer och strategier.

### Aktiviteter och upplevelser

Inom kommunen finns idag en mängd småföretagare som erbjuder upplevelser för besökare, några exempel på det är glasblåsning, trädklättring eller spavistelse. Flera av dessa verksamheter har en nära koppling till naturen.

Fiske och jakt är betydelsefulla näringar för Höörs kommun som är direkt beroende av naturen som fungerande livsmiljö. Omfattande skogsområden i kombination med läget relativt nära kontinenten lockar såväl nationella som internationella besökare till jaktmarkerna i Höörs kommun.

Kommunen har erbjuder ett flertal anläggningar för friluftsliv och aktiviteter i kommunal regi. Förutom redan nämnda leder, natur och vattenområden så finns ett flertal badplatser i Frostavallenområdet och vid Ringsjön samt en vid Tjörnarpsjön.

De stora besöksmålen utgör självklara dragplåster för besöksnäringen i kommunen men i kombination med ett aktivt informationsarbete och framåtanda så finns goda förutsättningar för flera näringsidkare att växa och utveckla sina verksamheter.

### Samverkan i MittSkåne

Eslöv, Höör och Hörby kommuner samverkar i ett partnerskap med Tourism in Skåne och Företagarföreningen Mitt Skåne för att öka tillväxten för besöksnäringen i MittSkåne genom långsiktig och hållbar destinationsutveckling och samordnad marknadsföring. I förlängningen ska arbetet leda till fler arbetstillfällen och ökad lönsamhet i företagen i MittSkåne.

Genom en gemensam samordning av besöksnäringen kan man få besökare att stanna längre och att hitta fler besöksmål inom regionen. De besökare som intresserar sig för regionen har som regel begränsade kunskaper om hur kommungränserna ser ut. Istället är det de kvaliteter som finns i regionen som de är ute efter. Samarbetet erbjuder en plattform för samverkan och utbyte över kommungränserna. Samarbetet startades 2015 och redan har man kunnat se en ökning av antalet gästnätter i regionen. De som är anställda i MittSkåne Turism sitter i dag placerade i Hörby men arbetar likvärdigt med samtliga tre kommuner som ingår i samarbetet.

## Faktaruta MittSkåne Turism

### Strategisk plattform för besöksnäringen i MittSkåne

Fyra huvudteman för besöksnäringen presenteras:

#### • Djur & Natur

Naturupplevelserna är centrala för MittSkånes profil, men nya produkter och företag behöver utvecklas som stödjer outdoor- aktiviteter. Skånes djurpark är unik och ett viktigt besöksmål för många.

#### • Outdoor – vandring, cykling, fiske och paddling

Här finns goda möjligheter att locka internationella gäster, men kommersialisering av verksamheterna behövs. Fiskevatten och vandringsleder håller god standard, men långsiktig kvalitetshöjning och internationalisering behövs. Cykling blir allt mer populärt och satsning på uppgraderade cykelleder krävs. Möjligheterna att utveckla paddling är goda.

#### • Mat & Dryck

Mat och dryck är ett strategiskt viktigt utvecklingsområde som behöver stärkas för profilering mot den internationella marknaden. Det finns goda möjligheter att kombinera wellness, ekologiska och lokala produkter med måltidsupplevelser. Samarbete, paketering och marknadsföring: För att kunna möta den internationella marknaden krävs välutvecklade samarbeten mellan företag, produktutveckling, paketering av resmål och upplevelser samt gemensam marknadsföring.

#### • Slott

Slotten är en stark profil för MittSkåne som skapar förutsättningar för att ytterligare stärka MittSkåne som besöksregion. Detta genom att förlänga vistelsen för besökare och genom att locka nya målgrupper att besöka regionen. Besök på slotten kan kombineras med andra aktiviteter och skapa mervärde för såväl besökare som näringsidkare. Slotten har en viktig funktion som förvaltare av natur- och kulturarv i de gamla slottsmiljöerna och fungerar på så vis ofta som historiebärare och kunskapsförmedlare.

Kommunernas olika roller som arena för nätverkskapare, utvecklingsstöd, tillståndsmyndighet samt samordnare i marknadsföring och försäljning bör förtydligas och utvecklas ur ett tillväxtperspektiv.

Källa: MittSkåne Turism



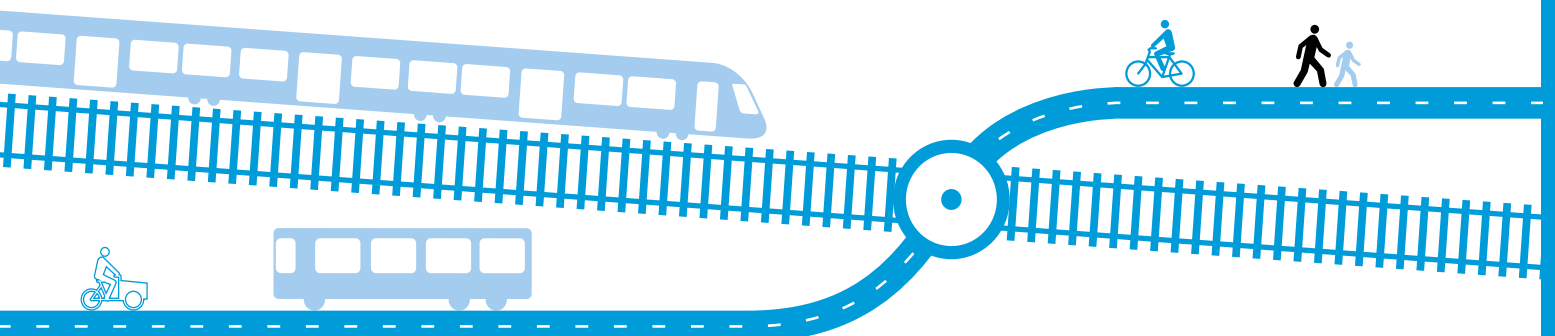
Pågatåg vid Höörs station

# 5

## Hållbara transporter

År 2035 är Höörs kommun en del av en storstadsregion där vardagslivet fungerar smidigt. Den flerkärniga Ortsstrukturen är tätt sammankopplad tack vare väl utbyggd kollektivtrafik. Tåg, bussar och gång- och cykelvägar ger goda och hållbara resmöjligheter till utbildning, arbete och fritidsaktiviteter. Kommunikationerna är anpassade både för den som reser till storstaden och för den som rör sig mellan småstad, byar och landsbygd. Vi njuter av renare luft, bättre trafikmiljö och tystare omgivning.

- 
- 5.1 Inledning
  - 5.2 Järnvägstrafik
  - 5.3 Cykeltrafik
  - 5.4 Regionalt viktiga vägar



## 5.1 Inledning

Hållbara transportlösningar och säker trafikmiljö är viktiga delar av en god livsmiljö för alla. Utformningen av infrastruktur, städer och byar påverkar vilka transportmedel vi väljer och hur trafikmiljön fungerar för olika behov. Samtidigt riskerar infrastruktur att leda till barriäreffekter, bullerproblem och luftföroreningar. Genom att planera för hållbara transporter kan vi minska utsläppen av växthusgaser, medverka till bättre folkhälsa och skapa en trygg bebyggd miljö.

### Transporter i Höörs kommun

Transportinfrastrukturen i kommunen är viktig för kommunens möjligheter att utvecklas som en kärna i Skånes flerkärniga struktur. Läget mitt i Skåne medför att flera större vägar och Södra stambanan korsar Höörs kommun. Det ger god tillgänglighet både regionalt och nationellt, men innebär samtidigt att kommunen påverkas negativt av transittrafik.

### Höörs kommun i regionen

Goda förbindelser både inom kommunen och över kommungränserna är förutsättningar för kommunens fortsatta utveckling. Varje dag pendlar 2000 invånare till arbete i antingen Lund eller Malmö. Pendlarna utgör totalt mer än en tredjedel av kommunens befolkning och en stor andel av pendlarna reser kollektivt.

Höörs kommuns målbild och strategier för kommunens utveckling ur ett regionalt perspektiv kommer från Strukturplanen för MalmöLundregionen, som Höörs kommun tagit fram tillsammans med 10 andra kommuner. Av strukturplanen (figur U5.1.1) framgår tydligt att Höörs kommun är en del av flerkärnigheten i sydvästra Skåne, att kommunen berörs av nationellt viktiga kommunikationsstråk och

Läs mer:

Strukturplan för MalmöLundregionen, Gemensam målbild 2035

Trafikstrategin (antagen 2012)

att det är nödvändigt med investeringar som stärker de gemensamma strategierna. Några strategier som är av särskild betydelse för hållbara transporter i Höörs kommun är:

- **Utveckla och dra nytta av MalmöLundregionen som hållbar transit- och logistikregion** genom att arbeta för att minska transittrafikens negativa konsekvenser genom mobility management\*, minimerade barriäreffekter, bulleråtgärder samt stödja införandet av effektiva styrmedel.
- **Utveckla MalmöLundregionen med utgångspunkt i starka kollektivtrafikstråk** genom att prioritera bebyggelseutveckling till kollektivtrafiknära lägen längs befintliga och framtida nya starka kollektivtrafikstråk och genom att verka för en högklassig kollektivtrafik i dagens och framtidens starka kollektivtrafikstråk.
- **Planera för attraktiva och levande städer, orter och landsbygd** genom att boende på landsbygd och i mindre orter ska kunna ta del av utbudet i städer och större tätorter genom kollektivtrafik och cykel.

### Utveckling av trafikmiljön i Höörs kommun

I den lokala skalan ligger fokus på att utveckla befintlig stadsmiljö, byar och infrastruktur så att den blir mer trafiksäker och främjar gång, cykel och kollektivtrafik. En viktig aspekt är att många av pendlarna tar sig till stationen med cykel. En trafikmiljö som främjar cykling i Höör och Tjörnarps får alltså effekter för resorna både lokalt och regionalt.

\* Mobility management innebär att påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden.

Höör kommun har höga ambitioner om att bidra till hållbara transporter. I trafikstrategin uttrycks följande inriktning för trafiksystemet:

- Stärk kommunens identitet!
- Fler gående och cyklande!
- Tydligare trafiksystem!
- Stärk förutsättningarna för kollektivtrafiken!
- Minskad miljöpåverkan!
- Tryggt, säkert och tillgängligt trafiksystem!
- Öka samverkan!
- Effektiv parkering!
- Förbättrat trafikbeteende!

Till trafikstrategin finns ett antal trafikplaner som beskriver vilka åtgärder som behöver genomföras för att nå målen. En samlad åtgärdslista fungerar som underlag för tekniska nämndens anspråk på investeringsmedel vid årliga budgetberedningar.

### Översiktsplanen och transporterna

Denna översiktsplan är utformad för att stödja inriktningen i trafikstrategin och komplettera trafikplanerna när det gäller att identifiera åtgärdsbehov. Medan trafikstrategin fokuserar på trafiksystemet inom kommunen utvecklar översiktsplanen även regionala och nationella perspektiv.

Ansvar för att planera och bygga trafikinfrastruktur är delat mellan kommunen, Region Skåne och Trafikverket. Kollektivtrafiken styrs och finansieras av regionen med möjlighet för kommunen att påverka i viss mån. Översiktsplanen visar kommunens samlade syn på hur trafiksystemet bör utvecklas



Figur U5.1.1. Strukturplan för MalmöLundregionen, med ortstruktur samt noder och stråk för kommunikation. Teckenförklaring, se figur U1.1.3, avsnitt U1.1.

och fungerar i vissa fall som underlag för kommunens genomförande och i andra fall som underlag för dialog med regionen och Trafikverket.

I översiktsplanen finns dels en utvecklingsstrategi där transportnoder och transportsamband sätts i relation till inriktningen för kommunens långsiktiga utveckling och dels en mer konkret planering för utveckling av trafikmiljön. Detta kapitel har fokus på mer konkret utveckling av järnvägstrafiken, cykeltrafiken, och regionalt viktiga vägar.

Allra störst långsiktig effekt på transporterna har dock översiktsplanen genom att den pekar ut områden för ny bebyggelse. Merparten av bostadsbyggelsen ska ske i anslutning till småstaden, med goda möjligheter att resa kollektivt och med cykel. Även i Tjörnarps planeras för stationsnära byggande. Detta stärker kollektivtrafiken och ger goda förutsättningar för hållbara transporter.

### Fortsatt planering för hållbara transporter

Det finns flera viktiga frågor kring hållbara transporter att arbeta vidare med. Det behövs en fördjupad analys för transportsystemet för Höör som tätort - både när det gäller cykeltrafik och motortrafik. Utvecklingen av vägarna 13 och 23 är avgörande pusselbitar i det arbetet och kommunens planering är därför helt beroende av Trafikverkets fortsatta planering. Avsikten är att ta ett helhetsgrepp kring dessa frågor i en kommande fördjupad översiktsplanering för tätorten Höör.

Projektet Höör som cykelkommun syftar bland annat till att utveckla cykelstråk och vägvisning och kompletterar trafikstrategi och trafikplaner. Kommunen genomför successivt åtgärder enligt dessa planer för att förbättra förutsättningarna för hållbara transporter i gatumiljön.

Fokus i kommunens trafikstrategi ligger på gång, cykel och kollektivtrafik snarare än biltrafik. Likaså ligger kommunens investeringar i gatumiljön till stor del på åtgärder som förbättrar trafikmiljön för de oskyddade trafikanterna.

Utvecklingen av gaturummet för mer hållbara transporter kräver dock goda kunskaper även om biltrafiken. Kommunen mäter antalet fordonsrörelser i det kommunala gatunätet med några års intervaller och följer på så vis upp förändringar i trafikmönstret. Det saknas dock en aktuell utredning kring hur trafikflödena på de kommunala gatorna kan förväntas utvecklas framöver. Den senaste utredningen från 2003 prognosticerade kraftiga ökning av trafiken som inte har inträffat. Det behövs därför en ny analys av framtida trafikflöden på gatorna i Höör som dels grundas på utbyggnadsstrategierna i denna översiktsplan och som dels drar lärdom av aktuell kunskap om trafikutveckling.

## 5.2 Järnvägstrafik

Södra stambanan är Höörs kommuns viktigaste länk till omvärlden. Varje vardag går ca 4400 personer av och på tåget vid Höörs station och ca 300 i Tjörnarp.

Tågtrafiken på Södra stambanan har ökat kraftigt under de senaste åren och är idag både blandad och omfattande med mer än 100 tåg/dygn på alla sträckor. I takt med att transportsektorn blir mer hållbar kommer järnvägens roll att öka, både när det gäller regionala, nationella och internationella transporter. Det finns en bred enighet om behovet av att utöka kapaciteten i järnvägsnätet.

### Kapacitetsbrist

De stora trafikmängderna beror dels på mycket godstrafik och dels på att det går regional tågtrafik längs samtliga sträckor. Trängseln på Södra stambanan innebär bland annat att tidtabellerna för regionala tåg inte är optimerade eftersom de måste anpassas efter att fjärrtågen kör med annan hastighet och har färre stopp. Trängseln innebär också att trafikstörningar ofta leder till förseningar. Bättre turtäthet, tidtabell och punktlighet är avgörande för Höörs kommuns utveckling och kapaciteten i järnvägsnätet är därför en strategiskt viktig fråga för Höörs kommun.

Skåne är idag en flaskhals för ett hållbart transportsystem i det nationella och regionala järnvägssystemet och i den av EU prioriterade Scan-Med-korridoren. Mellan Malmö och Hässleholm finns en av de största kapacitetsbristerna i landets järnvägsnät, och kommande Fehmarn Bält-förbindelsen kommer ytterligare öka trycket på det skånska väg- och järnvägsnätet. Behovet av bättre kapacitet och möjliga åtgärder för att lösa problemen har utretts i olika sammanhang av både Trafikverket, Region Skåne och nätverket stambanan.com. Region Skånes scenarioanalys visar att kapacitetsutnyttjandet på befintlig stambana mellan Lund och Höör riskerar att vara högt år 2030 även med en ny höghastighetsjärnväg (figur U5.2.1).

### Höghastighetsjärnväg

Nya höghastighetsbanor gör det möjligt att förkorta restiden mellan storstäderna och att öka järnvägens konkurrenskraft gentemot flyget. Samtidigt innebär nya stambanor en bättre samlad kapacitet i järnvägsnätet.

Snabba regionaltåg och fjärrtåg skulle också flyttas från befintlig stambana till höghastighetsbana. Däremot kommer den inte att klara godståg, och all godstrafik kommer därför att fortsätta gå på befintlig stambana. Resultatet blir att kapacitet frigörs i befintliga spår för utveckling av godståg och regionaltåg med fler stopp. Höörs kommun ställer sig bakom den kapacitetsförstärkning detta innebär, men framhåller samtidigt vikten av att långsiktigt förstärka den befintliga stambanan. Annars är risken stor för att kapaciteten i befintlig järnvägssträckning inte räcker långsiktigt för att både godstrafik och regional tågtrafik ska kunna utvecklas.

### Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingen har på uppdrag av regeringen arbetat för att Sverige så snabbt som möjligt ska få sin första höghastighetsjärnväg där tågen kan gå i 320 km/h. Tågen ska kunna köra från Stockholm till Malmö på två och en halv timme. I Skåne är det tänkt att höghastighetstågen ska stanna vid stationer i Malmö, Lund och Hässleholm. Mellan Lund och Hässleholm ska höghastighetsjärnväg byggas i helt ny sträckning.

Regeringen uttrycker i Infrastrukturpropositionen 2016 ett mål om att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas, och att utbyggnadstakten kommer att styras av vad statens ekonomi tillåter. I direktiven för planperioden 2018-2029 fastslår regeringen att sträckan Lund-Hässleholm ska ha byggstart under planperioden.

### Trafikverkets utredningar

Trafikverket har utrett förutsättningarna för höghastighetsjärnväg genom så kallade åtgärdsvals-



studier (ÅVS) med tillhörande landskapskaraktärsanalyser och miljöbedömningar. Höghastighetståg ställer specifika tekniska krav på järnvägen. Kurvradien är central i sammanhanget, och är det största hindret för att anpassa befintlig stambana för snabbare tåg. Höghastighetsjärnväg kräver längre kurvradier vilket betyder rakare järnväg med färre kurvor. Dessa krav innebär att höghastighetsbanan inte kommer att anpassas efter lokala förhållanden eller göra extra kurvor runt värdefulla områden.

En ny järnvägssträckning mellan Lund och Hässleholm kommer att passera genom Höörs kommun, men Trafikverkets utredningar är fortfarande på en så övergripande nivå att det är omöjligt att säga vilken del av kommunen som kommer att beröras. Hela kommunen utom den sydligaste spetsen vid Rövarkulan ingår i utredningsområdet.

Det är uppenbart att en ny järnvägssträckning genom kommunen kommer att få stora konsekvenser i form av bland annat barriäreffekter, buller och ingrepp i känsliga miljöer. I nuläget är det dock inte möjligt att närmare förutse vilka delar av kommunen som kommer att beröras och vilka miljöer som särskilt står i riskzonen. Det är därför inte heller möjligt att säga hur kommunen ska hantera konsekvenserna.

De komplicerade tekniska aspekterna och osäkerheterna kring stationslägenas exakta placering gör det omöjligt för Höörs kommun att presentera en egen analys av vilken sträckning genom kommunen som skulle ge minst negativa konsekvenser. En när-

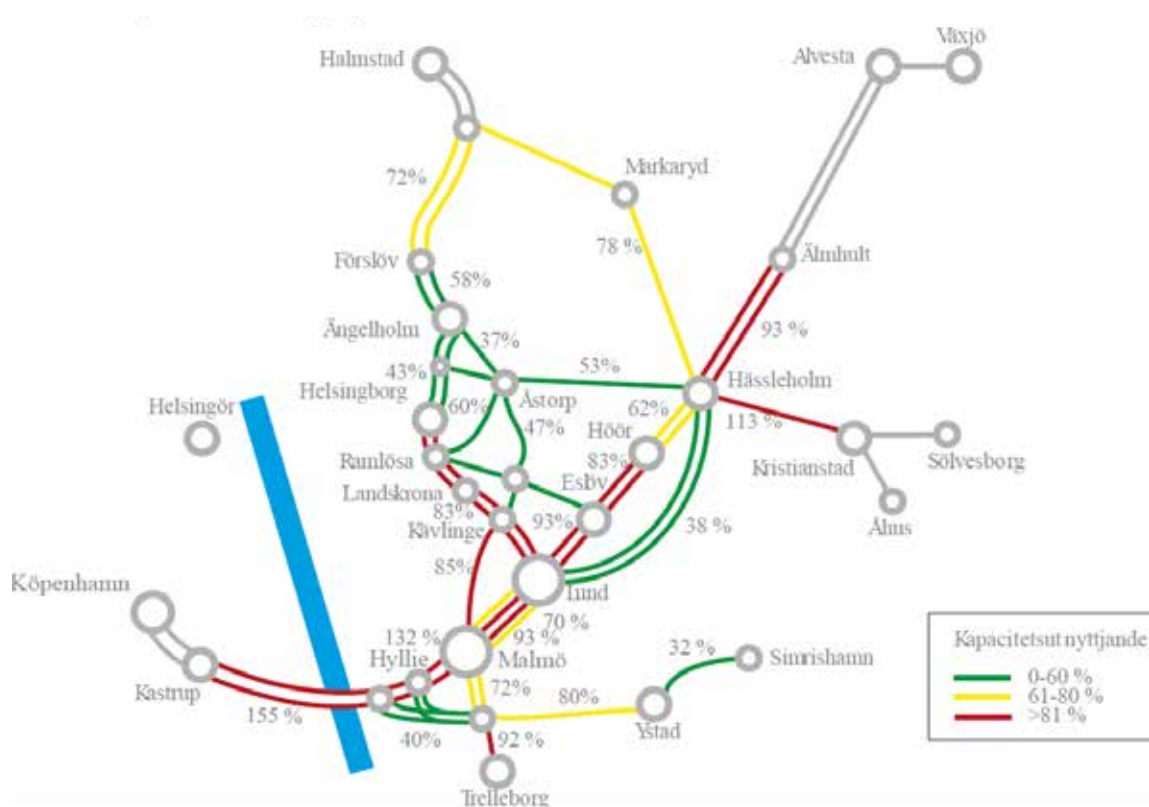
mare avgränsning av järnvägskorridoren sker först vid regeringens tillåtlighetsprövning som är en del av arbetet med att upprätta järnvägsplan. Höörs kommun bedömer att det kan ske tidigast 2021. Dessförinnan ska utredningsområdet snävas in och möjliga korridorer jämföras.

### Samverkan mellan aktörer

För att samhället ska nå målen om hållbar utveckling är det viktigt att aktörer som på olika sätt påverkar utbyggnaden av höghastighetsjärnvägen samverkar. Därför har Höörs kommun tillsammans med Lunds, Eslövs och Hässleholms kommuner samt Trafikverket, Länsstyrelsen Skåne och Region Skåne enats om att samverka för en snabb och effektiv utbyggnad. Andra syften med samverkan är att optimera nyttorna och begränsa de negativa effekterna.

### Konsekvenser

Trafikverket har ansvar för att miljöbedöma ny järnväg, alltså att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som den kan medföra på människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap och kulturmiljö mm. Det är också Trafikverket som ansvarar för dialog med berörda markägare och andra intressenter och som har ansvar för att hantera och åtgärda konsekvenserna, både under byggtiden och när järnvägen är färdig. Åtgärder som kan bli aktuella är att ersätta brutna förbindelser med befintliga vägar och järnvägar samt genomföra de skyddsåtgärder som krävs, exempelvis bullerskyddsåtgärder.



Figur U5.2.1. Kapacitetsutnyttjande i järnvägsnätet i Skåne 2030, med en höghastighetsbana (Utvecklingsscenarioer för järnvägskapaciteten i Skåne, Sweco för Region Skåne, oktober 2017).

### Förväntade vinster för Höörs kommun

*Bättre regionalstågtrafik* blir möjlig tack vare ökad kapacitet på järnvägsnätet. Region Skåne har förbundit sig att utveckla trafiken genom förbättrad turtäthet, taktfasta tidtabeller och ökad punktlighet.

*Bättre nationell och internationell tillgänglighet* gör att utvecklingskraften stärks i MalmöLundregionen där Höörs kommun ingår. Centrala stationslägen i Lund och Hässleholm gör det möjligt att byta mellan regionalståg och höghastighetståg och är avgörande för att Höörs kommun ska få del av nyttan.

### Negativa konsekvenser för Höörs kommun

*Det nya ingreppet i landskapet* riskerar att urholka naturområdenas kvaliteter och tillgänglighet för friluftsliv, och kommer därmed i konflikt med utvecklingsstrategin för kommunen enligt denna översiktsplan. Avgörande för att minimera de negativa konsekvenserna blir att planera för hög grad av hänsyn och kompensationsåtgärder och för att upprätthålla gröna samband.

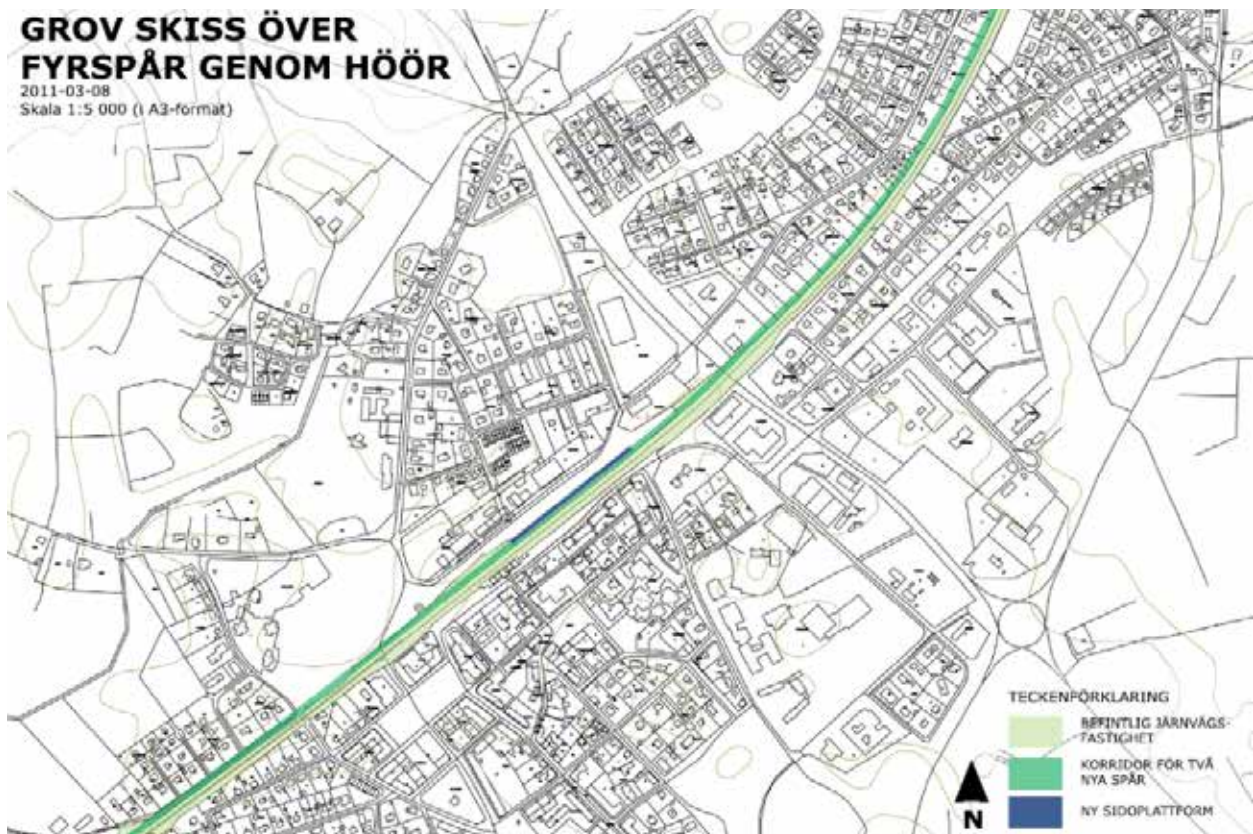
*Ökad godstrafik på befintlig stambana* medför mer miljöstörningar och restriktioner i de tätorter som stambanan passerar, eftersom godståg bullrar mer och medför större risker än persontåg. Höörs kommun menar att dessa effekter måste minimeras genom bullerskydd mm vid befintlig stambana när höghastighetsspåren byggs. Anläggandet av ny stambana bör alltså betraktas som väsentlig ombyggnad av hela transportkorridoren, och inte bara lokalt vid den nya järnvägen.

### Befintlig stambana

Den regionala tågtrafiken på Södra stambanan är helt avgörande för Höörs kommuns utveckling och för Höörs möjlighet att utvecklas som en kärna i det flerkärniga Skåne. Utöver turtäthet, punktlighet och bekvämlighet är det viktigt att kunna resa utan byten både söderut till Malmö och Lund dit de stora pendlingsströmmarna går, och norrut till Hässleholm, Kristianstad och Älmhult. Möjligheten att ha bekväm tillgång till flera arbetsmarknadsregioner är ett av skälen till att människor flyttar till Höörs kommun, och är central för kommunens utveckling.

Samtidigt fyller Södra stambanan en viktig roll för godstransporter genom Skåne. I Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne lyfter Region Skåne fram Södra stambanan som det primära stråket för godstransporter på järnväg. Analysen visar att kapaciteten i järnvägssystemet kommer att vara en av utmaningarna för godstransporterna även med en ny höghastighetsbana.

Höörs kommun bedömer därför att det finns ett långsiktigt behov av att förstärka den befintliga stambanan för att inte konflikter ska uppstå mellan regionalståg, godstrafik och långsamgående fjärrtåg. Frågan behöver dock utredas vidare. Region Skåne har åtagit sig att i samverkan med Trafikverket precisera behoven och föreslå lämpliga åtgärder i form av till exempel utökade plattformsspår och nya spår/fyrspår (avsiktsförklaring med berörda kommuner, november 2016).



Figur U5.2.2. Princip för eventuell utbyggnad av fler spår längs Stambanan genom Höör (Ramböll 2011 för stambanan.com)

Även om det inte är säkert att det kommer att byggas nya spår längs befintlig stambana i hela dess sträckning ser Höörs kommun att det är nödvändigt att reservera mark för att möjliggöra en sådan framtida utbyggnad. År 2011 genomförde nätverket stambanan.com en övergripande analys av förutsättningarna att bygga ut Södra stambanan till fyra spår i befintlig sträckning.

Resultatet visade att Höör innebär en trång och mycket svår stadspassage och att Tjörnarps innebär en medelsvår tätortspassage. De nya spåren

### Konsekvenser av nya spår längs stambanan

(Ingår inte i nationell transportinfrastrukturplan)

#### Befolkningstillväxt

Bättre kapacitet möjliggör bättre regionaltrafik och punktlighet, vilket är avgörande faktorer för Höörs befolkningstillväxt.

Samtidigt ger nya spår genom Höör konsekvenser för befintliga bostäder. Ekenäsvägen sydväst om Tjurasjö kommer att behöva flyttas och angöring ske från andra hållet. Norr om centrum kan utbyggnaden medföra att ett 10-tal bostadsfastigheter behöver lösas in.

#### Miljöanpassat transportsystem

Generellt gäller att en kapacitetsökning kommer att medföra mer järnvägstrafik och därmed ökande bullerstörningar och risker. Nya spår innebär också att avståndet minskar mellan bullerkällan och befintliga bostäder. Konsekvenserna blir störst i tätorterna där många människor kommer att påverkas av buller i sina bostäder och i sin närmiljö, men även utanför tätorterna finns bostäder mycket nära stambanan. Omfattande bullerskyddsåtgärder kommer att krävas.

Vid Höörs station kommer parkeringsplatserna mellan Bangårdsgatan och järnvägen att behöva rivas för att ge plats för nya spår och ny plattform för norrgående tåg. Bangårdsgatan bedöms kunna ligga kvar i befintlig sträckning.

Nya spår innebär att befintliga tunnlar behöver förlängas. Det riskerar att skapa en mer otrygg miljö för gående och cyklister.

#### Hänsyn till hav, sjöar och vattendrag

Vid Tjörnarps ligger södra stambanan mellan tätorten och Tjörnarpsjön. Mellan spårområdet och sjön finns en angöringsväg till bebyggda fastigheter, en gångstig samt en badplats. Nya spår förbi Tjörnarps förutsätter utfyllnad i Tjörnarpsjön för att få plats med nya spår samt tillgänglighet till strandområdet och bebyggda fastigheter.

föreslogs ligga på västra sidan om befintliga spår genom både Höör och Tjörnarps (figur U5.2.2). Norr om Tjörnarps föreslogs de nya spåren ligga på var sin sida om befintliga för att ansluta till nybyggda förbigångsspår mellan Tjörnarps och Sösdala.

Det ligger nära till hands att tänka sig fler spår vid stationerna i Höör och Tjörnarps även om det inte blir fler spår längs stambanan i övrigt.

## Andra utbyggnadsalternativ

Parallellt med planeringen för en höghastighetsbana har Trafikverket utrett kostnadseffektiva, kapacitetshöjande och hastighetshöjande åtgärder i anslutning till befintliga banor Stockholm – Malmö. Uppdraget innebar att beskriva två alternativ med järnväg för 250 km/h respektive 200 km/h. Trafikverkets förslag till strategi innebär bland annat att sträckor närmast storstäderna med omfattande pendeltågstrafik ska avlastas och att spår byggs i ny sträckning där befintlig järnväg har lägre hastighetsstandard för att inte störa pågående trafik.

Trafikverkets slutsats är att nya dubbelspår bör byggas i ny sträckning mellan Lund och Hässleholm. För att minska kostnader och för att få bättre robusthet i trafikeringen antar Trafikverket att nya bansträckor byggs med större lutningar. Det medför att dessa spår normalt inte antas ha godstrafik.

Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 innehåller utbyggnad av så kallad höghastighetsjärnväg för persontrafik i hastigheten 250 km/h i sträckan Lund–Hässleholm. Detta alternativ accepteras dock varken av Höörs kommun, MalmöLund-regionen eller Region Skåne.

### Ställningstaganden järnvägstrafik

Det ska vara möjligt att resa utan byten med tåg från Höör och Tjörnarps både söderut till Malmö och Lund och norrut till Hässleholm, Kristianstad och Älmhult.

Ny järnvägssträckning genom kommunen kan bara motiveras om den byggs för minst 320 km/h och innebär höghastighetsbana Malmö–Stockholm.

Södra stambanan behöver förstärkas i befintlig sträckning och på sikt byggas ut till 4 spår, även med höghastighetsbana Lund–Hässleholm.

Ökade störningar och risker vid befintlig järnväg måste miljöbedömas och åtgärdas oberoende av var de nya spåren byggs, eftersom de är en direkt följd av kapacitetsförstärkningen.

## 5.3 Cykeltrafik

Cykeln är ett centralt transportmedel som bidrar till bättre miljö och folkhälsa. Lådcyklar, elcyklar och andra nya modeller gör cykeln användbar i allt fler sammanhang. För många människor är cykeln det enda möjliga transportmedlet. Det gäller barn och unga, men även människor som av en eller annan anledning inte vill eller kan köra bil. Att utforma städer, byar och infrastruktur med cyklister i fokus är därför centralt för en hållbar utveckling. Cykeln behöver ses som ett trafikslag likvärdigt med andra trafikslag.

Idag finns knappt 50 km cykelnät i Höörs kommun, varav ca 35 km gång- och cykelbanor som kommunen ansvarar för och ca 10 km cykelväg längs statliga vägar. Infrastrukturen behöver utvecklas så att cykeln kan binda samman orter och transportnoder. Höör ska utvecklas till navet i cykelvägnätet.

### Cykelinfrastrukturen idag

I större delen av Höörs tätort finns ett väl utbyggt nät av kommunala cykelvägar mestadels i form av dubbelriktade cykelvägar (se figur U5.3.1). Stora delar av cykelinfrastrukturen går längs med gator och en del av nätet går på separata cykelvägar genom bostadsområden. Järnvägsstationen fungerar som en knutpunkt för cykelvägsnätet som därmed kopplar samman med både tåg och buss.

Däremot saknas cykelväg i de delar av tätorten som ligger längs statlig väg (Ormanäs, Stanstorp, Sövröd samt Bokehäll-Bokeslund). Även i de mindre tätorterna saknas cykelväg.

Under senare år har cykelväg byggts ut till Frostavallen och Skånes djurpark. Eftersom dessa cykelvägar ligger längs statlig väg har utbyggnaden skett i samverkan mellan Höörs kommun och Trafikverket. Det finns ett stort behov av att komplettera med cykelväg längs med flera statliga vägar.

Järnvägen och vägarna 13 och 23 är betydande barriärer för cykeltrafiken. Trafiksäkerhet och trygghet är dålig vid passage över vägarna 23 och 13. Plan-skilda järnvägspassager finns dock med acceptabel regelbundenhet i både Höör och Tjörnarps.

### Kvaliteter för fler cyklister

I Cykelplanen har Höörs kommun tagit ställning för att cykelnätet ska vara heltäckande, bekvämt, funktionellt, kontinuerligt, gott och ha en god ytstandard. Hastighetssäkrade passager i plan och attraktiva planskildheter ger hög trafiksäkerhet. Genom bra belysning, beskärning av växtlighet och att cykelvägar läggs nära bebyggelse skapas trygga förhållanden. Byten mellan cykel och kollektivtrafik ska ske smidigt. Vägvisning skapar tydlighet och orienterbarhet. Cykelparkeringar i rätt lägen med tillräckligt antal platser och gärna med låsmöjligheter och väderskydd ger bra komfort för cyklisterna.

### Åtgärder för cyklister

För att uppnå de kvaliteter som krävs för att fler ska kunna cykla tryggt krävs olika typer av åtgärder i den fysiska miljön. Höörs kommun beskriver i Cykelplanen det framtida huvudcykelnätet i Höörs tätort och vilka länkar som saknas. Cykelplanen visar också var det behövs cykelåtgärder längs det statliga vägnätet. Bättre drift och underhåll, ökad tydlighet, mer och bättre cykelparkering vid busshållplatser, mer vägvisning samt ökad service är andra fysiska åtgärder. Cykelplanen pekar också på behovet av övergripande trafiksäkerhetsåtgärder, påverkansåtgärder, ökad service samt samarbete och samråd med Trafikverket.

Cykelplanen är utgångspunkt för tekniska nämndens arbete med att kontinuerligt förbättra cykelmiljön och underlätta för cyklister. Exempel på nyligen genomförda förbättringar av trafikmiljön för cyklister och andra oskyddade trafikanter är ombyggnaden av Järnvägsgatan vid Höörs station.

Nya cykelvägar längs statliga vägar förutsätter samverkan mellan kommunen, Region Skåne och Trafikverket och vissa fall grannkommuner. Kommunen har lokalkunskapen om brister och behov, Region Skåne ansvarar för finansiering och prioritering över hela Skåne och Trafikverket är vägghållare.

Den regionala cykelvägsplanen är central i sammanhanget eftersom den visar vilka cykelvägar regionen vill prioritera. Gällande cykelvägsplan avser åren 2014-2025, men beskrivningen nedan bygger även på förslag till plan för åren 2018-2029 som tagits fram parallellt med denna översiktsplan. Höörs kommun har lämnat in förslag på cykelvägar som behöver byggas ut med utgångspunkt i kommunens cykelplan.

Större infrastrukturprojekt finns i den regionala transportinfrastrukturplanen (RTI-planen). Gällan-

### Konsekvenser nya cykelvägar

#### Miljöanpassat transportsystem

Cykelvägar är avgörande för att människor ska kunna välja fossilfria transporter.

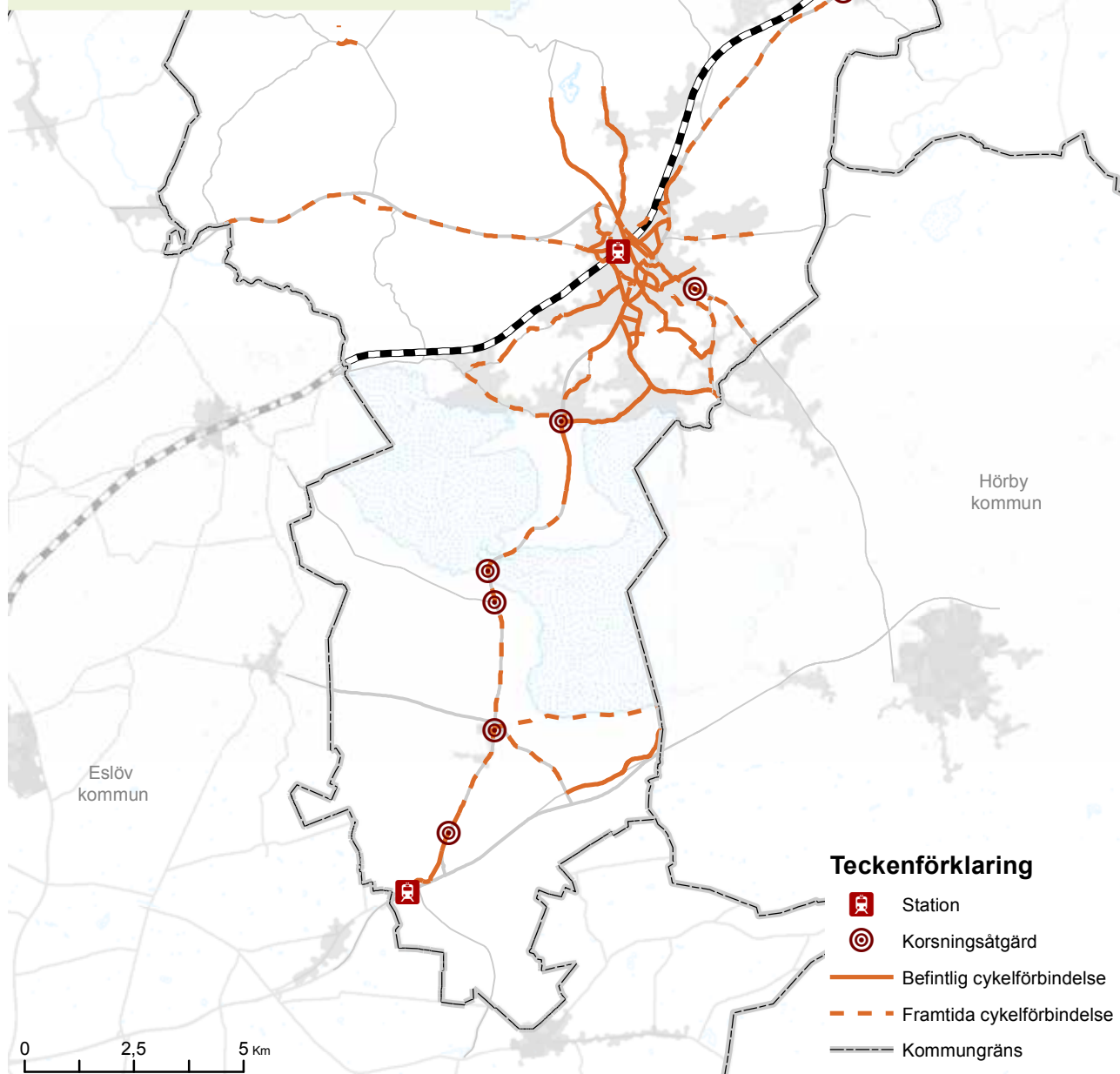
#### Skydd av natur-, kultur och rekreationsvärden

Cykelväg längs befintlig landsväg är ett förhållandevis litet ingrepp i landskapet, men vägområdet kan behöva breddas med upp till 6 m. Detta kommer att medföra konsekvenser för framförallt kulturmiljöer, naturmiljöer, vattenförhållanden och intrång i privata fastigheter. Närmare detaljer utredas i vägplanen.

### Konsekvenser korsningsåtgärder

#### Integrerad kommun

Korsningsåtgärderna syftar till att överbygga barriärer. Det är avgörande för integrationen.



Figur U5.3.1. Befintliga och planerade cykelförbindelser samt korsningsåtgärder i landsbygdsmiljö.

de plan för 2014-2025 innehåller två objekt som berör Höörs kommun och som inbegriper cykelväg och planskildheter. Denna plan revideras enligt samma tidplan som cykelvägsplanen.

### Cykeltrafik i översiktsplanen

I denna översiktsplan ligger fokus på strukturbildande cykelförbindelser i det statliga vägnätet inklusive korsningsåtgärder i landsbygdsområde. Avsikten är att tydliggöra i en översiktlig skala hur cykelobjekt som kommunen inte kan genomföra i egen regi hänger ihop med en god livsmiljö och med kommunens utveckling. Kapitlet om byar i utveckling beskriver vilka cykellänkar som behövs vid byarna.

Höörs kommun genomför under åren 2016-2019 projektet Höör som cykelkommun. Vägvisning, tydlighet och belysning för cyklister är viktiga frågor för projektet. Avsikten är att resultatet ska samordnas med en fördjupad översiktsplan för Höörs tätort, där frågor om cykelnät, tunnlar och andra korsningsåtgärder mm kan utvecklas ytterligare för Höörs tätort.

### Strukturbildande cykelförbindelser

Höörs kommun beskriver i cykelplanen en samlad bild av framtidens cykelförbindelser utmed det statliga vägnätet (figur U5.3.1). Här följer en närmare beskrivning av de saknade förbindelser som har en särskilt strukturbildande funktion. Redovisningen sker utifrån den prioritering Höörs kommun har uttryckt i dialogen om ny regional cykelvägsplan.

#### Väg 23 Ängsbyn-Rolsberga

Väg 23 är enda länken till Höörs tätort för boende på Bosjöklösterhalvön och de tätbefolkade södra kommundelarna. Samtidigt har vägen särskild regional betydelse. Även med en framtida omledning av den långväga trafiken förväntas höga trafiksiffror på befintlig väg 23.

Delsträckan Ängsbyn - Gamla Bo finns med i Cykelvägsplan 2014-2025 och Trafikverket har genomfört en åtgärdsvalsstudie. Höörs kommun har gett denna delsträcka högsta prioritet i dialogen med regionen inför Cykelvägsplan 2018-2029. Region Skåne har dock föreslagit att stryka sträckan.

Motiven för att bygga ut denna cykelväg är att underlätta arbetspendling, skapa säker skolväg (F-6 i Gudmuntorp och F-9 i Sätöfta) samt att göra Bosjöklöster och Ringsjöarna mer tillgängliga för rekreation och besöksnäring. Att stärka trafiknoden Rolsberga är en annan viktig funktion.

#### Stanstorpsvägen (väg 1315)

Stanstorpsvägen är en gammal landsväg i ett område som varit bebott sedan stenåldern. Nuvarande bebyggelse är till övervägande del från 1900-talet och har vuxit fram som fritidshusområden. Succes-

siv permanent bosättning gör Ormanäs-Stanstorp till en av de delar av Höörs tätort där befolkningen växer snabbast, trots att det inte skett någon samlad utbyggnad sedan 1960-talet. I området finns ett stort antal barn och unga som inte har någon annan väg för att ta sig runt än Stanstorpsvägen.

Cykelvägen är motiverad för att den binder ihop orten och främst för att barn och unga ska kunna ta sig säkert till grannar, skola, fritidsaktiviteter och busshållplatser. En annan viktig funktion är att skapa bättre möjligheter till rekreativ cykling i Ringjsöområdet. I kombination med Stenskogsvägen (nästa objekt) skulle den avsevärt förbättra möjligheten att cykelpendla till Höörs station och arbetsplatser i Höör. Höörs kommun har gett Stanstorpsvägen näst högsta prioritet i dialogen med regionen inför Cykelvägsplan 2018-2029. Region Skåne har dock inte prioriterat den.

#### Stenskogsvägen (väg 1299)

Även Stenskogsvägen är en gammal landsväg. Bebyggelsen är inte lika tät längs denna väg men vägen är en viktig länk för att binda Ormanäs och Stanstorp med Höörs centrum och järnvägsstation. En cykelväg längs vägen behövs för att ge möjlighet till trafiksäker arbets- och skolpendling med cykel samt för att göra det möjligt att utträta vardagsärenden i Höör. Region Skåne har inte prioriterat den i förslag till Cykelvägsplan för 2018-2029.

#### Södra Rörumsvägen till Bokeslund (väg 1335)

Bokeslund och Bokehäll har byggts ut som fritidsområden. En successiv permanent bosättning i områdena gör att de hör till de delar av Höörs tätort där befolkningen växer snabbast, trots att det inte skett någon samlad utbyggnad på flera årtionden. I området finns ett stort antal barn och unga som inte har någon annan väg för att ta sig in till Höörs centrum än via Södra Rörumsvägen. Region Skåne har preliminärt föreslagit att ta med vägen i Cykelvägsplan för 2018-2029.

#### Sätöftavägen till kommungräns (väg 1341)

Höörs kommun har under senare år byggt färdigt cykelvägen längs Sätöftavägen ända fram till Ljungstorp, där huvudmannaskapet växlar från kommunalt till statligt. Det skulle finnas ett stort värde i att låta cykelvägen fortsätta längs statlig väg vidare in i Hörby kommun och att på så vis binda samman befintlig och planerad cykelinfrastruktur i de båda kommunerna. Denna cykelväg är främst motiverad av Hörby kommuns utbyggnadsplaner i Röinge, men skulle även bidra till att binda samman det rekreativa cykelvägnätet i Mittskåne. Region Skåne har tagit med den i förslag till Cykelvägsplan 2018-2029.

### Väg 23 Höör-Tjörnarps

Väg 23 norr om Höör är en hårt trafikerad landsväg där andelen tung trafik närmar sig 20 %. Vägen används av cyklister för skol- och arbetspendling samt för rekreation men är inte anpassad för att kunna hantera så olika typer av trafik.

Cykling i blandtrafik längs det lågtrafikerade vägnätet bedöms inte utgöra ett reellt alternativ. Det skulle ge avsevärt längre restid eftersom det alternativa vägnätet inte bara är längre utan också är krokigt och backigt och därmed ger en betydande försämring av snitthastigheten jämfört med cykling längs väg 23. För skol- och arbetspendling bedöms det därför inte vara intressant.

Förslag till RTI-plan för 2018-2029 innebär att väg 23 byggs om till mötesfri landsväg och att möjligheten för oskyddade trafikanter att röra sig längs sträckan studeras (objekt 23, Ekeröd-Sandåkra). Trafikverket har under 2016 analyserat objektet genom en åtgärdsvalsstudie som innehåller ett övergripande resonemang kring oskyddade trafikanter men lämnar till den fortsatta planeringen att precisera lämplig lösning (se även nästa avsnitt, Regionalt viktiga vägar).

### Väg 13 Höör-Hörby

Väg 13 sydöst om Höör är en hårt trafikerad landsväg där andelen tung trafik överskrider 10 %. Vägen används på liknande sätt som väg 23 (se ovan). Besökare till Fogdaröds rekreationsområde rör sig längs vägen både till fots och till cykel. Bortom i Ludvigsborg i Hörby kommun skulle ha stor nytta av att kunna cykla säkert till Höörs station längs väg 23. Cykling i blandtrafik längs det lågtrafikerade vägnätet är ett alternativ för vissa cyklister, men löser inte hela situationen.

Objektet finns med i Cykelvägsplan 2014-2025 med en delsträcka i Höörs kommun och en i Hörby kommun. Trafikverket genomförde 2015 en särskild åtgärdsvalsstudie för dessa objekt. Förslag till RTI-plan för 2018-2029 innebär att väg 13 byggs om till mötesfri landsväg och att cykelväg anläggs parallellt med vägen.

### Korsningsåtgärder

Utöver själva cykelvägen är det viktigt att det går att korsa större vägar på ett trafiksäkert sätt. Vägarna 13 och 23 är barriärer som behöver överbryggas genom trafiksäkra korsningar. Här följer en närmare beskrivning av korsningsåtgärder i landsbygdsområde som hänger direkt samman med de strukturbildande cykelförbindelserna.

### Tjörnarps södra infart

Huvuddelen av Tjörnarps tätort ligger väster om väg 23, men delar av orten finns öster om vägen. En gång- och cykeltunnel är nödvändig för att möjliggöra

trafiksäker skolväg för barn i Tjörnarps skola och för att boende öster om vägen ska kunna cykla till Tjörnarps station. Cykeltunneln behövs oberoende av cykelvägen mot Höör, men tillsammans ger de goda möjligheter att cykla till och från Tjörnarps.

Anläggande av cykeltunneln är en del av ombyggnaden av väg 23 norr om Höör som finns med RTI-plan 2014-2025 och i planförslaget för 2018-2029. Behovet av cykeltunneln är även bekräftat genom aktuell åtgärdsvalsstudie för väg 23 norr om Höör.

### Nybykorset

Vid Nybykorset söder om Orupsberget skär väg 23 av Stanstorp och Ormanäs från resten av tätorten. Det är ett problem för gångtrafikanter och cyklister som behöver korsa vägen för att ta sig till skola, fritidsaktiviteter och vänner, men även för friluftslivet. Höörs kommun har under våren 2017 genomfört en åtgärdsvalsstudie med hjälp av en konsult och kommit till slutsatsen att en tunnel är den mest hållbara lösningen på lång sikt. Förslaget till regional cykelvägsplan 2018-2029 innehåller en ombyggnad av korsningen i plan.

### Södra Ringsjöorten

I södra delen av kommunen är det särskilt viktigt att skapa möjlighet att korsa väg 23 i anslutning till busshållplatserna. Vid Gudmuntorp har korsningen även en viktig funktion för att skapa en säker skolväg. Den nya busslinjen 440 gör det möjligt för boende i denna del av kommunen att snabbt ta sig till antingen Höörs station eller expressbussen i Rolsberga. Busshållplatserna är också fördelade så att de kan fungera som lämpliga korsningspunkter även för den som ska cykla vidare norrut eller söderut längs vägen.

Det är inte realistiskt att bygga tunnlar i dessa korsningspunkter, men åtgärder bör genomföras som sänker hastigheten på väg 23 och som förbättrar trafiksäkerheten för gående och cyklister som korsar vägen. Åtgärderna är inte särskilt omnämnda i investeringsplanerna men bör ses som en del av att anpassa befintlig väg 23 till ny funktion.

### Fogdaröd

Rekreationsområdet vid Fogdaröd är en målpunkt som drar många människor varje dag, både till fots, till cykel, till häst och med bil. Infarten från väg 13 till spårcentralen vid Fogdaröds rekreationsområde är inte trafiksäker för varken bilister, cyklister eller joggere. Det behöver anläggas någon form av mer trafiksäker korsningspunkt för oskyddade trafikanter, om inte förr så i samband med utbyggnad av cykelväg längs väg 13. Det bästa läget är där befintligt stigstråk och bäcken korsar vägen, men en alternativ möjlighet är att anlägga korsningspunkten vid befintlig infart. Åtgärderna är inte särskilt omnämnda i investeringsplanerna.

## 5.4 Regionalt viktiga vägar

Höörs kommun berörs av fyra större vägar. E22 genom södra delen av kommunen ger goda vägkopplingar till Malmö och Lund och god regional tillgänglighet med expressbuss. E22 är nyligen utbyggd till motorväg. Väg 17 mot Landskrona ansluter till E22 inom kommunen men har större betydelse för andra delar av regionen än för invånarna i Höörs kommun. För dessa två vägar är inte några förändringsbehov identifierade inom Höörs kommun.

Vägarna 13 och 23 är en del av de dagliga transporterna för många av kommunens invånare samtidigt som de ingår i det övergripande regionala vägnätet för gods och andra långväga transporter. Godstrafiken ökar kraftigt i stråket från Ystad (väg 13) mot Höör och vidare norrut mot Småland (väg 23). Vägarna är inte anpassade för att hantera så skilda funktioner vilket medför trafiksäkerhetsproblem längs vägarna och hämmar tätortsutvecklingen. I sin nuvarande utformning står vägarna i konflikt med de transportpolitiska målen, miljömålen, målen i den regionala utvecklingsstrategin och Höörs kommuns mål för en hållbar utveckling. För dessa vägar finns därför ett sedan länge identifierat behov av förändringar.

### Väg 23 idag

Väg 23 är en viktig interregional förbindelse från sydvästra Skåne till Småland och ingår i landtransportnätet för godstransporter, långväga personresor med bil samt dagliga personresor med bil. Vägen skär genom Höörs tätort i en sammanhängande sträcka av 4,5 km samt vid Nyby i södra delen av tätorten. Vägen delar även orterna Tjörnarps, Snogeröd och Gamla Bo. Vägen går också över det känsliga Ringsjösundet och Bosjöklosterhalvön med stora natur-, kultur-, och rekreationsvärden.

Den tunga trafiken ökar kraftigt över tid, särskilt norr om cirkulationsplatsen där trafiken från väg 13 ansluter. 2015 stod den tunga trafiken för 14 % av fordonen direkt norr om cirkulationsplatsen och 18 % i norra delen av kommunen, parallellt med Tjörnarps (figur U5.4.1-U5.4.3). Vid Gamla Bo och Snogeröd ökade den tunga trafiken fram till år 2006, men har därefter planat ut. År 2015 stod den för 12 % av trafiken i dessa avsnitt.

Däremot ökar inte trafiksiffrorna totalt sett på väg 23 genom kommunen (figur U5.4.1). Toppnoteringarna skedde 2006, men därefter har trafiken minskat i de flesta avsnitt. Undantaget är vägavsnitt genom Höörs tätort där vägen också fyller en viktig funktion för lokal trafik. Här fortsätter trafiken att öka.

### Problembild

Det övergripande problemet med nuvarande väg 23 är att den inte är anpassad för att hantera så skilda funktioner och inte heller är anpassad till de miljöer den passerar. Detta tar sig dock lite olika uttryck i olika avsnitt av vägen.

Från Rolsberga och fram till Gamla Bo är de största problemen att oskyddade trafikanter måste samsas med tung trafik och personbilar på vägbanan och att det saknas trygga passager vid Gudmuntorps skola samt i Snogeröds tätort (se avsnitt U5.3).

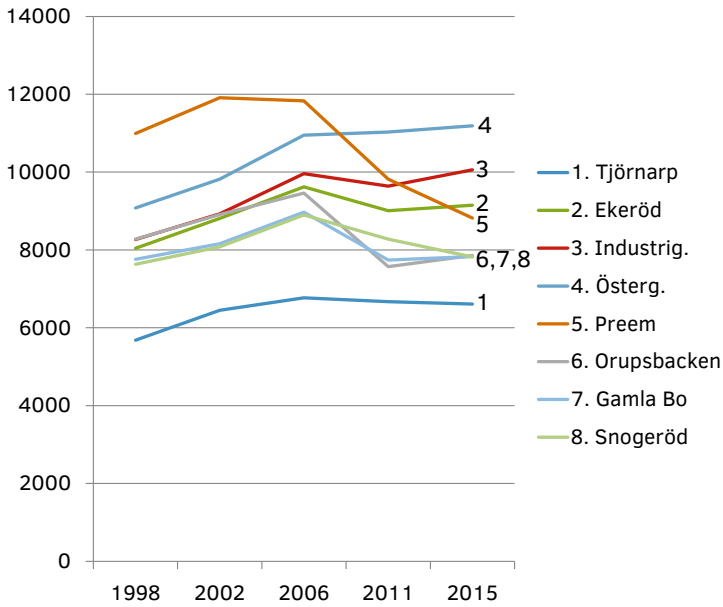
Från Gamla Bo och fram till Nybykorset finns två huvudsakliga problem – dels de känsliga naturvärdena i Ringsjön och på Bosjöklosterhalvön och dels att vägen ger störningar i boendemiljön och barriäreffekter inne i tätorterna vid Gamla Bo och Nyby (del av Höörs tätort). Även här är gående och cyklister hänvisade till vägrenen. Vissa typer av farligt gods är inte tillåtet på vägen av hänsyn till riskerna att förorena Ringsjöns vatten.

Inne i den egentliga delen av Höörs tätort innebär vägen en kraftig barriär genom orten och ett stort antal människor korsar vägen varje dag. Passager sker både i planskilda korsningar, anlagda korsningspunkter i plan och i spontana korsningspunkter. Transittrafiken begränsar möjligheterna till en långsiktigt hållbar tätortsutveckling, både genom att den begränsar möjligheten att använda vägens närområde effektivt och genom sin barriärverkan.

Mellan cirkulationsplatsen väg 13/23 och verksamhetsområde nord ligger merparten av tätorten väster om vägen. Möjligheten att låta tätorten växa österut är beroende av en långsiktig planering för den framtida funktionen för väg 23 så att ny stadsstruktur kan anpassas efter det. I dagsläget är trafiksäkerheten på själva vägen och i korsningarna det största problemet, inte minst för oskyddade trafikanter på väg till Bokehäll-Bokeslund som är hänvisade till blandtrafik.

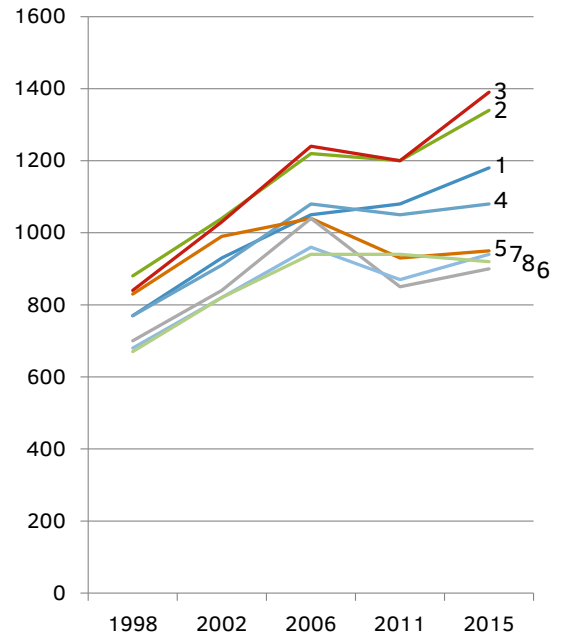


Antal fordon totalt

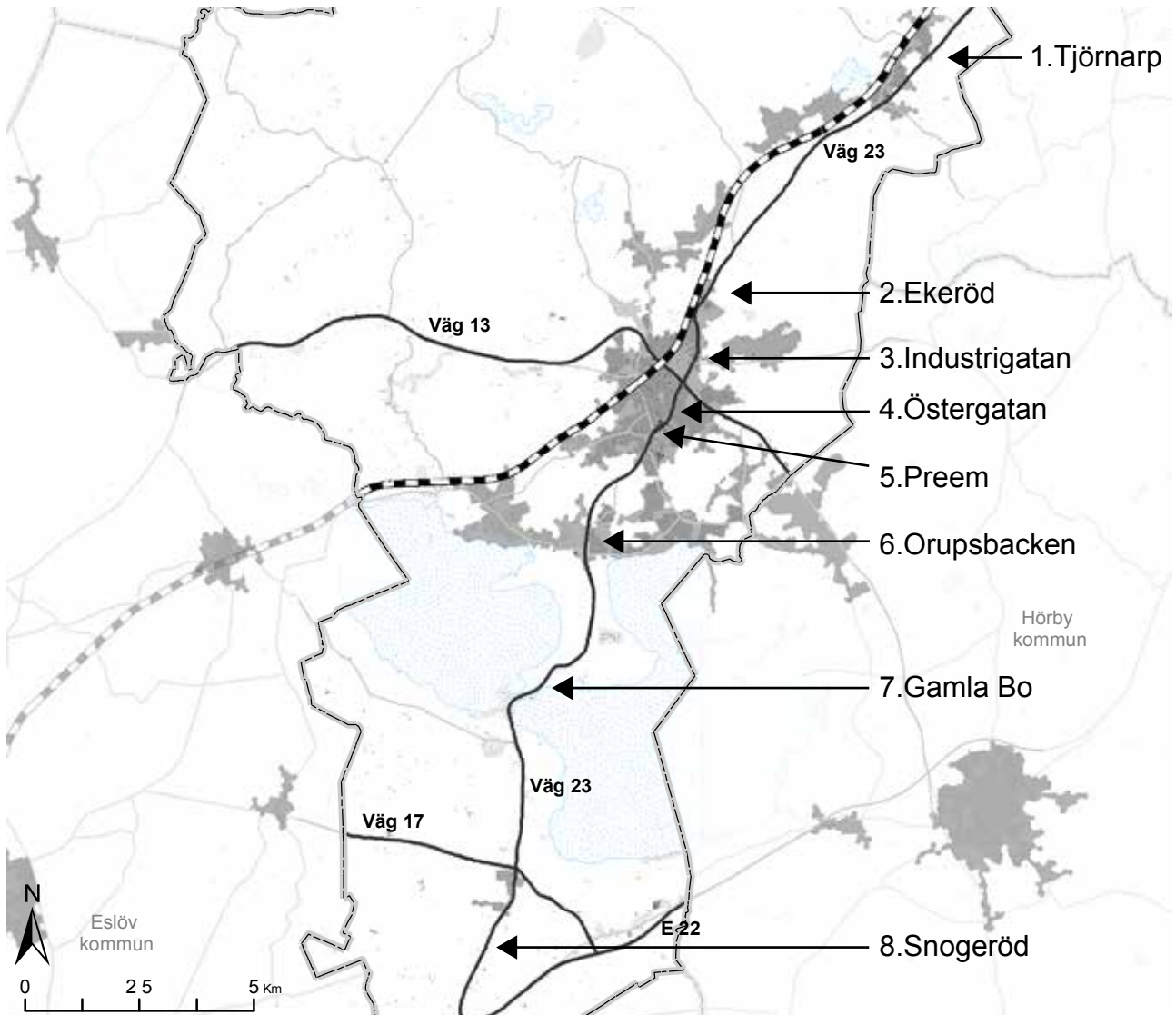


Figur U5.4.1. Trafikutveckling över tid, totalt antal fordon på väg 23 (ÅDT, årsmedeldygnstrafik). Källa: Vägtrafikflödeskartan på trafikverket.se

Antal lastbilar



Figur U5.4.2. Trafikutveckling över tid för lastbilar på väg 23 (ÅDT). Källa: Vägtrafikflödeskartan på trafikverket.se



Figur U5.4.3. Regionalt viktiga vägar i Hörs kommun samt stickprovspunkter för trafikdata ur vägtrafikflödeskartan.

Norr om Höör är återigen det största problemerna att oskyddade trafikanter samsas med motorfordon och att det saknas trygga passager, särskilt vid Tjörnarps södra infart. Den tunga trafiken närmar sig 20 % av antalet fordon och konflikterna mellan olika typer av motorfordon blir allt tydligare. Flera dödsolyckor har inträffat på denna vägsträcka under senare år.

### Väg 13 idag

Väg 13 sträcker sig mellan Ystad i sydost och Ängelholm i nordväst. Mellan Höör och Ystad har den samma funktion i det övergripande vägnätet som väg 23. Mellan Höör och Ängelholm ingår den i det kompletterande vägnätet för samma funktioner. Vägen skär genom Höørs tätort i en sträcka av 2,3 km.

Trafikutvecklingen på väg 13 liknar den på väg 23, även om alla siffror är ett snäpp lägre. På väg 13 är det avsnittet från Höör och söderut som får en allt större andel tung trafik. Antalet lastbilar förbi Jeppavallen dubblerades mellan 1998 och 2014 och andelen är idag 10 %. Nästa mätpunkt söde-

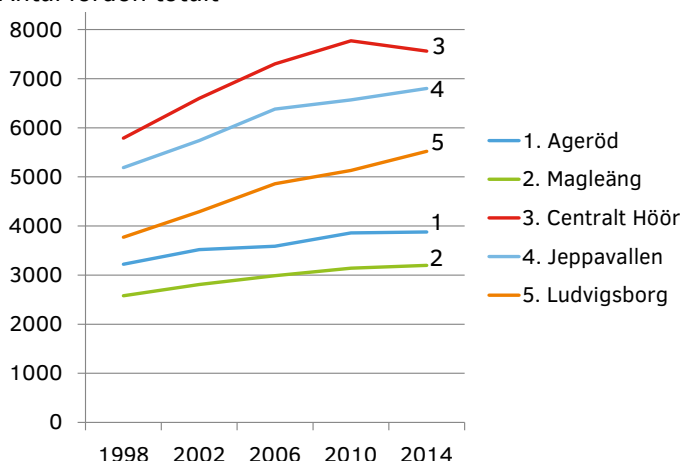
rut ligger utanför Höørs kommun, vid Ludvigsborg. Även där ökar antalet lastbilsrörelser och den tunga trafiken och står nu för 12 % av trafiken. Centralt genom Höör är 7 % av trafiken lastbilar, och väster om Höör ligger andelen på 9 %. Totalsiffrorna för trafiken längs väg 13 planade ut vid 2010 väster om stora cirkulationsplatsen, men har fortsatt att öka i den sydöstliga delen.

### Problembild

Väg 13 utgör en barriär genom Höørs tätort. Oskyddade trafikanter färdas längs vägen och korsar vägen. Rekreativområdet vid Fogdaröd är en målpunkt som drar många människor varje dag. Väg 13 behöver anpassas i anslutning till Fogdarödsskogen för att göra rekreativområdet mer tillgängligt och för att skapa bättre trafiksäkerhet – både när oskyddade trafikanter korsar vägen och när motionärer kommer med bil till angöringspunkten.

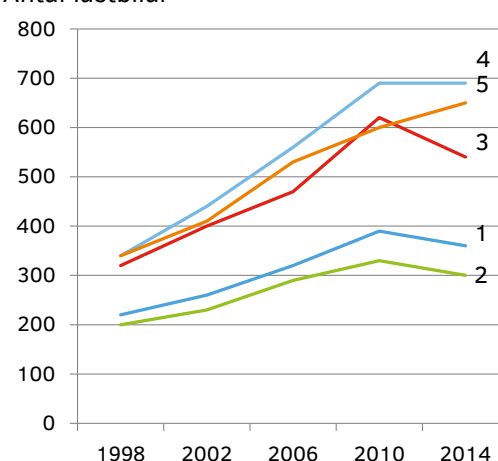
Centralt i Höör utgör väg 13 en betydande barriär för boende i Grönalund som ska ta sig mot centrum och skolor. Väster om cirkulationsplatsen 13/23 finns inte några planskilda korsningar.

Antal fordon totalt

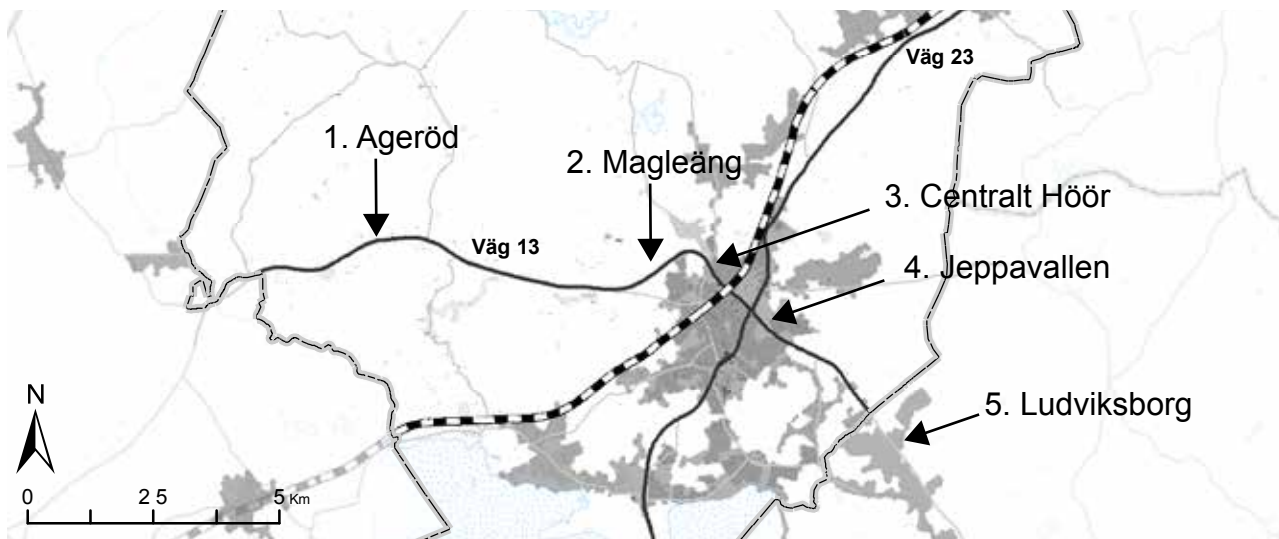


Figur U5.4.4. Trafikutveckling över tid, totalt antal fordon på väg 13 (ÅDT, årsmedeldygnstrafik). Källa: Vägtrafikflödeskartan på trafikverket.

Antal lastbilar



Figur U5.4.5. Trafikutveckling över tid för lastbilar på väg 13 (ÅDT). Källa: Vägtrafikflödeskartan på trafikverket.se



Figur U5.4.6. Utvecklingen över tid av antal (ADT) fordon på väg 13, totalt antal till vänster och lastbilar till höger samt stickprovspunkterna markerade i karta. (Källa: Vägtrafikflödeskartan på trafikverket.se)

## Utredningar och åtgärdsförslag

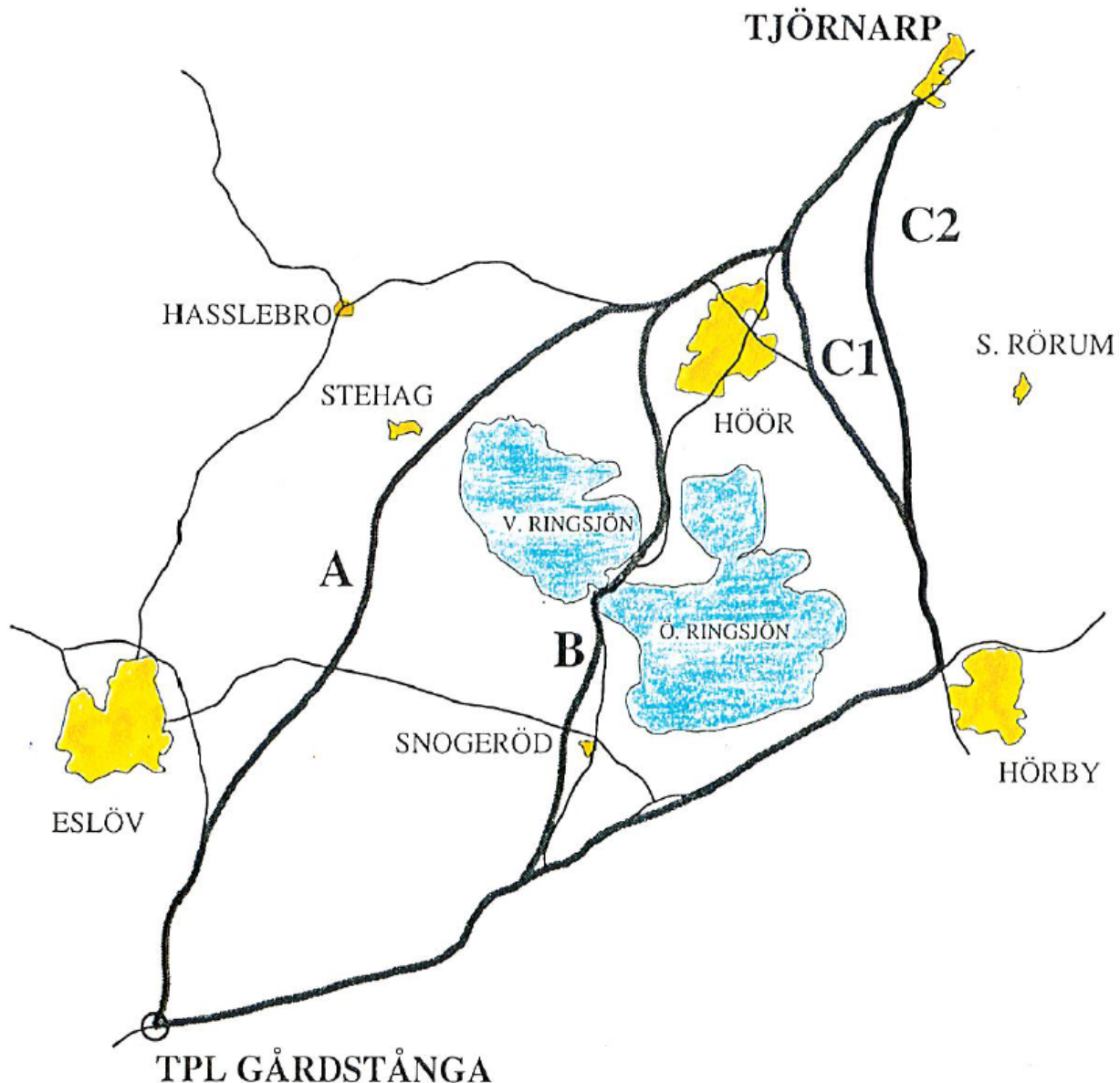
### Tidigare utredningar

Under 1980- och 90-talet utredde dåvarande Vägverket möjliga lokaliseringar för en väg 23 med högre vägstandard och prövade sträckningar både öster och väster om Ringsjöarna och Höörs tätort (figur U5.4.7). 1999 presenterade Vägverket en utredning för "väg 23 vid Ringsjöarna" och förordade den östliga dragningen. Trafiken söderifrån skulle ledas vidare längs E22 till Hörby och sedan väg 13 mot Höör. Vid Höör föreslogs en förbifart i ny sträckning öster om orten. En central del av förslaget var att göra nuvarande väg 23 mellan Ringsjöarna mindre attraktiv för genomgående trafik, bland annat genom hastighetsänkande åtgärder. Annars skulle inte trafiken välja den längre vägen runt Ringsjön.

### Förändrade förutsättningar

Sedan Vägverkets utredning 1999 har förutsättningarna förändrats på flera avgörande sätt. Viktiga nya förutsättningar är att:

- Den tunga trafiken står för en betydligt större del av trafiken idag.
- Bokeslund-Bokehäll har varit omnämnd som ett fritidsområde men är idag i praktiken ett bostadsområde. 300 av 350 fastigheter är permanent bebodda idag, och en ny väg genom/förbi området skulle störa många människors bostadsmiljö.
- Fogdarödsområdet är ett viktigt rekreationsområde enligt Höörs kommuns grönstrukturprogram (2007) och naturvårdsprogram (2013).



Figur U5.4.7. Kartskiss över studerade alternativ ur rapporten "Inriktning för utbyggnad av väg 23 delen Gårdstånga-Tjörnarp, Diskussionsunderlag juni 1997" (Vägverket)

## Åtgärdsvalsstudier 2017

Förutsättningarna har alltså förändrats och det har även Trafikverkets planeringsprocess. Tidigare förstudier kan därför inte användas som planeringsunderlag. Numera ska en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) genomföras inför ny- och ombyggnad av vägar. En ÅVS överlappar till viss del det som tidigare hette förstudie, men beskriver inte föreslagna åtgärder lika detaljerat.

Trafikverket har därför under 2016 analyserat situationen genom ÅVS:er för Ekeröd-Sandåkra (norr om Höör) och Höör-Hörby. Det övergripande syftet har varit att hitta åtgärder som skapar bättre tillgänglighet nationellt, regionalt och lokalt för både persontrafik och gods, bättre trafiksäkerhet samt bättre förutsättningar för god bebyggd miljö.

Rapporterna publicerades i juni 2017 och rekommenderar att berörda vägsnitt uppgraderas till mötteseparerad 2+1-väg med parallella cykelförbindelser. Däremot tar Trafikverket inte ställning i frågan om östlig förbifart förbi Höör, utan presenterar tre schematiska sträckningsalternativ. Ett alternativ innebär ombyggnad av väg i befintlig sträckning (blå linje i figur U5.4.8) och de två andra är förbifarter i olika lägen (grön och röd pil i figur U5.4.8). Trafikverket beskriver i ÅVS:en ytterligare alternativa förbifarter som dock avfärdas eftersom de inte bidrar till målpuffyllelsen (gul och lila pil i figur U5.4.8).



Figur U5.4.8. Schematiska sträckningsalternativ förbi Höör enligt Åtgärdsvalsstudie Väg 13/23 Ekeröd-Hörby (Ramböll för Trafikverket 2017). Blå, grön och röd bedömdes fortsatt aktuella, medan gul och lila avfärdades i ÅVS:en.

## Vägplan och lokaliseringsutredning

Under 2018 påbörjar Trafikverket den formella vägplanprocessen med lokaliseringsutredning och miljöbedömning. Trafikverket har då valt att pröva möjliga vägkorridorer inom ett större utredningsområde, från Kronekull söder om Ludvigborg till Spångahus söder om Tjörnarp. Det är i vägplanen som Trafikverket tar ställning till och avgränsar vägkorridoren för den nya förbindelsen. Det är inte säkert att slutlig vägkorridor liknar något av de schematiska sträckningsalternativen.

## Analys av passage förbi Höör

Det är inte möjligt för Höörs kommun att peka ut ett vägreservat i översiktsplanen innan Trafikverket har kommit längre i sin planering och bedömning.

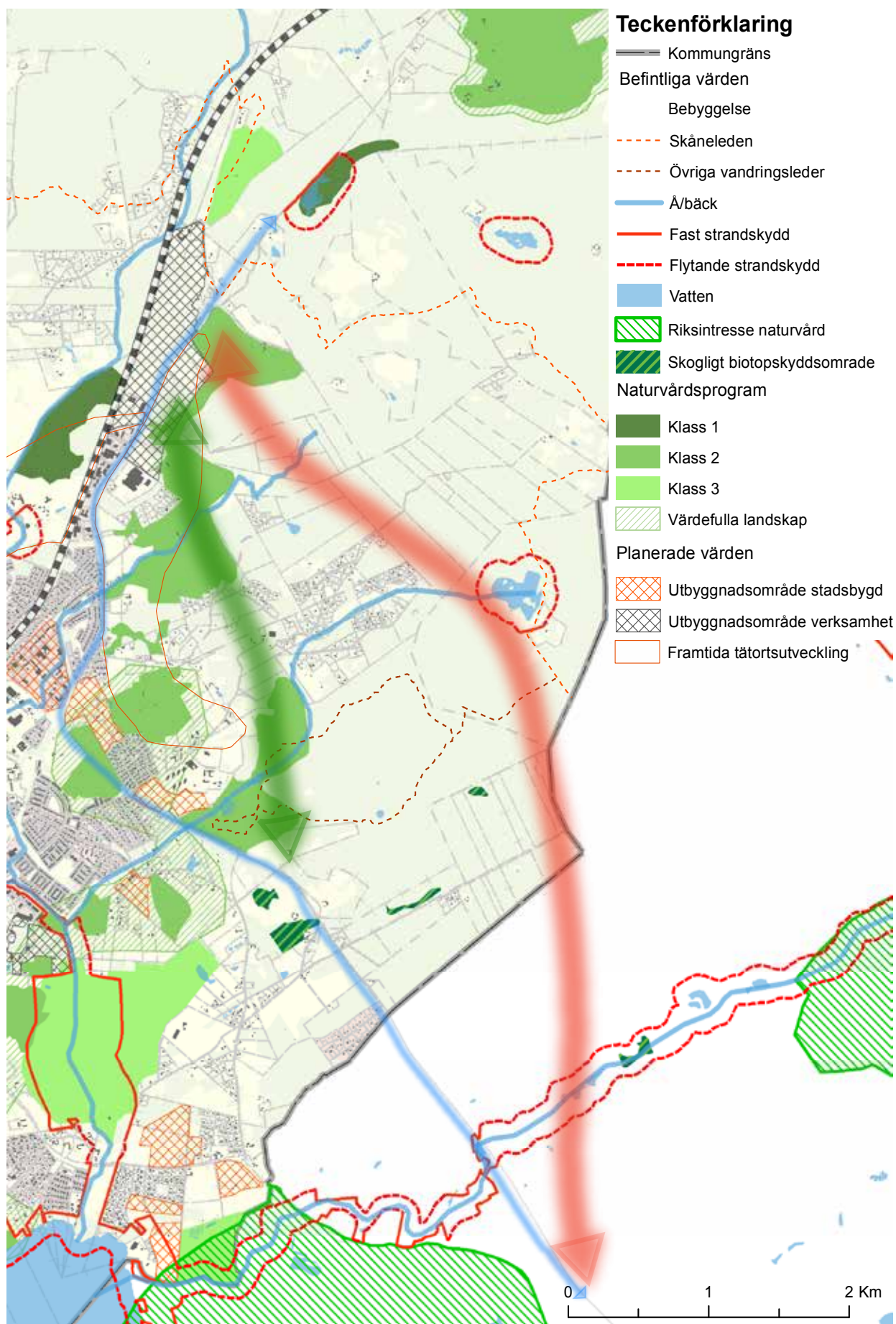
Däremot har Höörs kommun genomfört en översiktlig beskrivning och bedömning av konsekvenserna för kommunen utifrån de schematiska alternativ Trafikverket redovisat i sin åtgärdsvalsstudie. Med utgångspunkt i denna analys kan kommunen konstatera att det finns förutsättningar att nå vinster för kommunen, men också risk för avsevärda negativa konsekvenser.

Av kartan i figur U5.4.9 framgår bland annat att alla alternativ påverkar naturvärden och rekreationsintressen samt att alternativen blå och grön har negativa konsekvenser för tillväxt och tätortsutveckling. På följande uppslag finns en samlad konsekvensbedömning (ljusgröna boxar) av de tre alternativen med utgångspunkt i de nio uppföljningsaspekter som är utgångspunkt för miljöbedömningen av denna översiktsplan (figurer U5.4.10-11). För att ge en helhetsbild av konsekvenserna analyseras också de konsekvenser som är övergripande och gäller oberoende av alternativ.

Slutsatsen är att det röda alternativet förordas av Höörs kommun. Det är bara det röda alternativet som ger större positiva än negativa effekter enligt kommunens konsekvensanalys. För det blå alternativet väger de positiva och negativa effekterna jämt. Det gröna alternativet ger en kraftig övervikt för de negativa effekterna och är därför inte önskvärt.

Avsikten är att Trafikverket ska kunna använda analysen som underlag för sin fortsatta planering och miljöbedömning. När möjlig vägsträckning ska studeras närmare krävs en djupare analys av förutsättningar i både Höörs och Hörby kommuner.

Redan nu har Hörby kommun konstaterat att det röda alternativet kommer i konflikt med riksintresse för totalförsvaret, diverse fornlämningar samt inkräktar på ett i Hörby kommuns översiktsplan utpekade bullerfritt område.



Figur U5.4.9. Schematiska sträckningsalternativ förbi Höör enligt Åtgärdsvalsstudie Väg 13/23 Ekeröd-Hörby (Ramböll för Trafikverket 2017) tillsammans med några av de motstående intressen som skulle påverkas av vägen. I sitt pågående arbete med vägplan tittar Trafikverket på ett ännu större utredningsområde och prövar möjliga vägkorridorer mer i detalj.

## Konsekvenser väg 13/23 förbi Höör

Positiva (+) och negativa (-) effekter anges i skala 1 (liten effekt) till 3 (stor)

	Blå - befintlig väg	Grön - förbifart Fogdaröd
Beskrivning	Ombyggnad av befintlig väg till 2+1-väg. Breddas från 9 till 13 m (+ GC-väg). Lokalt transportbehov för Höörs tätort löses genom parallellvägar.	Ombyggnad av väg 13 i befintlig sträckning mellan Hörby och Fogdaröd. Ny 2+1-väg anläggs från Fogdaröd till Ekeröd vid väg mot Norra Rörum.
<b>Befolkningstillväxt och försörjning.</b> Nya bostäder? Tillväxt i befintlig bebyggelse? Attraktiv livsmiljö? Arbetstillfällena?	<b>3</b> - Förstärkt barriärverkan av befintlig väg 23 genom Höör norr om cirkulationsplatsen 13/23 försvårar tätortsutveckling öster om vägen.	<b>3</b> - Förbifarten innebär en helt ny bullerkälla och barriär i närmiljön för befintliga bostadsområden vid Bokeslund, Bokehäll, Klevahill och Elisetorp som haft en stark befolkningstillväxt under senare år. Denna del av Höörs tätort riskerar att sjunka kraftigt i attraktivitet och fortsatt utveckling hämmas. Pågående detaljplanering vid Fogdaröd påverkas negativt.
<b>Integrerad kommun.</b> Barriärer - undvik och överbygga. Sammanlänkande GC-stråk	<b>2</b> - Barriärverkan förstärks i befintligt läge. Kan i viss mån överbyggnas genom parallellvägar, planskilda passager och omsorgsfull utformning.	<b>3</b> - Förbifarten innebär en ny barriär mellan huvuddelen av Höörs tätort och den tätortsnära Fogdarödsskogen. Eftersom de befintliga vägarna 13 och 23 kan förväntas ha en omfattande trafik även i framtiden blir det dubbla barriärer jämfört med idag.
<b>Samspel och möten.</b> Mötesplatser och offentliga miljöer?	Projektet är bilorienterat och har inte förutsättningar att bidra till samspel och möten.	Projektet är bilorienterat och har inte förutsättningar att bidra till samspel och möten.
<b>Enkelt vardagsliv som främjar folkhälsa.</b> Är vardagsfunktioner lättillgängliga? Grönstruktur i människors vardag? Hur används området i vardagen?	<b>1 - ?</b> Effekterna för lokalt vardagsliv av att befintlig väg byggs om är helt beroende av hur parallellvägnät och GC-infrastruktur utformas. Det går inte att förutse med utgångspunkt i Trafikverkets ÅVS.	<b>3</b> - Förbifarten innebär ett betydande ingrepp i den tätortsnära Fogdarödsskogen. Begränsar tillgången till närrecreation för boende i stora delar av Höörs tätort. Begränsar även verksamheten för närliggande omsorg- och undervisningsverksamheter samt föreningar som har sin verksamhet i området.
<b>Identitet.</b> Områdets funktion för identiteten i Höör och ännu mer lokalt? Bidrar till besök? Kulturhistoriska värden? Behov av dialog för att fånga?	<b>1 - ?</b> En väl utformad väg kan stärka bilden av Höör, men effekterna av att befintlig väg byggs om är helt beroende av hur vägen utformas. Synlig fornlämning (domarring) finns i anslutning till stora cirkulationsplatsen. Dialog med berörda krävs som underlag för kartering och värdering.  Ombyggnad av befintlig väg till 2+1-väg. Breddas från 9 till 13 m (+ GC-väg). Lokalt transportbehov för Höörs tätort löses genom parallellvägar.	<b>3</b> - Fogdarödsskogen är en viktig del av Höör som naturnära bostadsmiljö och har stor betydelse för verksamheterna på Fogdaröd (skola, vård mm). I skogen finns också kulturhistoriska värden, bland annat dammanläggningar, skulle ta skada av en ny förbifart. Dialog med berörda krävs som underlag för kartering och värdering.  Ombyggnad av väg 13 i befintlig sträckning mellan Hörby och Fogdaröd. Ny 2+1-väg anläggs från Fogdaröd till Ekeröd norr om Citygross.

Figur U5.4.10. Konsekvenser för de olika alternativen för väg 13/23 förbi Höör, första uppslaget.

<b>Röd - förbifart Ludvigsborg</b>	<b>Övergripande/alternativoberoende</b>
Ombyggnad av väg 13 i befintlig sträckning mellan Hörby och Ludvigsborg. Ny 2+1-väg anläggs från Ludvigsborg till Ekeröd i höjd med Norra Rörumsvägen.	Tung trafik och annan transittrafik (utom turister) leds om från befintlig väg 23 Höör-Rolsberga till en ny rutt öster om Ringsjön (E22 och väg 13). Vägstandarderna på väg 13 höjs till 2+1-väg och ny GC-väg byggs längs väg 13 i befintlig sträckning.
<b>1 +</b> Minskad barriärverkan av befintlig väg 23 genom Höör norr om stora cirkulationsplatsen underlättar tätortsutveckling med bostäder och arbetsplatser öster om vägen.	<b>3 +</b> Befintlig väg 23 Höör-Rolsberga kan omvandlas till turistväg och stärka besöksnäringen. Boendemiljöerna längs befintlig väg 23 (söder om stora cirkulationsplatsen) blir mer attraktiva när vägen avlastas från tung trafik och kan utvecklas med fler bostäder.
<b>1 -</b> Förbifarten blir till en lång, ny barriär i landsbygdsmiljö, men berör inte några tydliga rörelsestråk.	<b>3 +</b> Befintlig väg 23 Rolsberga-Höör behöver inte längre vara en sådan kraftig barriär genom orterna när den avlastas från transittrafik. För att denna nytta ska uppstå krävs dock hastighetsdämpande åtgärder mm som prioriterar upp oskyddade trafikanter och gör vägen mindre attraktiv för transittrafik. GC-vägen Höör-Hörby länkar samman orterna.
Projektet är bilorienterat och har inte förutsättningar att bidra till samspel och möten.	Projektet är bilorienterat och har inte förutsättningar att bidra till samspel och möten.
<b>0</b> Ny förbifart i landsbygdsmiljö får stor påverkan på de närboende, men påverkar inte mer allmänna målpunkter.	<b>2 +</b> När transittrafiken flyttar avlastas boendemiljöerna längs befintlig väg 23 från trafikens negativa effekter. Det blir lättare för boende att ta sig runt i vardagen till fots eller med cykel. GC-väg Höör-Hörby stärker cyklingen även inom Höör.
<b>1 - ?</b> Fornlämningar finns. I övrigt är områdets funktioner och värden inte karterade. Dialog med berörda krävs som underlag för kartering och värdering.  Ombyggnad av väg 13 i befintlig sträckning mellan Hörby och Ludvigsborg. Ny 2+1-väg anläggs från Ludvigsborg till Ekeröd i höjd med Norra Rörumsvägen.	<b>? Omledningen av transittrafiken ger förutsättningar att bygga om befintlig väg 23 Höör-Rolsberga så att den bättre stärker bilden av Höör, men det är oklart hur stora förändringar av den vägmiljön som kommer att ingå i projektet.  Tung trafik och annan transittrafik (utom turister) leds om från befintlig väg 23 Höör-Rolsberga till en ny rutt öster om Ringsjön (E22 och väg 13). Vägstandarderna på väg 13 höjs till 2+1-väg och ny GC-väg byggs längs väg 13 i befintlig sträckning.</b>

## Konsekvenser väg 13/23 förbi Höör - fortsättning

Positiva (+) och negativa (-) effekter anges i skala 1 (liten effekt) till 3 (stor)

	Blå - befintlig väg	Grön - förbifart Fodgaröd
<b>Miljöanpassat transportsystem.</b> Främja GC? Minska bullerstörning? Göra trafikmiljön säkrare?	<b>2</b> - Förstärkt barriärverkan riskerar att leda till att GC-trafik blir mindre attraktiv. Gena kopplingar och planskilda korsningar behövs för att främja GC-trafik. Förbättrad framkomlighet för transittrafiken kan leda till viss bullerökning vid befintlig väg. Motverkas genom bullerskydd. Trafiksäkerheten blir bättre för alla trafikanter när vägen anpassas för skilda behov och funktioner.	<b>3</b> - Ett stort antal bostäder vid Bokeslund, Bokehäll, Klevahill och Elisetorp får en helt ny bullerstörning. Eftersom dessa bostäder ligger en bit från störande bullerkällor idag är fönstren sannolikt inte tillräckligt bullerdämpande för att klara normerna för inomhusvärden. För att minska de negativa effekterna behövs omfattande bullerskyddsåtgärder. Konfliktpunkter mellan transittrafik och oskyddade trafikanter minskas genom ny förbifart, men eftersom befintliga vägar kan förväntas ha omfattande motortrafik även i framtiden blir trafiksäkerhetsvinsten marginell.
<b>Hänsyn till hav, sjöar och vattendrag.</b> Konsekvenser av översvämning? Vattenvård? Minskad risk för utsläpp och läckage?	<b>1</b> - Befintlig väg korsar Lerbäcken vid Fogdaröd och Kolljungabäcken vid Anneklev, vilket måste beaktas vid breddning.	<b>2</b> - Ny förbifart kommer att korsa Lerbäcken med dammsystem i Fogdaröds skogen samt Kolljungabäcken med översvämningsområden vid Elisetorp. Det finns risk att vattenförhållandena kommer att påverkas på ett sätt som får konsekvenser även för bäcken.
<b>Hushållning med mark- och vattenresurser.</b> Hushållning genom omvandling? Exploatering av jungfrulig mark? Ekosystemtjänster som påverkas? Grundvattenresurser?	<b>1 +</b> Ombyggnad av befintlig väg innebär hushållning med mark och begränsar exploatering av jungfrulig mark. De ekosystemtjänster som naturområden bidrar med påverkas därför minimalt. Befintlig väg överlappar delvis en grundvattenförekommelse som ligger under större delen av Höörs tätort, vilket måste beaktas vid anläggning och vid utformning av dagvattenlösningar.	<b>2</b> - Förbifarten innebär ett omfattande intrång i jungfrulig mark som utgör tätortsnära natur och som fungerar som habitat för flora och fauna (jämför MB 3:6). Viktiga ekosystemtjänster som påverkas är bland annat vattenhållande förmåga, rekreativa värden, folkhälsa, pedagogik, skogsbruk samt jordbruk.
<b>Skydd av natur-, kultur- och rekreationsvärden.</b> Skyddas värden? Stärker grön infrastruktur?	<b>1</b> - Ingrepp i naturområden längs befintlig väg som har mycket höga naturvärden innebär risk för fragmentering. Områdena är Jeppavallen-Järabacken samt Fogdarödsskogen (Naturvårdsprogram för Höörs kommun). Vid stora cirkulationsplatsen finns en fornlämning, en domarring.	<b>3</b> - Omfattande ingrepp genom två områden med mycket höga naturvärden med konsekvensen att höga natur- kultur- och rekreationsvärden försvinner. Områdena är Klevahill-Ekeröd samt Fogdaröds skogen (Naturvårdsprogram för Höörs kommun). Fornlämningar förekommer frekvent.
<b>Summa effekt</b>	<b>-11 + 1 = -10</b>	<b>-22</b>

Figur U5.4.11. Konsekvenser för de olika alternativen för väg 13/23 förbi Höör, andra uppslaget



<b>Röd - förbifart Ludvigsborg</b>	<b>Övergripande/alternativoberoende</b>
<p><b>0</b> Konfliktpunkter mellan transittrafik och oskyddade trafikanter minimeras genom ny förbifart, men eftersom befintliga vägar kan förväntas ha omfattande motortrafik även i framtiden blir trafiksäkerhetsvinsten marginell.</p> <p>Risk finns för att östra delarna av Bokehäll-Bokeslund kommer att påverkas av buller.</p>	<p><b>0</b> Projektet syftar till att förstärka framkomligheten för motorfordon, vilket bidrar till ökad trafik med alla tillhörande miljökonsekvenser. Samtidigt innebär projektet att vissa av miljöstörningarna kan flytta från känsliga områden och att GC-trafik kan främjas.</p>
<p><b>3</b> - Ny förbifart korsar område med sumpskogar och våtmarksområden. Hydrologin kan påverkas. Lerbäcken korsas vid Misseröd och Kolljungabäcken vid Ekeröd.</p>	<p><b>2 +</b> Projektet syftar till att minska risken för negativ påverkan på Ringsjön, när befintlig väg avlastas från tung trafik</p>
<p><b>3</b> - Förbifarten innebär ett omfattande intrång i stort markområde som hittills inte varit påverkat av exploateringsföretag och som är fritt från buller (MB 3:2). Viktiga ekosystemtjänster som påverkas är bland annat vattenhållande förmåga, rekreativa värden, folkhälsa, pedagogik, skogsbruk samt jordbruk.</p>	<p><b>1</b> - Projektet innebär oundvikligen att ny mark exploateras för infrastruktur</p>
<p><b>2</b> - Ny förbifart korsar område med sumpskogar och våtmarksområden samt medför ingrepp i utkanten av område med mycket höga naturvärden enligt Höörs naturvårdsprogram: Klevahill-Ekeröd. Fornlämningar förekommer frekvent.</p>	<p><b>1 +</b> Rekreationsvärdena på Bosjöklosterhalvön stärks av att transittrafiken väljer en annan väg.</p>
<p><b>-10 + 1 = -9</b></p>	<p><b>-1 + 11 = 10</b></p>

## Investeringsplaner

Den Regionala Transportinfrastrukturplanen för Skåne 2014-2025 (RTI) innehåller finansiering för väg 23 Ekeröd-Sandåkra (norr om Höör) samt väg 23/13 Höör-Hörby. Det samlade syftet med dessa två projekt är att säkra hastighetsanspråken, öka trafiksäkerheten och leda om stråket Malmö-Växjö till att gå via Hörby och E22 i stället för via Ringsjö-sundet. För båda vägvägningsalternativen föreslås mötesfri landsväg (2+1) med hastighetsstandard 100 km/h kombinerat med cykelåtgärder. En förbifart öster om Höör ingår också. Åtgärderna finns med även i förslag till ny RTI-plan för perioden 2018-2029.

## Väg 13 och 23 i framtiden

Vägarna 13 och 23 i sin nuvarande utformning genom Höörs kommun står i konflikt med de transportpolitiska målen, miljömålen, målen i den regionala utvecklingsstrategin och Höörs kommuns mål för en hållbar utveckling. Vägarna behöver byggas om och få delvis andra funktioner (i figur U5.4.12). Det förutsätter överenskommelser med Region Skåne och Trafikverket. Detaljer om utformningen utreds i samband med kommande vägplaner. Höörs kommun menar att inriktningen då ska vara att:

- Transittrafik mellan södra Skåne och Småland leds öster om Ringsjön. Trafik söderifrån leds via E22 upp mot Hörby och sedan via väg 13 och 23 norrut. En östlig förbifart utanför Höör planeras. (schematisk sträckn. i figur U5.4.12)
- Väg 23 söder om Höör får ny funktion som turistväg med långsgående cykelväg. Ombyggnader och nya regleringar som gör vägen mindre attraktiv för långväga trafik är nödvändigt för att transittrafiken ska välja den längre vägen öster om Ringsjön.
- Både väg 13 och väg 23 genom Höörs tätort byggs om till stadsgata.
- Väg 23 norr om Höör byggs om till 2+1-väg med långsgående cykelväg och med cykel-tunnel vid Tjörnarp.
- Väg 13 mot Hörby, sydöst om Höör byggs om till 2+1-väg med långsgående cykelväg.
- Väg 13 mot Stockamöllan har delregional betydelse, särskilt för kopplingen mot Eslöv som regional kärna. Vägen behöver långsiktigt utvecklas för bättre trafiksäkerhet.

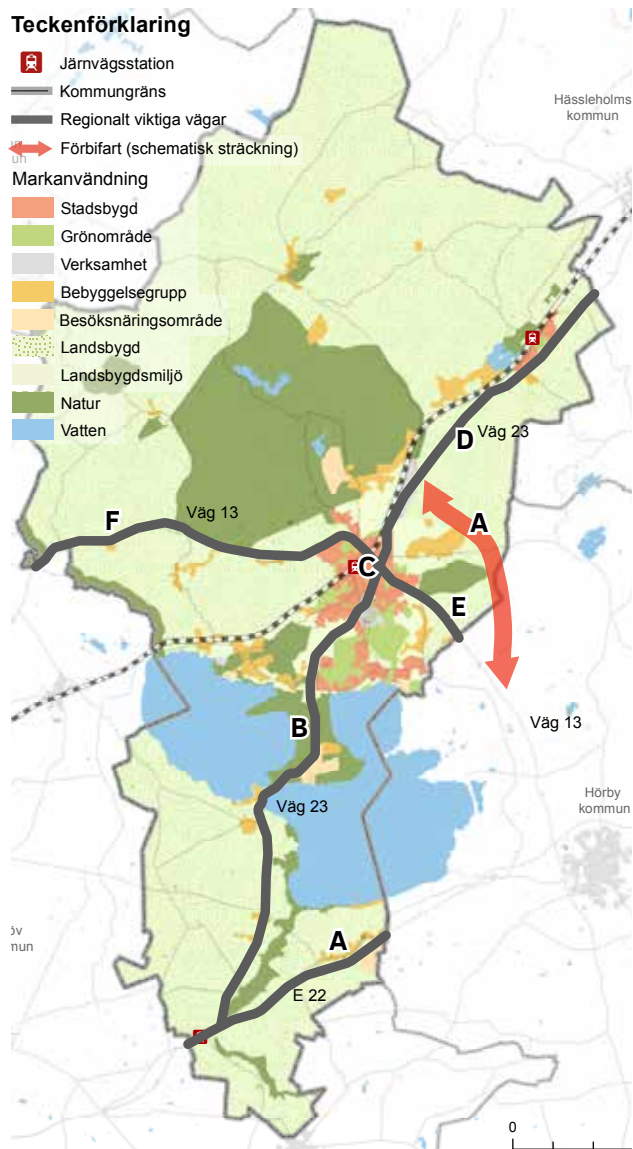
Höörs kommun har i sin översiktsplanering tidigare reserverat mark för både den östliga förbifarten och för en anslutande förbifart väster om Höörs tätort. Idag finns inget som tyder på att det kommer att finnas behov av en västlig förbifart, varken för att förbättra framkomligheten för långväga trafik eller för att avlasta väg 13 genom Höör. Detta vägreservat finns därför inte kvar.

### Ställningstaganden inför östlig förbifart

I samband med ny östlig förbifart måste det genomföras åtgärder på väg 23 söder om Höör som gör vägen till ett mindre attraktivt val för genomgående trafik, utom turisttrafik. Annars finns risken att tung trafik fortsätter att välja denna väg eftersom den kommer att vara närmast.

Ny vägdragning öster om Höör ska respektera Fogdarödsområdets status som viktigt rekreativområde. Området behöver gena och attraktiva kopplingar till stadsdelarna i Höör, både norr och söder om nuvarande väg 13, både väster och öster om nuvarande väg 23. Det röda alternativet förordas.

Bokeslund, Bokehäll, Klevahill och Elisetorp är bostadsområden som ska skyddas från störande buller och som behöver goda kopplingar till andra delar av tätorten.



Figur U5.4.12. Markanvändningskartan med Höörs kommuns syn på utveckling av vägarna 13 och 23.

## Stadsgator genom Höör

Möjligheten att anpassa de regionala vägarna till stadsmiljön vid passagerna genom Höör har studerats i flera sammanhang. I Höörs kommuns gestaltningsprogram till trafikstrategin analyseras bristerna på en övergripande nivå och en önskad utveckling presenteras (Tekniska nämnden 2013). Trafikverket och Höörs kommun har också avtalat om tätortsåtgärder längs väg 23. I pågående detaljplanering för verksamhetsområde nord presenterar Höörs kommun en utformning av området mellan väg 23 och verksamhetsmarken som ska ge en välkomnande infart till Höör.

### Gestaltungsprinciper för stadsgator

Höörs kommuns ståndpunkt är att vägarna 13 och 23 bör utvecklas enligt den inriktning som presenterades i gestaltningsprogrammet (se exempel i figur U5.4.13). Där konstaterades att väg 23 är utformad som en genomfartsled utan hänsyn till omgivande miljö eller funktionen som en av Höörs viktigaste annonspelare. Vägen saknar koppling till Höörs centrum, detaljriktighet och stadsmässiga attribut. Många planskildheter innebär få möten och händelser. Väg 13 är mindre och ligger tätare mot staden men saknar fortfarande stadens attribut, vackra entréer och medvetna avgränsningar.

Utformningen av Höörs stora genomfartsleder är viktig för att knyta ihop centrum med andra stadsdelar samt för att göra förbipasserande uppmärksamma på att de passerar Höörs centrala delar. Entréernas utformning bör därför ha en hög detaljriktighet och innehålla stadsmässiga attribut. Då de stora vägarna passerar genom tätorten är det viktigt med ett ordnat och avgränsande gaturum där hastigheterna hålls. Stadsmässigheten och omsorgen utmed vägarna bör öka genom:

- Öka detaljeringsgrad och omsorg när Höörs centrum passeras, signalera stad genom att göra kloka materialval i räcken och beläggningar. Undvik buskage som signalerar extensiv, lågprioriterad yta.

- Använd det vackra som finns i närheten - träden, dungarna, lönnarna, kyrktornet.
- Visa upp skötta naturområden där gränsen mellan den klippta gräsmattan och den intelligenta oklippta ytan görs knivskarp.

### Tätortsåtgärder väg 23

Dåvarande Vägverket har planerat för ombyggnad av väg 23 från tätortsgränsen vid skjutbanan i söder till stormarknad vid Marknadsvägen i norr (Arbetsplan 2004-04-01). Syftet var att höja trafiksäkerheten och skapa en tätortsgata genom Höör. Enligt arbetsplanen skulle:

- Befintlig vägbredd krympas från befintliga 9-14,5 m till 7 meter
- Hela sträckan skulle försees med GC-väg, vilket den minskade vägbredden skulle ge utrymme för
- Korsningar åtgärdas längs hela sträckan

Av dessa åtgärder är flera korsningar redan åtgärdade. Kvarstående korsningar är bland annat cirkulationsplatsen med väg 13 samt anslutningar till Violgatan, Södra Rörumsvägen, Industrigatan och Portvägen med tillhörande korsningsåtgärder för gående och cyklister. Den separata GC-vägen är inte heller utbyggd ännu. Höörs kommuns bedömning är att åtgärderna fortsatt är aktuella och relevanta och bör genomföras så snart som möjligt. Eftersom det tidigare avtalet om genomförande har löpt ut behöver ett nytt avtal tecknas mellan Trafikverket och Höörs kommun.

När den genomgående trafiken i framtiden leds öster om Ringsjön är det logiskt att kommunen tar över huvudmannaskapet för delar av väg 23 genom Höör. Det ger kommunen nya möjligheter att bygga om vägen på ett sätt som främjar småstaden Höör.



Figur U5.4.13  
Exempelsektion på väg 23 och 13 genom Höörs tätort (Gestaltningsprogram 2013). Stadsmässig gestaltning med granitkantstöd, belysning samt räcken för att annonsera stadskärnan och dess entréer. Högstammade träd delar upp vägrummet mellan bilister, cyklister och fotgängare.



# 6

## Konsekvenser

Detta kapitel beskriver konsekvenserna av att översiktsplanen genomförs. Konsekvensbeskrivningen har ett brett hållbarhetsperspektiv utifrån social, ekonomisk och miljömässig aspekt av hållbar utveckling.

---

6.1	Inledning
6.2	Avgränsningar
6.3	Samlad konsekvensbeskrivning
6.4	Uppföljning

## 6.1 Inledning och alternativ

Detta är en integrerad konsekvensbeskrivning, med sociala, ekonomiska och miljömässiga konsekvenser av att översiktsplanen genomförs. Jämförelsealternativen har valts för att göra tydligt vilka miljöhänsyn och andra hållbarhetshänsyn som tagits genom planarbetet.

### Konsekvensbeskrivningens funktion

Bestämmelserna om planering i plan- och bygglagen syftar till att, med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer. Konsekvensbeskrivningen visar hur översiktsplanen för Höörs kommun lever upp till detta.

Konsekvensbeskrivningen har därför en viktig funktion både för de förtroendevalda som ska besluta om innehållet, för de invånare och fastighetsägare som kan påverkas av förslaget och för de myndigheter som ska granska planen.

Översiktsplanen ska också miljöbedömas enligt miljöbalken, vilket medför särskilda regler om att redovisa miljökonsekvenser. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas. Inom ramen för miljöbedömningen ska kommunen upprätta en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) där den betydande miljöpåverkan som planens genomförande kan antas medföra identifieras, beskrivs och bedöms. Planförslaget ska jämföras med rimliga alternativ.

I denna konsekvensbeskrivning behandlas alla typer av konsekvenser enligt de formella regler som gäller för miljöbedömning. Konsekvensbeskrivningen utgår därför från de nio hållbarhetsperspektiv som introducerades i strategikapitlet.

### Jämförelsealternativ

Konsekvensbeskrivningen utgår från fyra alternativ. Utöver planförslaget och ett nollalternativ redovisas gällande översiktsplan (Översiktsplan 2002 + planen för Ringsjöbandet) samt samrådsförslaget. Alla alternativ utom nollalternativet utgår från att det ska vara möjligt att bygga 50 bostäder/år. För den del av kommunen som omfattas av planen för Ringsjöbandet är skillnaderna små mellan planförslaget och gällande översiktsplan.

De största miljöaspekterna när översiktsplanen genomförs är ny bebyggelse och ny infrastruktur. Jämförelsen av alternativen tar därför utgångspunkt i vilka utbyggnadsområden och infrastrukturprojekt som föreslås (figur U6.1.1) Även åtgärder för landskapsvård och friluftsliv får miljöeffekter, men dessa är dels av mindre genomgripande karaktär, och dels mindre alternativskiljande. Dessa miljökonsekvenser beskrivs därför mer ytligt.

#### Om miljöbedömning

Miljöbedömning är en integrerad del av planarbetet och ingår i varje led av processen där behov analyseras, alternativ jämförs och lösningar föreslås. Konsekvensbeskrivningen är därför inte utformad som ett särskilt dokument, utan är integrerad i planen på så vis att merparten av konsekvenserna är beskrivna i andra delar av dokumentet. De avsnitt som syftar till att identifiera, beskriva och bedöma betydande miljöpåverkan är markerade i handlingarna med grön bakgrund likt detta stycke.

## Gällande översiktsplan

Utbyggnadsområdena i ÖP 2002 förväntades rymma nästan 2000 nya bostäder, en betydande reserv utöver behovet. Återstående utbyggnadsområden i Översiktsplan 2002 beräknas rymma ytterligare 1700 bostäder.

Planen för Ringsjöbandet antogs 2016 som en ändring av Översiktsplan 2002 och innebar en liten minskning av antalet nya bostäder jämfört med ÖP 2002.

## Samrådsförslaget

Samrådsförslaget 2012 hade i grunden stora likheter med Översiktsplan 2002 men pekade ut ytterligare utbyggnadsområden i Höör, i byar och på landet. Förslaget står i konflikt med framförallt natur och rekreationsintressen.

## Nollalternativ

Nollalternativet innebär att befintlig markanvändning i huvudsak fortsätter men att viss utveckling sker utan stöd i översiktsplanen. När det saknas vägledning i övergripande ställningstaganden får

projekten sämre förankring, sämre genomförandekraft och sämre koppling till långsiktiga mål.

## Utveckling enligt planförslaget

Översiktsplan 2002 innehåller stora utbyggnadsområden som inte har genomförts och delar av dem känns fortfarande avlägsna 15 år senare. Samrådsförslaget följde samma expansiva linje.

Det nu aktuella planförslaget bygger på en uppdaterad analys av behoven och av hållbar tätortsutveckling. Ett större fokus ligger på förtätning och omvandling av befintliga områden. Det innebär att utbyggnadsområdena inte täcker lika stora markområden som tidigare. Däremot har utbyggnadsområdena en genomtänkt avgränsning och inriktning till stöd för genomförandet.

Planförslaget anger förutsättningar för att Höörs kommun växer med ca 1400 nya bostäder. Av dessa planeras 1300 till tätorten Höör, varav 500 som omvandling av stationsnära verksamhetsområden. Dessutom bedöms ca 200 bostäder vara möjliga som förtätning av Höörs centrum.

	Gällande ÖP	Samrådsförslaget	Nollalternativet	Planförslaget
<b>Nya bostäder i Höör</b>	Omfattande utbyggnadsområden, delvis inaktuellt 1700 bost/380 ha	Omfattande utbyggnadsområden 1900 bost/430 ha	Planbesked och bygglov meddelas utan stöd i översiktsplanen.	Förtätning och stationsnära bostadsutbyggnad 1530 bost/170 ha
<b>Nya bostäder i byarna</b>	Mark- och planberedskap i byarna 140 bost/30 ha	Stora utredningsområden i byar och på landet 190 bost/200 ha	Planbesked och bygglov meddelas utan stöd i översiktsplanen.	Stationsnära bostäder i Tjörnarps Utbyggnad av planlagd mark + mindre kompletteringar i övriga byar. 45 bostäder/8 ha
<b>Ny mark för verksamheter</b>	Stor expansion av nord, knutet till ny trafikplats Mark i alla byar 150 ha	Stor expansion av nord, knutet till ny trafikplats Mark i alla byar 140 ha	Utbyggnad enligt gällande planer	Mark för behov som kan förutses Beredskap att analysera & hantera nya förutsättningar 85 ha
<b>Ny infrastruktur</b>	Nya förbifarter för väg 13 och 23 både väster och öster om Höör	Nya förbifarter för väg 13 och 23 både väster och öster om Höör	Trafikverket och Region Skåne bedömer behoven	Fokus på järnvägskapacitet & cykel Tung trafik leds öster om Ringsjön och Höörs tätort
<b>Natur och rekreation</b>	Viktigaste områdena finns i markanvändningskartan Underlagen är gamla	Viktigaste områdena finns i markanvändningskartan men i konflikt med exploateringsområden	Naturvårdsprogram och grönstrukturprogram som underlag för beslut, men strategier saknas	Natur, grönområden och vatten har samma status i markanvändningskartan som exploateringsområden

Figur U6.1.1. Presentation och jämförelse av alternativen

## 6.2 Avgränsningar

Avgränsning och beskrivning har utvecklats successivt under arbetet med översiktsplanen. Den färdiga planen har därför en bredare och mer genomarbetad konsekvensbeskrivning än vid samrådet. Detta avsnitt beskriver tematisk avgränsning, betydande miljöpåverkan och detaljeringsnivå.

### Nio hållbarhetsperspektiv

I kapitlet målbild och strategier analyseras Höörs kommun olika perspektiv på Hållbar utveckling. Resultatet är nio hållbarhetsperspektiv som väger samman nationella, regionala och lokala mål. Hållbarhetsperspektiven gör det möjligt att systematiskt bedöma och följa upp konsekvenserna av översiktsplanen och att identifiera målkonflikter. De nio hållbarhetsperspektiven utgör den tematiska avgränsningen av konsekvensanalysen:

1. Befolkningstillväxt
2. Integrerad kommun
3. Samspel och möten
4. Enkelt vardagsliv som främjar folkhälsa
5. Identitet
6. Miljöanpassat transportsystem
7. Hänsyn till hav, sjöar och vattendrag
8. Hushållning med mark- och vattenresurser
9. Skydd av natur-, kultur- och rekreationsvärden.

Det första perspektivet har sin tyngdpunkt i det ekonomiska perspektivet. Perspektiv 2-5 lägger fokus på sociala frågor och perspektiv 6-9 har fokus på ekologiska aspekter. Tillsammans fångar de nio perspektiven social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet.

### Betydande miljöpåverkan

En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken ska identifiera, beskriva och bedöma betydande miljöpåverkan av att översiktsplanen genomförs.

Miljöaspekterna har under processen integrerats i planen så att genomförandet av den färdiga planen ska ge mindre negativa miljökonsekvenser än samrådsförslaget. Avgränsningen av betydande miljöpåverkan bygger på de förslag som varit aktuella under planarbetet som helhet.

Genomförandet av översiktsplanen med jämförelsealternativ kan antas medföra betydande miljöpåverkan i fråga om:

- exploatering av jordbruksmark (jämför hållbarhetsperspektiv 8)
- ökande transporter med konsekvenser i form av bland annat buller och klimatpåverkan (jämför hållbarhetsperspektiv 6)
- exploatering av områden som är viktiga för biologisk mångfald samt växt- och djurliv (jämför hållbarhetsperspektiv 9)
- påverkan på forn- och kulturlämningar (jämför hållbarhetsperspektiv 9)
- påverkan på Landskapsbild (jämför hållbarhetsperspektiv 9)
- påverkan på rekreations- och friluftsentressen (jämför hållbarhetsperspektiv 9)



## Detaljeringsnivå

Vissa frågor kan bättre bedömas i samband med detaljplan eller tillståndsprövning. De generella konsekvensbedömningarna till översiktsplanen ligger därför på en övergripande nivå.

Utöver de generella beskrivningarna i detta kapitel innehåller översiktsplanen mer detaljerade beskrivningar och bedömningar till föreslagna exploateringar. Det syftar till att skapa bra förutsättningar för uppstarten av kommande detaljplaner.

Höörs kommun kommer att beröras av två större infrastruktursatsningar där Trafikverket har huvudansvaret för miljöbedömningen, nämligen höghastighetsjärnväg och ny förbifart öster om Höör. Höörs kommun bedömer i denna översiktsplan konsekvenserna i den mån det är möjligt med hänsyn till utredningsläget.

För planerad vägförbifart öster om Höör finns en noggrannare men fortfarande översiktlig hållbarhetsbedömning i översiktsplanen. Syftet är att kun-

na jämföra de tre alternativ som Trafikverket har presenterat i sin åtgärdsvalsstudie och att bedöma vilket alternativ som bäst bidrar till en hållbar utveckling. Avsikten är även att Trafikverket ska kunna använda analysen som underlag för sin fortsatta planering och miljöbedömning.

När det gäller planeringen för höghastighetsjärnväg finns inte i dagsläget något underlag som visar vilken del av Höörs kommun som kan komma att beröras. Översiktsplanen innehåller därför ingen motsvarande bedömning för höghastighetsjärnväg. Däremot har Höörs kommun lämnat in synpunkter till Trafikverket på verkets tidiga utredningar. Höörs kommun förutsätter att Trafikverket i det fortsatta arbetet planerar för åtgärder som minimerar konsekvenserna – till exempel ekodukter och bullerskydd. Höörs kommun kommer under processen att särskilt bevaka hur naturens och landskapets värden och tillgänglighet kan upprätthållas på bästa sätt samt hur konsekvenserna för livsmiljöer för människor, djur och växter kan begränsas.



*Rena, välskötta och tilltalande vattenmiljöer främjar en hållbar utveckling såväl ekologiskt som ekonomiskt och socialt, foto Daniel Larsson*

## 6.3 Hållbarhetsperspektiv

Konsekvensbeskrivningen bygger på nio hållbarhetsperspektiv som fångar både ekonomiska, sociala och miljömässiga aspekter av hållbar utveckling. De nio perspektiven reflekterar nationella och regionala förväntningar på hållbar utveckling och väger in Höörs kommuns egna prioriteringar uttryckta i vision och inriktningsmål.

### Befolkningstillväxt

En befolkningstillväxt på ca 1 % är önskvärd över tid för att klara försörjningen av framtidens välfärd. Sambandet mellan nya bostäder och befolknings-tillväxt är inte linjärt men det är helt nödvändigt att takten i bostadsbyggandet ökar. Höörs kommun arbetar efter målet att det ska byggas i snitt 50 nya bostäder/år. För att människor ska välja att bo i Höörs kommun är det också nödvändigt att erbjuda attraktiva livsmiljöer. Även om många av kommuninvånarna väljer att pendla till arbete på annan ort måste det också finnas förutsättningar för sysselsättning i kommunen och det behövs en utveckling av nya arbetstillfällen.

### Bostadsbyggande

Översiktsplanen anger förutsättningar för knappt 1600 bostäder i nya utbyggnadsområden. Dessutom presenterar översiktsplanen möjligheter att förtäta centrala Höör med flerbostadshus. Det ger möjligheter för äldre att byta bostad så att barnfamiljer kan flytta in i befintliga bostadsområden. Planen anger också möjlighet för byarna att växa.

Hur många och vilken typ av bostäder som faktiskt byggs är till stor del beroende av internationella konjunkturer och nationell bostadspolitik. När vi målet om 50 bostäder/år blir det 900 bostäder till 2035. Planen innehåller alltså god marginal.

Idag bor i snitt 2,4 personer i varje bostad. Om denna siffra ligger still kommer befolkningen att öka med 2160 personer på samma tid. Samtidigt bidrar generationsväxling och permanentboende i tidigare fritidshus till ytterligare befolkningsökning.

Jämförelsealternativen pekar ut mark för en större bostadsutbyggnad. Historiken visar dock att sambandet mellan storleken på utbyggnadsområdena i översiktsplan och faktiskt byggande är svagt.

### Attraktiva livsmiljöer

Översiktsplanen innehåller strategier för att utveckla livsmiljöerna i småstaden Höör med starkare centrum, miljöer för vardagslivet och natur i staden. För byarna finns strategier för att utveckla mötesplatser och upplevelser. Investeringar i förskolor, skolor och cykelvägar är mer konkreta förslag som stärker livsmiljöerna.

Även jämförelsealternativen betonar vikten av attraktiva miljöer. De bygger dock på äldre analyser och är därför inte lika väl anpassade till dagens behov.

### Arbetstillfällen

Att stärka underlaget för kommersiell service är ett av syftena med strategierna för småstadens centrum. Översiktsplanen reserverar också mark för verksamheter, både för de behov som direkt kan förutses och för att ha en beredskap för nya förutsättningar. Inför förändringen av Grönlund/centrala industriområdet är det viktigt med en bra dialog med både fastighetsägare och verksamheter för att hitta lösningar som stärker näringslivet.

Jämförelsealternativen pekar ut större markreserver för verksamheter. Det saknas dock en närmare analys av vilken typ av verksamheter vi ska planera för och var det är lämpligt att lokalisera verksamheterna.

## Integrerad kommun

I en integrerad kommun korsar människor varandras stråk och delar vardagsliv med varandra. Avståndet mellan mig själv och "den andre" är inte avgrundsdybt eftersom vi ser varandra och har chans att mötas. Vare sig det gäller skillnader i demografi (ålder, kön, hushållstyper), socioekonomi (klass och resurser) eller etnicitet, finns det en närhet och en inblick i andras villkor, vilket bäddar för ömsesidig förståelse.

I en integrerad kommun vävs olika delar av livet samman. Boende, arbete, kultur och rekreation är inte separerade i olika zoner. Samhällsfunktioner är synliga på offentliga platser och bidrar till en ökad tillit. Det finns många sociala kontakter och relationer mellan människor och gentemot samhället.

Det ska också rent fysiskt finnas kopplingar mellan kommunens olika delar för den gående och cyklande människan och för kollektivresenären. Barriärer måste undvikas och bryggas över. Att behålla, förstärka och skapa sammanhängande gångstråk mellan områden, funktioner och bebyggelse är mycket viktigt. Att göra stråk intressanta och trevliga att använda, till exempel med hjälp av belysning och grönska, stärker stråkens sammanlänkande effekt.

## Blandade funktioner och bostadstyper

Översiktsplanen skiljer inte ut bostäder från andra funktioner i markanvändningskartan, utan anger mark för "stadsbygd". Det ger förutsättningar att integrera service, kontor etc inför genomförande. Frågan om vilka funktioner utöver bostäder det finns behov av måste bevakas löpande för att komma in i detaljplaneprocessen från början. Planen visar möjligheter att komplettera Höör med flerbostadshus och därmed nå en bättre balans i utbudet. Lokalt i bostadsområdet bidrar marklägenheter och radhus till mer blandade upplåtelseformer.

Jämförelsealternativen anger mark för bostäder, utan tydliga ställningstaganden om att integrera funktioner.



Väg 23 är en av de större barriärerna som löper genom Höörs kommun

## Samhällsfunktioner

Översiktsplanen innehåller en analys av vilken kommunal service vi behöver planera för och vilka platser som är lämpliga. För att dessa investeringar ska stärka småstaden och tilliten till det offentliga innehåller planen också strategier inför genomförandet.

Jämförelsealternativen bygger inte på någon analys av vilka samhällsfunktioner vi behöver planera för och ger inte heller någon vägledning för var de bör byggas.

## Barriärer

Tydliga barriärer idag är järnvägen, E22, väg 13 och väg 23. Planerad omledning av tung trafik från nuvarande väg 23 genom Höör och Ringsjösundet förväntas minska barriärverkan. Samtidigt kommer en ny östlig förbifart att innebära en ny barriär. För att minimera barriäreffekterna är det nödvändigt att lokalisera förbifarten så långt från Höörs tätort som möjligt (figur U5.4.8, alternativ röd). Utformning av passager är också viktiga.

För att minska barriärverkan av trafiken genom Höör innehåller översiktsplanen vägledning om att bygga om vägarna 13 och 23 till stadsgator i samband med att den östliga förbifarten byggs.

Ny höghastighetsbana kan förväntas bli en ännu större barriär som riskerar att allvarligt skada människors rörelsefrihet och möjlighet att mötas. Eftersom Trafikverket inte presenterat möjliga järnvägskorridorer ännu är det inte möjligt att närmare bedöma konsekvenserna.

Jämförelsealternativen innehåller två vägförbifarter som skulle skapa allvarliga nya barriäreffekter. Den östliga förbifarten ligger enligt jämförelsealternativen genom Fogdarödsområdet och bostadsområdena Bokehäll-Bokeslund, Klevahill och Elisetorp.

## Samspel och möten

Kontakt med andra människor är ett grundläggande mänskligt behov. Vi behöver nära kontakter och goda personliga nätverk för en god hälsa och ett gott liv. Samtidigt behöver vi kontakt med människor utanför den närmaste kretsen men också ett sammanhang av människor vi känner igen. Det ger information, kunskap och impulser från andra grupper av människor än de närmaste. Det har betydelse för känslan av delaktighet. Det är människor, inte samhällsplanering, som skapar kontakter och möten. Utformning av gator, torg, parker och kvarter skapar dock förutsättningar som är mer eller mindre goda för möten och samspel.

Offentliga rum är viktiga arenor för social hållbarhet. Här sker både direkta och indirekta möten som minskar människors isolering och ensamhet. Mötesplatser bör vara flexibla och svara mot många olika behov så att de bjuder in olika människor och kan anpassas efter olika tidpunkter och årstider. Det måste finnas en variation av mötesplatser där alla oavsett kön, ålder och bakgrund, kan trivas.

De mest besökta platserna är ofta kopplade till människors vardag som skolgården, sporthallen, matbutiken eller busshållplatsen. Här träffas människor både för planerade och spontana möten, från olika socioekonomiska bakgrunder och områden. Genom att öka vistelsekvaliteterna i dessa miljöer och skapa trygga och säkra förbindelser mellan dem kan de spela en större roll i samhället.

Det sociala livet i ett område har också betydelse för människors upplevda trygghet, tillsammans med stadsrummets grad av överblickbarhet. Det bör finnas ögon i form av fönster och närvaro längs med stråk och platser, inga baksidor. Det bör finnas alternativa vägar, kontinuerliga och belysta stråk, orienterbarhet. Att det finns aktiviteter över dygnet samt goda resmöjligheter är viktigt.



Skateparken är en av de nya mötesplatserna i Höörs kommun.

## Offentliga rum och mötesplatser

Strategierna för centrum och byarna syftar till att stärka offentliga rum och mötesplatser. Det finns dock ett behov av mer konkret planering för att förstärka mötesplatser och offentliga rum, för att det ska finnas fönster längs viktiga stråk och platser, för att stråk ska vara belysta, sammanhängande och integrerade i gatustrukturen och för att platserna ska vara tydliga i det offentliga rummet.

Jämförelsealternativen har inte ett lika starkt fokus på mötesplatser.

## Enkelt vardagsliv som främjar folkhälsa

En god bebyggd miljö är organiserad 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. Människor är olika. Den fysiska miljön påverkar våra vardagsliv beroende på exempelvis ålder, kön, om vi använder rullstol eller hör dåligt. Det är viktigt att småstaden som helhet har en variation av verksamheter och platser för olika behov, och att olika behov prioriteras lika mycket.

Även om vi är olika så rör sig de flesta av oss mellan ett antal nödvändiga platser under ett vanligt vardagsdygn. Om dessa platser finns nära, gärna inom 10 minuters gångavstånd, blir vardagen enklare för alla. De flesta människor önskar sig närhet till livsmedelsbutik, skola och förskola liksom grönområden. Det är till stor del dessa vardagliga rörelser som formar stadslivet

Grönområden har stor betydelse i stadsmiljön, särskilt för barn och ungdomar och äldre som är beroende av den lokala miljön. Forskning visar att tillgång till bostadsnära natur har stor betydelse för människors hälsa. 300 meter är ett gränsvärde för hur långt personer är beredda att gå för att komma till ett natur- eller grönområde ofta.

Vi behöver också trygga och bekväma sätt att ta oss utanför den lokala miljön, till skolor, arbetsplatser och kultur. För en del människor är bilen det självklara valet, men bilägandet och bilåkandet är ojämnt fördelat. Generellt kör män längre sträckor, kvinnor kör för inköp och barnhämtning. Barn och ungdomar är beroende av vuxna för sitt bilåkande. Utveckling av cykelbanor och kollektivtrafik är därför centrala frågor.

## Nära till vardagens funktioner

I översiktsplanen lägger Höörs kommun stor vikt vid att stärka småstaden Höör som kärna i det flerkärniga Skåne. Det ger möjlighet att utveckla serviceutbudet i Höör och särskilt i centrum. Bostadsutbyggnaden planeras så att det ska vara enkelt att ta sig till centrum. Planen innehåller en särskild analys av var ny kommunal service bör placeras.

Viss service ska finnas även i byarna och det ska vara enkelt att ta sig mellan byarna och kärnan. Planen bidrar på så vis till att vardagens servicefunktioner finns enkelt tillgängliga för människor oberoende av livssituation.

Även jämförelsealternativen betonar vikten av att service ska finnas där människor bor.

### Grönområden i stadsmiljön

En annan viktig aspekt är att planen avgränsar grönområden som en del av den byggda miljön och tätortsnära natur i anslutning till både byarna och Höör. Planen bidrar alltså till att grönstruktur finns tillgänglig i människors vardag.

Jämförelsealternativen har inte lika tydligt avgränsat grönområden som en del av städer och byar. När det gäller mer generella ställningstaganden är dock inriktningen liknande i alla jämförda alternativ.

### Cykelbanor och kollektivtrafik

Översiktsplanen följer upp kommunens cykelplan där ett framtida huvudcykelnät är presenterat. Planeringen för strukturbildande cykelvägar längs statliga vägar utvecklas särskilt tillsammans med identifierade behov av korsningsåtgärder. Stationsnära byggande och högklassig kollektivtrafik är centrala delar av utvecklingsstrategin. Både cykelfrågor och kollektivtrafik behöver dock följas upp i mer konkret planering för småstaden Höör.

Jämförelsealternativen innehåller inte en lika konkret planering för cykeln. Däremot finns strategier om att utnyttja goda kollektivtrafiklägen och särskilt stationer även i jämförelsealternativen.

### Identitet

Begreppet identitet har flera betydelser i samband med fysisk planering. En betydelse handlar om karaktären hos en plats eller ett område och vad som är specifikt jämfört med andra platser och områden. Karaktären bedöms av professionella och är en viktig del av samhällsplanering. Det gäller både när helt nya områden planeras och när befintliga områden kompletteras. Viktiga frågor är vad som skapar karaktären och om karaktären ska följas, stärkas eller brytas.

En annan betydelse av identitetsbegreppet handlar om människors identitet, dvs. den självbild som en människa eller en grupp av människor har av vem man är. I den självbilden finns ofta en relation till miljö och plats. Det kan vara där man bor eller arbetar, men kan också samtidigt vara den plats där man växte upp. I denna innebörd av identitet finns kopplingar till begrepp som hemkänsla, tillhörighet och delaktighet liksom trivsel.

När den byggda miljön tillkommer under lång tid bidrar den till ett historiskt djup, en berättelse om vår gemensamma livsmiljö, där årsring läggs till årsring i unika mönster. Eftersom människan är en meningsskapande varelse försöker vi se avsikter i miljön, meningen med husens utseende och torgets utformning, och varför miljön används på ett visst sätt.

Hur ett område upplevs och används, vilka förändringar som uppfattas positiva eller negativa är svåra att förutse. Därför är dialog i ett tidigt skede ett viktigt arbetsinstrument. En sådan dialog är också nödvändig för att uppfylla landskapskonventionens syfte om att se landskapet som en gemensam tillgång och ett gemensamt ansvar.

### Karaktär

Översiktsplanen tillämpar kunskap från kulturmiljöprogrammet och äldre kunskapsunderlag i vägledning för hänsyn till kulturmiljön. För centrala Höör finns en enkel karaktärsbeskrivning och vägledning för hur karaktären kan stärkas. Planen innehåller dock inte någon närmare vägledning för hur karaktären ska behandlas i utbyggnadsområdena och frågan kräver därför fördjupade ställningstaganden i fortsatt arbete. Genomförandet av enskilda projekt underlättas om ett arkitekturprogram tas fram på övergripande nivå.

För byarna finns vägledning om att placera ny bebyggelse med hänsyn till historiska spår och till karaktären i området. Vad det konkret betyder i varje fall är dock inte beskrivet, utom för områden som ingår i kulturmiljöprogrammet.

Jämförelsealternativen bygger på de äldre kunskapsunderlagen.

### Hemkänsla och delaktighet

Översiktsplanen innehåller beskrivningar som syftar till att göra befintliga kvaliteter och identitetsfaktorer synliga inför eventuella förändringar. Översiktsplanen skrapar dock bara på ytan, och helt avgörande för att genomförandet av planen ska bidra till hemkänsla och delaktighet är en löpande dialog inför förändringar. Det gäller både formella dialoger knutet till detaljplaner och informella dialoger som de kommunen har med barnen när lekplatser ska förnyas. Näringsliv och föreningar är viktiga dialogparter eftersom de är med och skapar aktiviteter och sysselsättning som i hög grad påverkar människors hemkänsla.

Även jämförelsealternativen beskriver kvaliteter i den befintliga byggda miljön, även om ordval och fokus är lite annorlunda. Småstaden som begrepp presenterades i samrådsförslaget, men har utvecklats och förstärkts till utställningen.

## Miljöanpassat transportsystem

Trafikens och infrastrukturens påverkan på miljötillståndet i Skåne är stor och transportererna är den största källan till utsläpp av växthusgaser. Transporterna står också för en stor del av hälsofarligt buller.

Samhällsplanering är ett av de viktigaste redskapen för att hantera utmaningen långsiktigt. Genom att samla nytillkommande bebyggelse till befintliga tätorter och goda kollektivtrafiklägen skapas en hållbar bebyggelsestruktur. Likaså är det viktigt att erbjuda god kollektivtrafik och en god infrastruktur för gång- och cykeltrafik. Då finns förutsättningar att bostadsutbyggnad inte genererar nya personbils- och godstransporter, utan i stället stärker kollektivtrafikutvecklingen.

Av rapporten Stationsnära läge framgår att Skånes befolkning skulle kunna fördubblas genom att förtäta i befintliga stationslägen. Sedan rapporten publicerades har Skåne fått flera nya stationslägen, varav ett i Tjörnarps i Höörs kommun.

### Hållbar bebyggelsestruktur

Utbyggnad i lägen med god kollektivtrafik är helt centralt för översiktsplanens utvecklingsstrategi. Mer konkret visar planen möjligheter att bygga fler än 1290 stationsnära bostäder i utpekade utbyggnadsområden (figurer U6.3.1 och U6.3.2). Därtill kommer möjligheten att förtäta centrala Höör med ca 200 bostäder. Strategierna om att stärka centrum underlättar för människor att leva utan bil.

Jämförelsealternativen innebär en mer utglesad bebyggelsestruktur som inte utgår lika tydligt från de stationsnära lägena.

### Infrastruktur för klimatsmarta transporter

#### Järnväg

Översiktsplanen beskriver kunskapsläget när det gäller att åtgärda kapacitetsproblemen på järnvägen. Kommunen redovisar i planen både behovet av nya spår vid befintlig stambana och planeringen för höghastighetsjärnväg.

Jämförelsealternativen bygger på äldre analyser av både kapacitet och möjliga åtgärder.

#### Cykling och gång

Översiktsplanen följer upp kommunens cykelplan där ett framtida huvudcykelnät är presenterat. Planeringen för strukturbildande cykelvägar längs statliga vägar utvecklas särskilt tillsammans med identifierade behov av korsningsåtgärder. Stationsnära byggande och högklassig kollektivtrafik är centrala delar av utvecklingsstrategin. Både cykelfrågor och kollektivtrafik behöver dock följas upp i mer konkret planering för småstaden Höör.

Jämförelsealternativen bygger på äldre analyser.

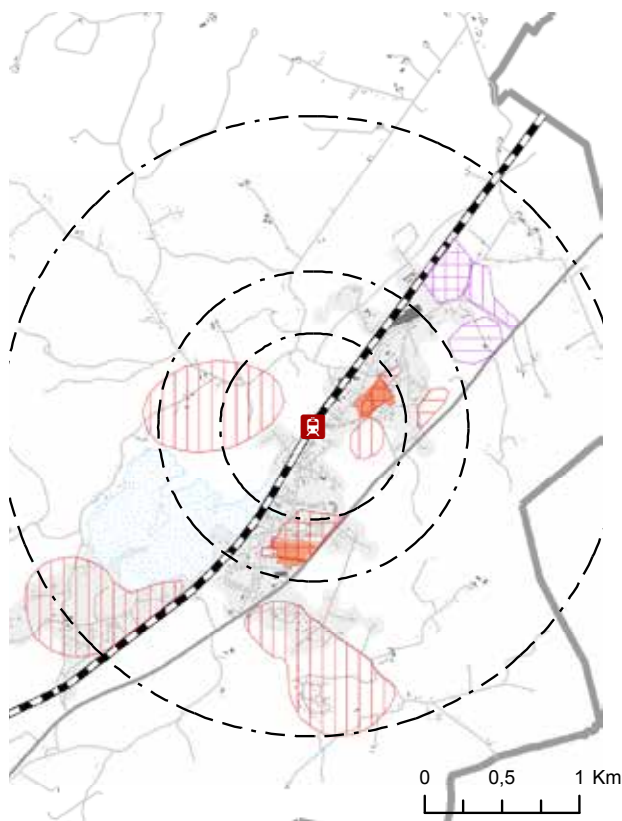
#### Regionalt viktiga vägar

Det finns sedan länge en planering för att leda om transittrafiken som idag går genom Höör, till ett nytt vägval via E22. Åtgärden har flera mål, men en konsekvens blir att trafiken kan hålla en jämnare hastighet, vilket är positivt ur klimatsynpunkt. Samtidigt blir fossildrivna transporter mer attraktiva och riskerar att bidra till ökad klimatpåverkan.

Höörs kommun har tidigare i sin översiktsplanering reserverat mark för både en östlig förbifart enligt Vägverkets beslut från 1999 och för en tidigare studerad förbifart väster om Höörs tätort. Dessa två förbifarter finns med i jämförelsealternativen *Gällande ÖP* samt *Samrådsförslaget* (figur U6.3.3).

Den västliga förbifarten motiverades som en del av väg 13/109 Ystad-Höör-Helsingborg. Det befarades att den tunga trafiken skulle öka i hela sträckningen på grund av färjetrafiken till Ystad hamn.

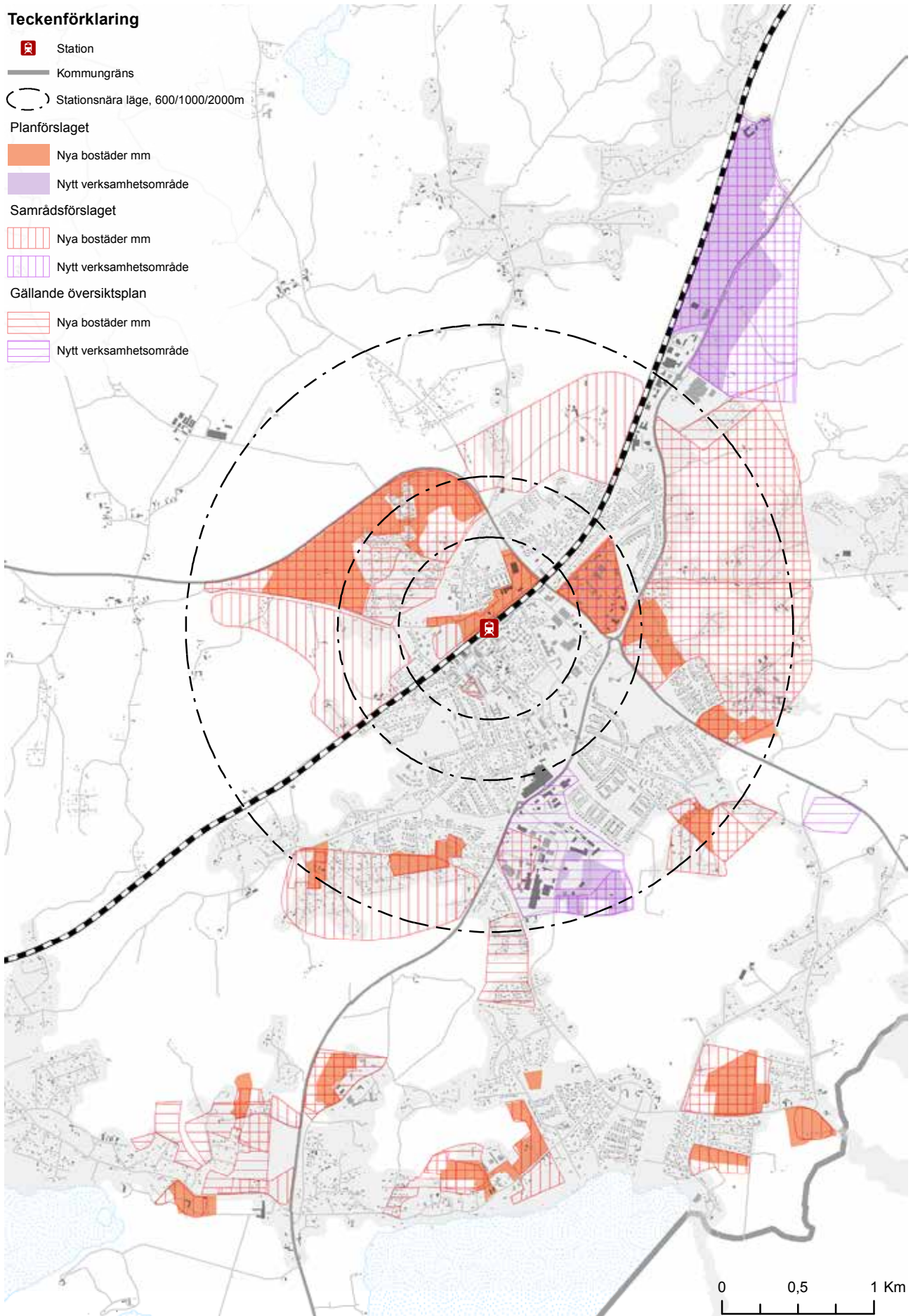
Idag finns inget som tyder på att det kommer att finnas behov av en västlig förbifart, varken för att förbättra framkomligheten för långväga trafik eller för att avlasta väg 13 genom Höör. Trafikutvecklingen under de senaste 20 åren tyder på att väg 13 väster om Höör får en mindre framträdande funktion i det regionalt övergripande vägnätet. Trafiksiffrorna totalt sett har stabiliserats på en nivå under 4000 fordon/dygn, och den tunga trafiken minskar. Godstransporterna via Ystad hamn har med all sannolikhet bidragit till de ökande siffrorna



Figur U6.3.1. Stationsnära utbyggnad i Tjörnarps, föreslagna utbyggnadsområden för bostäder och verksamheter i nu aktuellt planförslag tillsammans med jämförelsealternativen. Teckenförklaring i figur U6.3.2

## Teckenförklaring

-  Station
-  Kommungräns
-  Stationsnära läge, 600/1000/2000m
- Planförslaget
  -  Nya bostäder mm
  -  Nytt verksamhetsområde
- Samrådsförslaget
  -  Nya bostäder mm
  -  Nytt verksamhetsområde
- Gällande översiktsplan
  -  Nya bostäder mm
  -  Nytt verksamhetsområde



Figur U6.3.2. Stationsnära utbyggnad i Höör, föreslagna utbyggnadsområden för bostäder och verksamheter i nu aktuellt planförslag tillsammans med jämförelsealternativen.

för lastbilstrafiken på väg 13 sydöst om Höör, men den tunga trafiken väljer andra stråk än att fortsätta på väg 13 vidare mot nordvästra Skåne. Det västliga vägreservatet finns därför inte med i nu aktuellt planförslag till ny översiktsplan.

Det finns många positiva konsekvenser av att släppa idén om en västlig förbifart. En av de viktigaste är att undvika en kostsam investering i infrastruktur för fossildrivna fordon som skulle motverka klimatmålen. Det innebär samtidigt ett större utrymme för satsningar på klimatsmarta transporter.

### Minskat buller och andra störningar

Järnvägen och de större vägarna står för stora bullerstörningar idag. Planerad omledning av transittrafik från nuvarande väg 23 genom Höör och Ringsjösundet förväntas minska bullerstörningarna något. Samtidigt kommer en ny östlig förbifart att innebära bullerstörningar i tidigare ostörda områden. För att minimera nya bullerstörningar är det viktigt att lokalisera förbifarten så långt från Höörs tätort som möjligt (figur U5.4.8, alternativ röd) och att arbeta aktivt med bullerskydd.

Ny höghastighetsbana kan förväntas leda till stora bullerstörningar oavsett var genom kommunen spåren byggs.

Ökning av buller, vibrationsstörningar och risker kommer dock att uppstå *även längs befintlig stambana* som en följd av ny höghastighetsbana. Det beror på att godstrafiken på befintlig stambana kan förväntas öka när kapacitet frigörs genom att snabbtågen flyttar till höghastighetsjärnvägen. Godståg står för mycket större störningar och risker än snabbtåg och problemen ökar alltså vid befintlig stambana utan att det byggs nya spår. Höörs kommun menar att ökade störningar och risker vid befintlig järnväg måste miljöbedömas och åtgärdas oberoende av var de nya spåren byggs, eftersom de

är en direkt följd av kapacitetsförstärkningen.

I samrådsförslaget (2012) nämndes ett framtida behov av fyra spår mellan Malmö och Hässleholm, och svåra tätortspassager kommenterades men inget ställningstagande presenterades. Gällande översiktsplan berör inte behovet av fler spår.

### Miljö kvalitetsnormer för buller

Höörs kommun bedömer att ny höghastighetsjärnväg och ny östlig förbifart kommer att vara de faktorer som tydligt förändras bullersituationen för människor i Höörs kommun. Kommunala gator står idag inte för några överskridande av bullerriktvärden enligt EU-förordningen (jämför avsnitt H5.2). Höörs kommun räknar med att Trafikverket arbetar för att minimera bullerstörningarna i sin fortsatta planering.

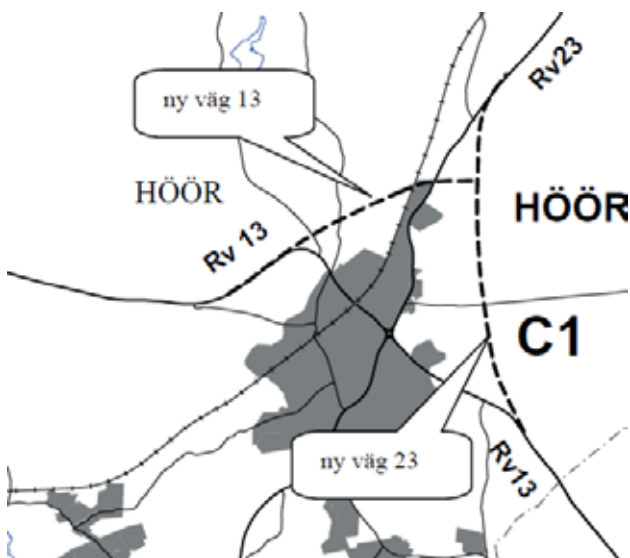
Jämförelsealternativens förslag till östlig förbifart förväntas medföra att fler människor blir bullerstörda än det alternativ som nu förordas av Höörs kommun.

### Trafiksäkerhet

Föreslagna cykelvägar skulle få stor positiv effekt på trafiksäkerheten. Översiktsplanen beskriver också förutsättningar att leda om transittrafiken på nuvarande väg 23 till nytt vägval öster om Ringsjön. Det ger goda förutsättningar att förbättra trafiksäkerheten på väg 23 för alla trafikanter.

För att öka trafiksäkerheten planerar Höörs kommun att bygga om vägarna 13 och 23 till stadsgator. Höörs kommun bedömer inte att en ny västlig förbifart skulle bidra till att minska den genomgående trafiken på Frostavallsvägen på något avgörande sätt eftersom den skulle innebära en så stor omväg runt Höör.

Jämförelsealternativen liknar planförslaget i frågor om trafiksäkerhet.



Figur U6.3.3. Västlig och östlig förbifart förbi Höör enligt översiktsplan 2002.



Trafikmiljö vid Nya torg i Höörs centrum.



## Hänsyn till hav, sjöar och vattendrag

Sjöar och vattendrag är viktiga resurser som vi måste värna. Kommande generationer ska också få möjlighet att njuta av inbjudande stränder för bad och rekreation, nyfångad fisk och vackra kultur- och naturmiljöer.

De största hoten är övergödning och föroreningar, men många vatten lider också av en miljöskuld från tidigare generationers vattenbruk. Vattenförvaltningen innehåller åtgärder för att nå miljömålen och klara miljökvalitetsnormer för vatten.

Översvämningsrisker är sedan länge en aspekt att ta med i beräkningen, men förstärks genom klimatförändringarna.

### Vattenkvalitet

Översiktsplanen avsätter mark för anläggande av våtmarker och meandring av vattendrag. Det är åtgärder för vattenkvalitet som samtidigt kan bidra till att bättre hantera ökande nederbörd i ett förändrat klimat.

Kommunen bygger ut VA-nätet så att ett stort antal enskilda avlopp kan avvecklas. På så vis skapas förutsättningar för att vi ska närma oss målen om god ekologisk status. Dagvattenpolicy anger riktlinjer för hur vi tar ansvar för avrinningen.

Kommunens planering för VA-utbyggnad är beslutad oberoende av översiktsplanen och är därför inte alternativskiljande.

### MKN för vatten

Underlag från vattenråd och vattenförvaltningen har använts för beskrivningen av förutsättningarna. Utbyggnaden av kommunalt VA-nät är positiv för vattenkvaliteten, liksom dagvattenpolicy. Utvecklingsområden för våtmarker och meandring av vattendrag som redovisas i markanvändningskartan kan förbättra ekologisk status.

Jämförelsealternativen pekar inte ut områden för våtmarksanläggning. Det bedöms vara den största skillnaden av betydelse för miljökvalitetsnormer.

### Översvämningsrisker

Föreslagna riktlinjer för att hantera frågor om bebyggelse inom riskområde för översvämning innebär att konflikter mellan vattnet och bebyggelsen undviks.

Föreslagna våtmarker kommer att minska risken för översvämning nedströms. Speciellt på de ställen där det finns stadsbygd och föreslagna utbyggnadsområden nedströms den föreslagna våtmarken kommer förslaget att bidra till att förebygga översvämningar. Vägledning för sjöar och vattendrag visar hur kommunen ska arbeta för att förebygga översvämningar bland annat genom att utveckla områdena närmast vattendragen för att mildra effekterna av översvämningar och genom att peka på att vattendragen ska fungera för klimatanpassning och utjämning av flöden.

Jämförelsealternativen pekar inte ut områden för våtmarksanläggning och de har inga tydliga ställningstaganden som gäller att mildra effekterna av översvämningar eller att arbeta med utjämning av flöden.



Våtmark vid Höörsån i norra Höör som fungerar för utjämning av flöden och sedimentering av näringsämnen samt minskar risken för översvämningar nedströms.

## Hushållning med mark- och vattenresurser

Jordbruksmark, skogsmark, vattenområden och grundvatten är naturresurser som levererar nödvändiga ekosystemtjänster. Livsmedel, rent vatten, råvaror och möjlighet till rekreation är några exempel. När befolkningen växer ökar trycket på dessa resurser och intressekonflikter kan uppstå.

Exploatering för ny bebyggelse och ny infrastruktur är oåterkalleliga ingrepp som lägger grunden för det samhälle vi lämnar till kommande generationer. Även om det är möjligt att riva ett hus så är det inte möjligt att återskapa den jordmån och det ekosystem som fanns före exploateringen. Beslut om ny markanvändning måste därför ske utifrån ett hushållningsperspektiv som sträcker sig långt utanför mandatperioder och avskrivningstider.

### Jordbruksmark och skog

#### Ny bebyggelse

Denna översiktsplan innebär att exploatering av jordbruksmark för tätortsutveckling kan begränsas genom att befintlig ort förtätas och omvandlas. Höörs tätort behöver trots det växa ytmässigt. Planen innehåller utbyggnadsområden för bostäder och verksamheter på totalt 280 hektar. 82 hektar av det är åkermark enligt fastighetskartan och 71 hektar är skog. Omvandling av befintlig hårdgjord stadsmiljö står för 28 hektar.

Även byar och bebyggelsegrupper på landsbygden behöver utvecklas. Mindre utbyggnadsområden

finns därför i Tjörnarp, Norra Rörum och Fogdarp station. Planen ger också vägledning för hur nybyggnad kan ske genom mindre kompletteringar, utan att peka ut särskilda platser. I vissa fall kommer det att innebära att jordbruksmark ianspråkats för bebyggelse. Höörs kommun bedömer att det får marginella effekter på jordbruksmarken som resurs så länge det sker inom befintliga strukturer och orter så som vägledningen anger.

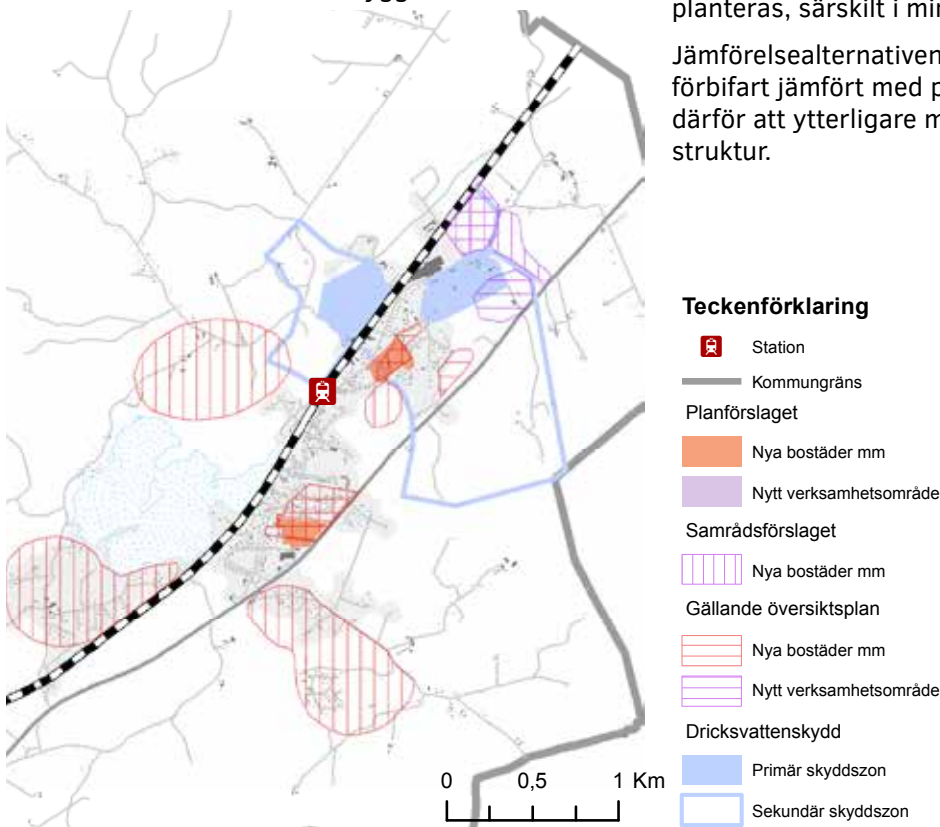
Markanvändningskartan innehåller också stora områden avsatta för jord- och skogsbruk.

Jämförelsealternativen innebär en avsevärt större exploatering av både jordbruksmark och skog. Båda alternativen innebär alltså en glesare bebyggelsestruktur som ökar transportbehoven och energiförbrukningen.

#### Ny infrastruktur

Höghastighetsjärnväg och vägförbifarter skulle innebära stora ingrepp i markområden som idag har betydelse för jordbruket och som skogsmark. Storskalig infrastruktur påverkar inte bara marken just där de byggs utan kan också förändra markområdenas funktion i stora områden genom att de bryter mot tidigare fastighetsstruktur. För jordbrukets skull kan det ha stor betydelse att delar av jordbruksmarken hamnar på "fel" sida av den nya järnvägen eller vägen. Även om Trafikverket och lantmäteriet strävar efter att skifta styckena så att de ska bli samlade innebär detta en stor omställning för den enskilda jordbrukaren. Det finns därför en risk att jordbruksmark tas ur drift och skogsplanteras, särskilt i mindre bördiga områden.

Jämförelsealternativen innehåller ytterligare en förbifart jämfört med planförslaget, och innebär därför att ytterligare mark ianspråkats för infrastruktur.



Figur U6.3.4. Utbyggnadsförslag i förhållande till vattenskyddsområde, Tjörnarp

### Ekosystemtjänster

Inför exploatering av jordbruksmark och skog är det viktigt att bedöma vilka ekosystemtjänster som påverkas i det enskilda fallet och bedöma hur de kan förstärkas, kompletteras eller ersättas.

### Grundvattenresurser

Översiktsplanen innehåller ett utbyggnadsområde som överlappar vattenskyddsområdet vid Blommeröd och i Tjörnarp. Tillstånd krävs för schaktning.

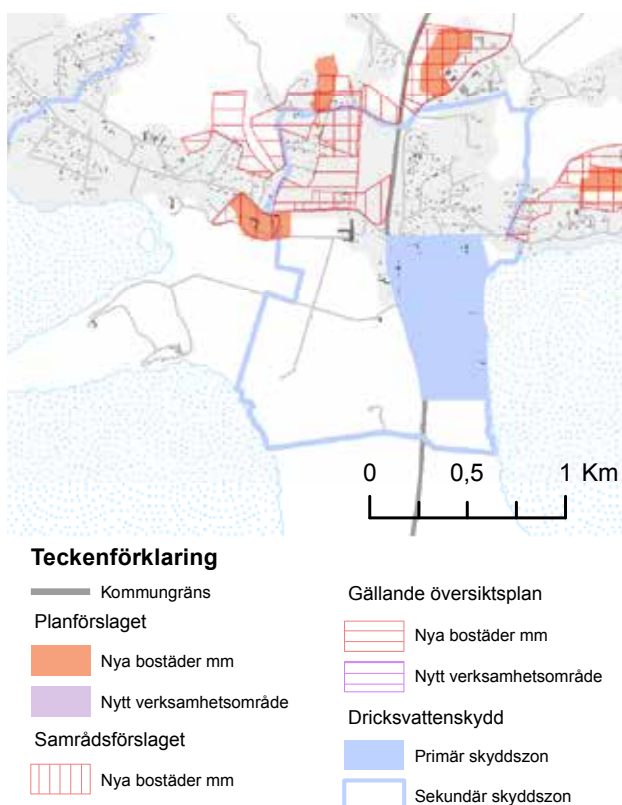
I Tjörnarp är området planlagt sedan tidigare, men för industriändamål. Nu är avsikten att området i stället ska bebyggas med bostäder (stadsbygd). Vilka hänsyn som är nödvändiga med avseende på dricksvattenskyddet får belysas närmare i samband med upprättande av ny detaljplan.

Jämförelsealternativen innehåller ytterligare ett utbyggnadsområde inom vattenskyddsområde. I Tjörnarp redovisas ett område för industri. Samrådsförslaget innehåller även ytterligare utbyggnadsområden för bostäder vid Orups vattentäkt.

### MKN för grundvatten

Översiktsplanen innehåller inga förslag som bedöms få direkt påverkan på grundvattenförekomsterna. Dagvattenhantering ska alltid ske ansvarsfullt så att inte grundvattnet tar skada.

Inte heller jämförelsealternativen bedöms påverka grundvattnet.



Figur U6.3.5. Utbyggnadsförslag i förhållande till vattenskyddsområden, Ormanäs och Orup

## Skydd av natur-, kultur- och rekreationsvärden

Skydd av landskapets natur- och kulturvärden bidrar till regional tillväxt och till att bibehålla Skåne som en attraktiv region att leva och verka i. Skåne är den region i Sverige som hyser flest växt- och djurarter. Här har också artantalet gått starkast tillbaka och flest arter dött ut.

Möjligheten till friluftsliv i vild natur är viktig för folkhälsan och därmed för en hållbar utveckling. Naturen i Höörs kommun lockar människor att flytta hit, men innebär också en tillgänglig dagsutflykt för boende i större städer. Rekreationsmiljöerna är också centrala för besöksnäringen.

Höörs kommunfullmäktige har antagit två program för bevarande av naturen. Grönstrukturprogrammet från 2007 innehåller en detaljerad inventering av Höörs tätort med Stanstorp och Sätöfta. Möjligheten till rekreation och tätortsnära natur är ett viktigt tema i programmet. Naturvårdsprogrammet från 2012 är mindre detaljerat men omfattar hela kommunen. Utöver att identifiera områden med höga naturvärden pekar det också ut större sammanhängande landskap som behöver ses i ett sammanhang.

Kommunen har också tagit fram kulturmiljöprogram för Höörs tätort samt för Norra Rörum och Tjörnarp med omgivning. För övriga delar av kommunen finns en bygnadsinventering från 1985 som i vissa fall kan fungera som underlag för vid provning av förändringar.

Grönstruktur-, naturvårds- och kulturmiljöprogrammen är viktiga utgångspunkter för bedömningarna i denna översiktsplan. Landskapets värden hotas av minskad lönsamhet för jordbrukare som får till följd att skötseln av artrika ängs- och betesmarker försämras eller försvinner. Exploatering för bebyggelse och infrastruktur innebär mer drastiska förändringar och kan radera hela landskap.

### Landskapets upplevelsekvaiteter

Vid förändringar av landskapet är det viktigt att bedöma landskapets upplevelsekvaiteter ur ett bredare perspektiv, och inte bara titta på särskilt utpekade naturvärden och kulturmiljöer. Detta bredare synsätt har särskilt stor betydelse inför nya stora infrastruktursatsningar. Planering av ett nytt bostadsområde kan avgränsas och detaljanpassas till befintliga värden, men det är inte möjligt på samma sätt när det gäller storskalig infrastruktur.

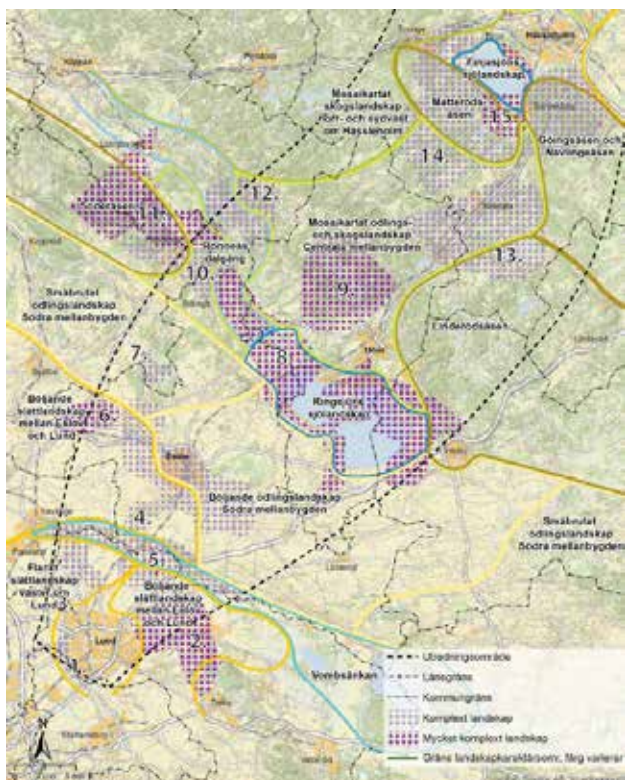
Genom denna översiktsplan gör Höörs kommun en ansats att fånga landskapets upplevelsekvaiteter ur ett bredare perspektiv. Översiktsplanen innehåller därför beskrivning och vägledning för stora opåverkade områden.

Jämförelsealternativen redovisade preliminära stora påverkade områden utan tillhörande beskrivningar. Samrådsförslaget hade dock motsvarande beskrivningar till så kallade "natur- och friluftsområden".

**Ny järnväg**

I denna översiktsplan beskriver Höörs kommun översiktligt utredningsläget när det gäller planering för höghastighetsjärnväg. Trafikverkets utredningar har inte kommit så långt att det är möjligt att se vilka områden i kommunen som kan komma att beröras rent fysiskt. Det är dock uppenbart att en ny höghastighetsjärnväg genom kommunen kommer att få stora negativa konsekvenser för kommunens utveckling oavsett var i kommunen den dras. Järnvägen kommer att påverka känsliga och värdefulla natur- och kulturmiljöer och kommer att begränsa möjligheterna till friluftsliv. Framför allt skulle de områden som pekas ut i översiktsplanen som stora påverkade områden (MB3kap2§) riskera att förlora sitt värde, beroende på hur sträckningen för den tänkta höghastighetsjärnvägen dras. Barriäreffekterna som följer av det planerade ingreppet kommer att skada naturvärden, rekreativsmöjligheter, rationellt jordbruk och människors sociala liv.

Höörs kommun har granskat och lämnat synpunkter över åtgärdsvalsstudie med tillhörande landskapskaraktärsanalys (förhandskopia 2017-02-15, figur U6.3.6). Höörs kommun räknar med att de brister som då identifierades i analysen kommer att beaktas i det fortsatta utredningsarbetet.



Figur U6.3.6. Utredningsområdet för höghastighetsjärnväg med landskapskaraktärsanalys (Åtgärdsvalsstudie Höghastighetsjärnväg Jönköping-Malmö, Underlagsrapport Landskapskaraktärsanalys, Förhandskopia 2017-02-15, Trafikverket)

**Nya förbifarter**

Även när det gäller ny östlig förbifart i det övergripande vägnätet är Trafikverkets utredning i ett tidigt skede. Åtgärdsvalsstudien har dock resulterat i tre principiella sträckningsalternativ, och Höörs kommun har miljöbedömt dem ur översiktligt perspektiv. Kommunens slutsats är att både alternativ grön och alternativ röd ger tydligt negativa effekter på skydd av landskapets värden. Alternativ grön ger mest negativa konsekvenser trots att alternativ röd är längre och därmed berör ett större område. Anledningen till det är att alternativ grön oundvikligen går rakt igenom områden med mycket höga naturvärden, samt kultur- och rekreativsvärden. Vid en samlad bedömning utifrån nio hållbarhetsperspektiv förordar Höörs kommun alternativ röd (jämför avsnitt U5.4 med figur U5.4.8).

Höörs kommun har tidigare i sin översiktsplanering reserverat mark för både östlig och västlig förbifart runt Höör. Dessa två förbifarter finns med i jämförelsealternativen Gällande ÖP samt Samrådsförslaget (figur U.6.3.3). Den tidigare utpekade östliga förbifarten liknar alternativ grön i nu aktuell ÅVS. Jämförelsealternativen innebar alltså större negativ påverkan på skyddsvärda landskap än planförslaget.

Den tidigare studerade västliga förbifarten finns inte med i detta planförslag. Det innebär att vi undviker ett nytt ingrepp i landskapet och att skyddsvärda områden kan bevaras.

**Naturvård**

**Bevarande**

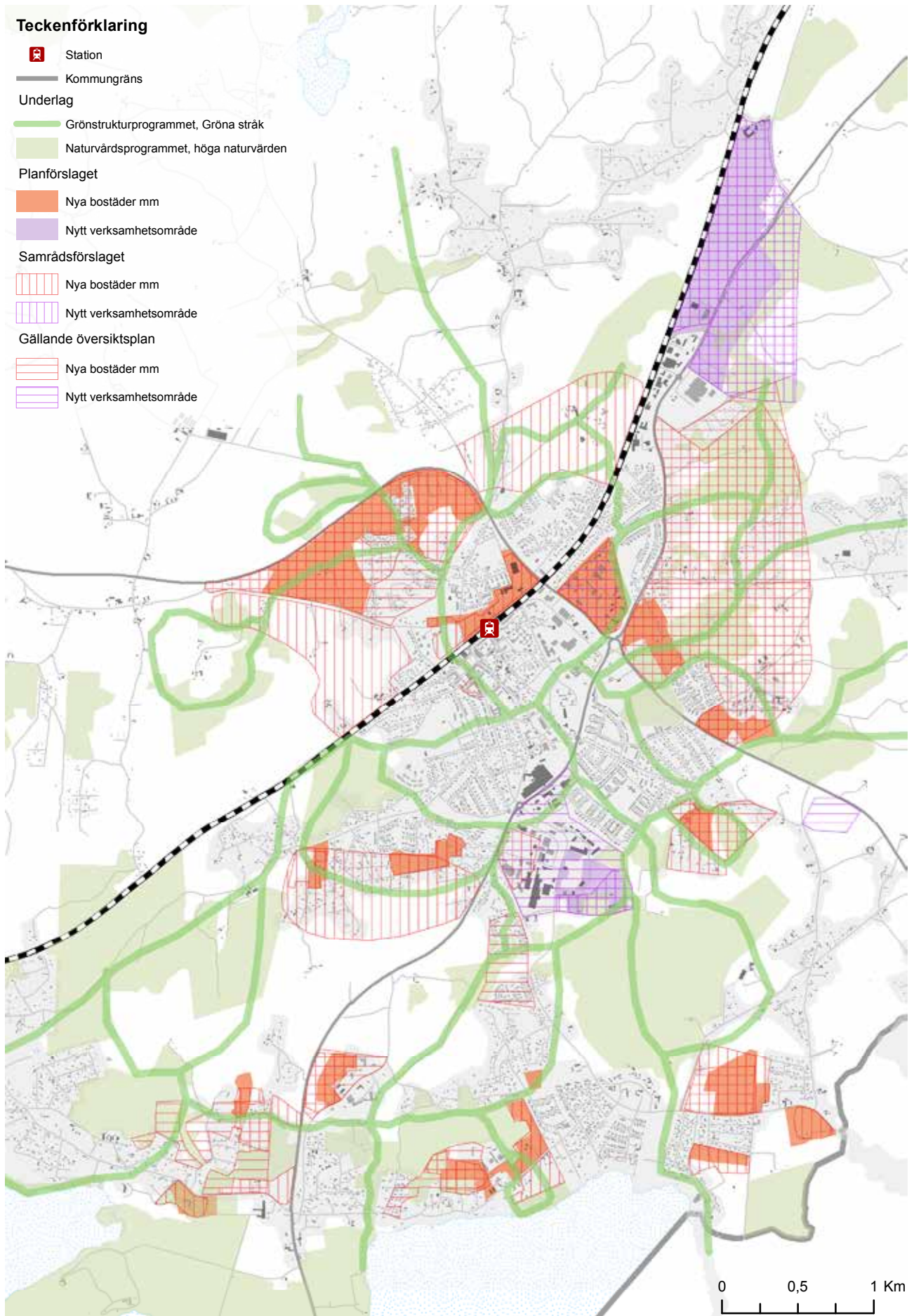
Stora områden i markanvändningskartan avsätts som naturområden eller grönområden i tätort. Naturvårdsprogrammet och grönstrukturprogrammet har varit utgångspunkten för urval och avgränsning men för varje område har en avvägning skett mellan naturvårdsintresset och andra intressen. På landsbygden har till exempel områden med höga värden i vissa fall betecknats "jord- och skogsbruk" i markanvändningskartan. I tätorten har avgränsningen av områdena anpassats till kända förutsättningar när det gäller planläge. För sådana områden innehåller översiktsplanen en generell vägledning om att höga naturvärden enligt dessa båda program ska beaktas inför eventuella förändringar av markanvändningen.

Även sjöar och vattendrag markeras särskilt med vägledning inför förändringar.

Jämförelsealternativen innehåller också ställningstaganden för naturvärden. De syns dock inte i markanvändningskartan, utan bara i generella riktlinjer.

**Exploatering och naturvärden**

Det kommunövergripande naturvårdsprogrammet har använts för den övergripande miljöbedömningen av utbyggnadsområdena (figur U2.3.1). Plane-



Figur U6.3.7. Utbyggnadsförslag i förhållande till gröna stråk och naturvärden i Höörs tätort med omgivning.

rad utbyggnad för bostäder vid Höör överlappar då höga naturvärden vid Blommeröd och Ringsjöhöjden. Dessa konflikter har tidigare uppmärksammats och miljöbedömts genom planen för Ringsjöbandet.

För verksamhetsområdena finns överlappningar med höga naturvärden vid nord och syd. Hänsyn ska tas till naturvärdena i fortsatt planering. För redan planlagda områdena är detta redan säkerställt i detaljplan.

Till beskrivningen av utbyggnadsområdena finns kartor som visar höga naturvärden enligt den detaljerade inventeringen till grönstrukturprogrammet (figurer U2.3.4 - U2.3.18). Det tydliggör behovet av hänsyn till naturvärden inför detaljplanering, både vid ovan nämnda områden och för naturvärden som inte syns i naturvårdsprogrammets övergripande kartering.

Gröna rekreativa stråk måste säkerställas genom eller förbi utbyggnadsområdena i samband med kommande exploatering vid bland annat Ringsjöhöjden, Västra Stationsområdet, Höör Väster, Grönalund och Eka.

Jämförelsealternativen innehåller förslag till exploatering som överlappar naturvärden även vid Höör öster, Gyldenpris, Sätern, Sätostaskolan väster, Tjörnarps kyrkby, Norra Rörum och Snogeröd. I dessa fall har kommunen under arbetet med översiktsplanen och som ett led i miljöbedömningen anpassat förslaget så att det inte längre kommer i konflikt med höga naturvärden.

#### *Områden av riksintresse för naturvård*

Utbyggnadsområdet vid Karl Johans väg överlappar område av riksintresse för naturvärden. Höör-sandsten som går i dagen är motivet för utpekandet. Utbyggnaden bedöms inte ha någon nämnvärd betydelse för de utpekade naturvärdena.

Jämförelsealternativen överlappar även område av riksintresse för naturvärden vid Tjörnarps och Snogeröd. Det gäller dock inte det nu aktuella planförslaget.

#### *Skyddad natur*

Översiktsplanen innehåller inga utbyggnadsområden för bostäder eller verksamheter inom strandskydd eller natur som är skyddad på annat sätt. Det gör dock ett av jämförelsealternativen (samrådsförslaget 2012). Utbyggnad presenterades då i strandskyddade områden vid Ringsjön, Tjörnarpsjön, Korsarödssjön och bäcken vid Norra Rörum. I det nu aktuella planförslaget har utbyggnadsområdena anpassats till strandskyddets gräns.

### **Kulturmiljövård**

För centrala Höör finns generell vägledning i planen för hur förtätning kan ske med hänsyn till kulturmiljön. Översiktsplanen innehåller även områdesvis

vägledning för områden med höga kulturmiljövärden enligt kulturmiljöprogrammet. Vägledningen är formulerad i första hand för att fungera vid förändringar av befintlig bebyggelse och innehåller inte specifika ställningstaganden om hur förtätning och helt ny bebyggelse ska samspela med miljön. Områdesbeskrivningarna kan ändå utgöra utgångspunkt för en framtida diskussion om hur kulturmiljövärden kan skyddas vid olika typer av förändringar.

Jämförelsealternativen innehåller generell vägledning med utgångspunkt ifrån äldre underlag.

#### *Områden av riksintresse för kulturmiljövård*

Exploateringen för bostäder vid Blommeröd överlappar område av riksintresse för kulturmiljön. Efter samråd om detaljplan är länsstyrelsen och kommunen överens om att genomförandet av detaljplanen inte bedöms påtagligt skada riksintressant kulturmiljö. Även utvecklingsområdet för Ormanäs reningsverk överlappar område av riksintresse för kulturmiljövärden, men bedöms inte skada kulturmiljön.

### **Rekreation och friluftsliv**

Översiktsplanen har stort fokus på möjligheterna att utveckla förutsättningarna för rekreation och friluftsliv. Angöringspunkter för friluftslivet och utveckling av nya vandringsleder är exempel på det. Tillsammans med strategierna för friluftsliv bedömer Höörs kommun att detta bidrar till att skydda områden för friluftslivet. Grunden för friluftslivet är dock de naturområden och grönområden som är utpekade i markanvändningskartan.

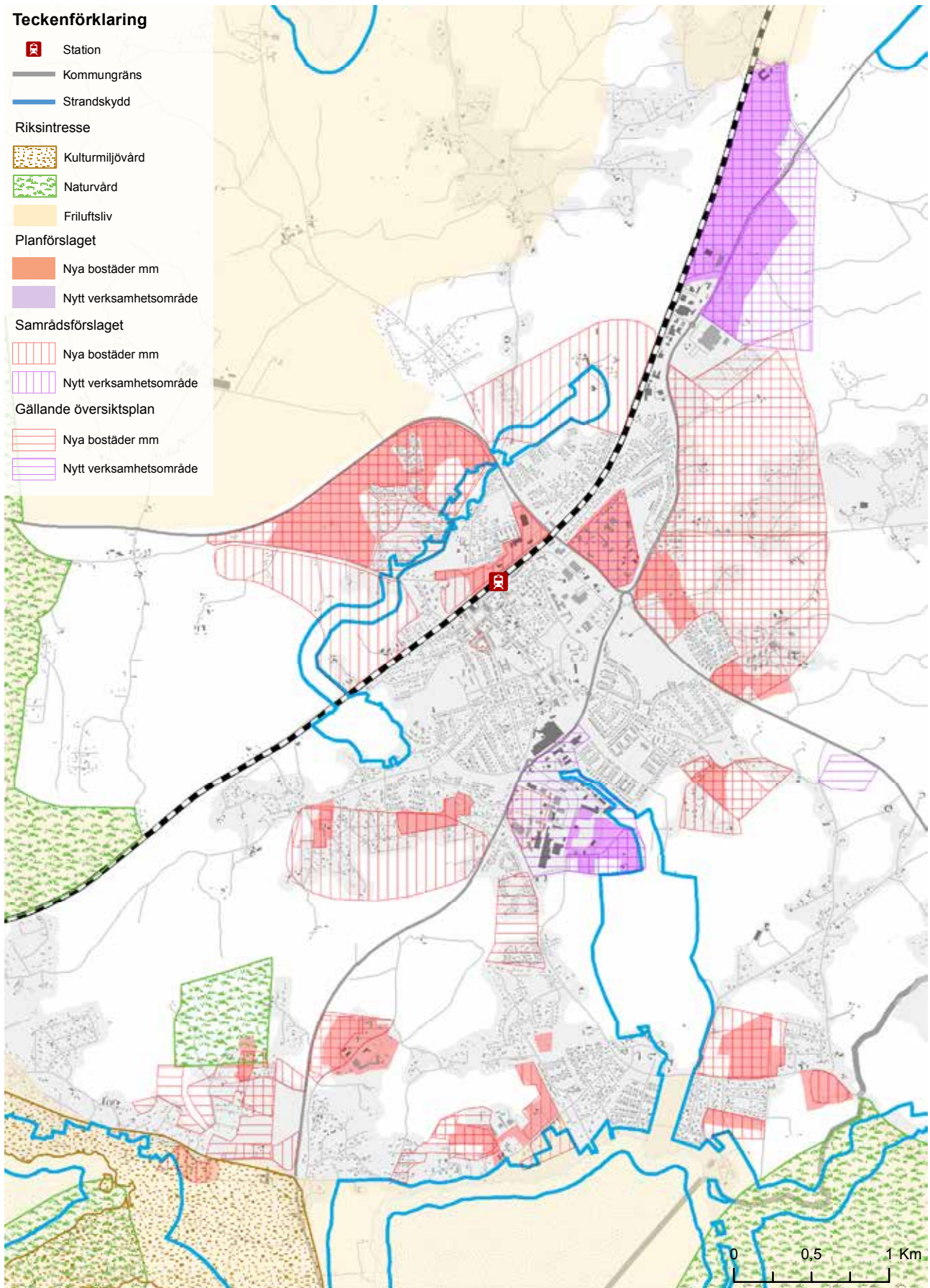
Markanvändningskartorna till jämförelsealternativen innehåller stora områden för friluftsliv och turism. Dessa ytor överlappade dock utbyggnadsområden, vilket medförde otydlighet. I nu aktuellt planförslag finns inga överlappningar i markanvändningskartan. De tidigare områdena för friluftsliv är nu till övervägande del naturområden eller grönområden.

#### *Område av riksintresse för friluftsliv*

Naturvårdsverket har beslutat om en utökning av området av riksintresse för friluftslivet parallellt med Höörs kommuns översiktsplanearbete. Den nya avgränsningen gäller inte bara Frostavallen, utan även Ringsjön med angränsande områden. Höörs kommun bejakar friluftslivsintresset.

Tre förändringsområden i översiktsplanen överlappar område av riksintresse för friluftslivet. Vid Jägersbo camping behöver frågan belysas närmare i samband med strandskyddsprövning och planläggning. Samma sak gäller för reningsverkets utvecklingsområde vid Ormanäs.

Utbyggnadsområdet Ljungstorp söder överlappar marginellt. Riksintressets värden kan där tas tillvara genom gångstråk utmed stengärdesgårdar och genom kilar mellan ny bebyggelse (jämför planen för Ringsjöbandet).



Figur U6.3.8. Utbyggnadsområden enligt planförslaget och jämförelsealternativen tillsammans med områden av riksintresse enligt miljöbalken 3 kap 6 §. Utbyggnadsområden vid Höör överlappar områden av riksintresse vid Blommeröd (kulturmiljövård samt friluftsliv), Karl Johans väg (naturvård), Jägersbo camping (friluftsliv). Marginell överlappning även vid Ljungstorp söder (friluftsliv). Även utvecklingsområde för Ormanäs reningsverk överlappar områden av riksintresse för kulturmiljö och friluftsliv. I övriga delar av kommunen finns inte längre några konflikter mellan områden av riksintresse och utbyggnadsområden.

## 6.4 Uppföljning

Översiktsplanen behöver följas upp regelbundet. Uppföljningen handlar både om hur översiktsplanen tillämpas i kommunens verksamhet och om övervakning av miljökonsekvenser. Viss typ av uppföljning ska ske varje år och annan uppföljning sker en gång per mandatperiod. De nio hållbarhetsperspektiven är grunden för all uppföljning. Betydande miljöpåverkan ska följas upp särskilt.

### Typer av uppföljning

#### Årlig uppföljning

Varje år sammanställs bostadsläget genom ett särskilt PM i samband med årsredovisningen. Den nya översiktsplanen ska följas upp på liknande sätt, samordnat med befintliga processer. Den årliga uppföljningen ska vara av enklare karaktär och ha fokus på centrala nyckeltal och aktuella frågor.

En viktig del av det årliga arbetet är att initiera uppdrag som stöder översiktsplanens mål med utgångspunkt i aktuella iakttagelser. För att nå målbilderna om Småstad i storstadsregion, Byar i utveckling, Tillgänglig natur med höga kvaliteter och Hållbara transporter krävs att översiktsplanen gör avtryck i verksamhetsplanering och budget.

#### Löpande verksamhet

Tillämpningen av översiktsplanen i kommunens löpande verksamhet innebär att övergripande inriktningar omsätts i mer praktisk planering. De nio uppföljningsperspektiven ska bli en naturlig del i beredningen av planbesked och planuppdrag för nya detaljplaner, och även vid miljöbedömning av planer om det blir aktuellt. På det sättet kan erfarenheter och bedömningar från det löpande planarbetet sammanställas utifrån liknande kriterier.

#### Varje mandatperiod

Varje mandatperiod ska kommunfullmäktige pröva om översiktsplanen är aktuell i förhållande till förutsättningar, behov, mål för hållbar utveckling mm. Uppföljning av hur översiktsplanen har tillämpats

och genomförts är en naturlig del av prövningen. Denna uppföljning bör omfatta alla de nio hållbarhetsperspektiven och innehålla bedömningar i alla frågor. Årliga uppföljningar och erfarenheter från löpande verksamhet är självklara underlag för bedömningarna, men det finns också anledning att dra nytta av tillståndsärenden, nyckeltal och erfarenheter från andra myndigheter.

### Befolkningstillväxt

Nyckeltal att följa upp varje år:

- Antal färdigställda bostäder per år, fördelat på småhus och flerbostadshus. Även fördelat utifrån markområdestyp i ÖP, med särskilt fokus på bebyggelsegrupper på landsbygd
- Planlagd mark för verksamheter som kommunen äger (Ha).

### Integrerad kommun

Inga lämpliga nyckeltal har identifierats. Uppföljningen baseras i stället på bedömningar kopplat till de specifika projekt som genomförts.

Åtgärd för bättre uppföljning:

- Utveckla förvaltningens processer för att löpande fånga upp vilka funktioner utöver bostäder som behöver tillgodoses vid utvecklingen av orterna.



## Samspel och möten

Inga lämpliga nyckeltal har identifierats. Uppföljningen ska beskriva utvecklingen av befintliga och nya offentliga rum och mötesplatser i småstaden Höör och i byarna, med särskild uppmärksamhet på de platser som kommunen har ett ansvar för.

## Enkelt vardagsliv som främjar folkhälsa

Nyckeltal att följa upp varje år:

- Antal färdigställda bostäder i centrala Höör.

I övrigt ska uppföljningen beskriva hur tillgängligheten till vardagens funktioner (livsmedelsbutik, skola, förskola och grönområden) förändras i småstaden Höör och i byarna. Utvecklingen av cykelbanor och kollektivtrafik är viktiga delar i tillgängligheten.

## Identitet

Inga lämpliga nyckeltal har identifierats. Uppföljningen ska beskriva hur kommunen har tagit hänsyn till karaktären i den befintliga miljön vid utvecklingen av platser och områden, med utgångspunkt i befintliga kunskapsunderlag och professionella bedömningar. Uppföljningen ska också beskriva hur människors hemkänsla och delaktighet har främjats genom dialog och medverkan.

Åtgärd för bättre uppföljning:

- Framtagande av ett arkitekturprogram.

## Miljöanpassat transportsystem

Nyckeltal att följa upp varje år:

- Antal färdigställda bostäder inom 1000 respektive 2000 m från stationerna.

Nyckeltal att följa upp varje mandatperiod:

- Antal fordonströrelser och andel tung trafik på regionalt viktiga vägar (Trafikverkets mätningar) och kommunalt vägnät (kommunens egna mätningar).
- Omgivningsbuller vid järnväg och större väg (Trafikverkets bullerkartläggning inför åtgärdsprogram, nästa program tas 2019)

I övrigt ska uppföljningen beskriva vilka satsningar som görs i utvecklingen av cykelvägnät, regionalt viktiga vägar och trafiksäkerhet i kommunen.

## Hänsyn till hav, sjöar och vattendrag

Nyckeltal att följa upp varje mandatperiod:

- Statusbedömningar för vattenförekomster (Vattenmyndigheterna)

I övrigt ska uppföljningen beskriva åtgärder och kunskapsutveckling kopplade till dagvatten, VA och översvämningssrisker.

## Hushållning med mark- och vattenresurser

Nyckeltal att följa upp varje år:

- Befintlig marktyp i områden som berörs av nya planuppdrag och planbesked, enligt indelningen i lantmäteriets fastighetskarta (Ha).

I övrigt ska uppföljningen beskriva hur större infrastrukturprojekt förväntas påverka markhushållningen, med utgångspunkt i aktuellt utredningsläge från Trafikverket.

Åtgärder för bättre uppföljning:

Utveckling av arbetsformer för att uppmärksamma och ta hänsyn till ekosystemtjänster.

## Skydd av natur-, kultur- och rekreativvärden

Inga lämpliga nyckeltal har identifierats. Uppföljningen ska beskriva hur skyddsvärda och skyddade områden förväntas påverkas av aktuella exploaterings- och utvecklingsprojekt. Både positiva och negativa effekter ska uppmärksammas. Skyddade områden, riksintressen och områden som är utpekade i kommunala planer och program ska uppmärksammas särskilt.

# Källförteckning

Källorna redovisas kapitel för kapitel i kronologisk ordning, med det nyaste först.

## U.1. Målbild och strategier

### Underlag från Höörs kommun

Strukturplan för Malmölund regionen 2035 (Godkänd i Höörs kommunfullmäktige 2017)

Vision 2025 och inriktningsmål för mandatperioden 2014-2018 (KF 2015-06-17)

Cykelplan (2013)

Trafikstrategi och trafikplan (2012)

### Underlag från Länsstyrelsen

Skånska åtgärder för miljömålen (2016:16)

### Underlag från övriga statliga myndigheter

Regeringens hemsida (regeringen.se)

Miljömålportalen (miljomal.se)

Folkhälsomyndighetens hemsida:

<https://www.folkhalsomyndigheten.se/motes-plats-social-hallbarhet/social-hallbarhet/>

Budgetpropositionen för 2016 (Prop 2015/16:1)

Boverket – översiktsplanering

Vision för Sverige 2025, Boverket (sverige2025.boverket.se)

### Underlag från Region Skåne

Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2016

Byggstart Skåne, Byggstart av höghastighetsjärnväg i Skåne (2016)

Planera för människor. Social hållbarhet kopplad till fysisk planering (2016)

Omvärldsanalys Region Skåne 2016

Trafikförsörjningsprogrammet (2016)

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025

Det Öppna Skåne 2030, regional utvecklingsstrategi (2014)

### Övriga underlag

Globala målen: <http://www.globalamalen.se>

Undersökningar av levnadsvillkor (ULF), SCB

Strukturplan för Malmölund regionen, gemensam målbild 2035 (2016)

## U.2. Småstad i storstadsregion

### Underlag från Höörs kommun

Plan för Ringsjöbandet (2016)

Naturvårdsprogrammet (2012)

Kulturmiljöprogram 2012 (2012)

Grönstrukturprogram för Höörs tätort med Stans-torp och Sätöfta (2007)

Höörs centrum, Trafikutredning (2003, Scandiaconsult)

### Underlag från Länsstyrelsen

Stationsnära läge (2010, tillsammans med Region Skåne och Trafikverket)

Kulturmiljöprogram för Skåne (2008)

### Underlag från övriga statliga myndigheter

Naturskyddsföreningen, Den glesa staden, 2006,

### Underlag från Region Skåne

Tågstrategiskt underlag för perioden 2020-2050 (2017)

Planera för människor. Social hållbarhet kopplad till fysisk planering (2016)

Planera för nya stationssamhällen (2016)

Planera för människor - Social hållbarhet kopplad till fysisk planering (2016)

Livskraftiga orter som en effekt av ESS och Max IV (2012, FOJAB på uppdrag av Region Skåne)

Bytespunkten som mötesplats (2011)

Öresundsregionen i ögonhöjd (2010, Gehl Architects på uppdrag av region Skåne)

### Övriga underlag

Social konsekvensanalys, Göteborgs stad (2011)

Stationsnaerhedspolitikken i hovedstadsområdet – baggrund och effekter (2002), Skov & Landskab på uppdrag av Plandivisionen i Hovedstadens Udviklingsråd

### U.3. Byar i utveckling

#### Underlag från Höörs kommun

Kulturmiljöprogram för Tjörnarps (2014)

Kulturmiljöprogram för Norra Rörum (2014)

Cykelplan (2013)

#### Underlag från Länsstyrelsen

Åkermarksgradering för gamla Malmöhus län och gamla Kristianstad län (kartdata).

### U.4. Tillgänglig natur med höga kvaliteter

#### Underlag från Höörs kommun

Naturvårdsprogram 2012 (2013)

Grönstrukturprogram för Höörs tätort med Stans-  
torp och Sätöfta (2007)

#### Övriga underlag

MittSkåne turism: <http://www.visitmittskane.se/>

Skåneleden: <http://www.skaneleden.se/>

### U.5. Hållbara transporter

#### Underlag från Höörs kommun

Strukturplan för Malmöregionen 2035 (God-  
känd i Höörs kommunfullmäktige 2017)

Gestaltningssprogram (2013)

Trafikstrategi (2012)

#### Underlag från övriga statliga myndigheter

Sverigeförhandlingen ([www.sverigeforhandlingen.se](http://www.sverigeforhandlingen.se))

Förslag till nationell plan för transportsystem  
2018-2029, Trafikverket

Åtgärdsvalsstudie Höghastighetsjärnväg Jönkö-  
ping - Malmö, Förhandskopia 2017-02-15 (Tra-  
fikverket) med underlagsrapporter Landskapska-  
raktärsanalys och Miljöbedömning

Åtgärdsvalsstudie Väg 13/23 Ekeröd-Hörby (2017,  
Ramböll på uppdrag av Trafikverket)

Byggstart Skåne. Avsiktsförklaring mellan Region  
Skåne och kommuner om kapaciteten på Södra stam-  
banan

Utbyggnad befintliga stambananor (Trafikverket 2016)

Inriktning för utbyggnad av väg 23 delen Gård-

stånga- Tjörnarps, Diskussionsunderlag juni 1997  
(Vägverket)

Arbetsplan för tätortsåtgärder väg 23, vägverket,  
2014-04-01

Stambanan.com: <http://stambanan.com/>

Vägtrafikflödestrafikkartan: <http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikfloden>

#### Underlag från Region Skåne

Godsstrategi för Skåne (Region Skåne 2017)

Scenarioanalys för järnvägens utveckling i Skåne  
(2015, Sweco på uppdrag av Region Skåne)

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne  
2014-2025

### U.6. Konsekvenser

#### Underlag från Höörs kommun

Kulturmiljöprogrammet (2013)

Översiktsplan för Höörs kommun 2012 samrådsför-  
slag

Naturvårdsprogram 2012 (2013)

Grönstrukturprogram för Höörs tätort med Stans-  
torp och Sätöfta (2007)

Översiktsplan 2002

#### Underlag från Länsstyrelsen

Stationsnära läge (2010, tillsammans med Region  
Skåne och Trafikverket)

#### Underlag från övriga statliga myndigheter

Åtgärdsvalsstudie Väg 13/23 Ekeröd-Hörby (2017,  
Ramböll på uppdrag av Trafikverket)

Nationell plan för transportsystemet 2014-2025,  
Trafikverket.



2018-03-29

Dnr 401-1615-2018

**Kontaktperson**

Enheten för samhällsplanering  
Daniel Axelsson  
010-22 414 88  
skane@lansstyrelsen.se

Höörs kommun  
[kommun@hoor.se](mailto:kommun@hoor.se)

## Granskningsyttrande för översiktsplan för Höörs kommun *Kommunens dnr KSF 2009/149*

### Redogörelse för ärendet

Höörs kommun har översänt översiktsplanen för Höörs kommun, till Länsstyrelsen för granskning enligt 3 kap. 7§ plan- och bygglagen (SFS 2010:900, här hänvisad till som PBL). Översiktsplanen (ÖP) överblickar Höörs utveckling fram till 2035 med målet att: *Höör ska utvecklas som kärna i det flerkärniga Skåne. En högklassig kollektivtrafik knyter Höör till utbudet av arbetsplatser, utbildning och kulturupplevelser i de nationella och regionala kärnorna. Höör ska förtätas med fler bostäder som stärker både kollektivtrafiken och ett brett, lokalt serviceutbud. Kollektivtrafik och cykelvägar ska knyta byarna och landsbygden till utbudet av service och kultur i Höör, samtidigt som de gör det enkelt att ta del av landskapet och naturens möjligheter.*

För att nå det målet identifierar kommunen fyra teman som Höörs kommun vill utveckla: Småstad i storstadsregion, Byar i utveckling, Tillgänglig natur med höga kvaliteter och Hållbara transporter. Till dessa fyra teman har kommunen kopplat på olika strategier som bygger på en strategikarta från Boverkets förslag till ÖP-modell som utgångspunkt.

Under utställningstiden ska länsstyrelsen enligt 3 kap. 16 § PBL avge ett granskningsyttrande över planförslaget. Av yttrandet ska det framgå om:

- Förslaget inte tillgodoser ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken (MB)
- förslaget kan medverka till att en miljökvalitetsnorm (MKN) enligt 5. kap MB inte följs,
- redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen inte är förenlig med 7 kap. 18 e § första stycket MB (strandskyddsområde),
- sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt,
- en bebyggelse eller ett byggnadsverk blir olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Granskningsyttrandet ska i enlighet med 3 kap. 20 § PBL redovisas tillsammans med översiktsplanen. Om länsstyrelsen inte har godtagit planen i en viss del, ska detta anmärkas i planen.

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Plusgiro/Bankgiro	E-post	www
205 15 Malmö	Kungsgatan 13	010-224 10 00vx	010-224 11 00	6 88 11-9	skane@lansstyrelsen.se	www.lansstyrelsen.se/skane
291 86 Kristianstad	Ö Boulevarden 62 A	010-224 10 00vx	010-224 11 00	5050-3739		



## Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen är mycket positiv till det omfattande arbete och den höga ambition som Höörs kommun tillägnat sitt översiktsplanarbete. Handlingarna ger en bra nulägesbeskrivning av Höör samt kommunens roll och förutsättningar i både ett lokalt och regionalt perspektiv.

Översiktsplanen har ett systematiskt upplägg och de olika handlingar återspeglar och redogör för förutsättningar, möjligheter och konsekvenser inom kommunen för att nå sin målbild och sin utvecklingsstrategi. Länsstyrelsen anser att detta ger sammantaget en mycket god utgångspunkt för kommande planering i kommunen. Länsstyrelsen kan konstatera att de synpunkter som Länsstyrelsen framfört i samrådsskedet har bearbetats och utvecklats i handlingarna. De allmänna intressena är väldefinierade och noggrant redovisade i handlingarna.

Redovisningen av lagstiftningen och hänsynsområden för kulturmiljön på såväl nationell som regional och lokal nivå är utförlig och ger en god bild av de sammanhang som kulturhistoriska hänsyn behöver tas. Särskilt gäller detta de områden i Höörs tätort samt i Tjörnarps och Norra Rörums som omfattas av kulturmiljöunderlag som tagits fram under senare tid. Redovisade ställningstaganden ger mycket goda förutsättningar för att hantera kulturhistoriska värden vid laggivning och planering. Länsstyrelsen saknar dock vägledning och ställningstaganden till hur värden inom riksintresset för kulturmiljö tillgodoses. Länsstyrelsen anser att översiktsplanen har en bra redovisning av både dagvattenpolicy och påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten, generella översvämningsrisker och klimatpåverkan.

Av handlingarna framgår att för att kunna hantera transporter av gods och personer behövs ny infrastruktur. Länsstyrelsen anser dock att åtgärder som inte finns med i nu gällande ekonomiska planer inte ska användas som en planeringsförutsättning och kan därmed inte utgöra en förutsättning för ÖP då åtgärderna inte är beslutade och saknas i Trafikverkets åtgärdsplanering.

Länsstyrelsens övergripande ställningstaganden avseende skyldighet att lämna synpunkter enligt 3 kap.16 § PBL anges här i punktform.

- Länsstyrelsen bedömer att det finns risk för att riksintresse för kulturmiljövården (3 kap. 6 § MB) inte tillgodoses. Länsstyrelsen saknar vägledning och ställningstaganden för alla områden som omfattas av riksintresset med undantag från M37 Ageröd – Bosjökloster – Mölleriket.
- Länsstyrelsen bedömer att det finns risk för att riksintresse för anläggningar och kommunikationer (3 kap. § 8 MB) inte tillgodoses. Länsstyrelsen anser att det saknas beskrivning av hur riksintresse för kommunikation kommer att tillgodoses och vilka konsekvenser planförslaget har på riksintressena.



- Höörs kommun har i framtagna handlingar konstaterat att buller kommer att hanteras i den fortsatta planeringen. Länsstyrelsen bedömer därmed att frågan kvarstår inför fortsatt planläggning och prövning.
- Länsstyrelsen bedömer att frågan om förenlighet med strandskyddslagstiftningen kvarstår vid kommande planläggning och prövningar för föreslagen utbyggnad av reningsverket vid Ormanäs och Jägersbo camping.

### Länsstyrelsens synpunkter

#### *Riksintresse för kulturmiljövården (3 kap. 6 § MB)*

Riksintresse för kulturmiljövården M37 Ageröd – Bosjökloster – Mölleriket beskrivs ingående och fördjupat utifrån värdekärnor inom det större området, vilket är positivt. I anslutning till de utvecklingsområden som rör riksintresset finns även redovisade bedömningar av påverkan på riksintresset. Länsstyrelsen ser ingen orsak att göra någon annan bedömning än kommunen i dessa delar. Länsstyrelsen saknar dock vägledning och ställningstaganden till hur värden inom riksintresset i övrigt kan säkerställas och utvecklas. Endast en kort text redovisar sådan hänsyn, och denna saknar helt egna kommunala och platsspecifika ställningstaganden. Länsstyrelsen bedömer att detta ger svaga förutsättningar att hantera riksintressets värden vid lovgivning, vilket på sikt kan leda till att värdena försvagas.

#### *Riksintresse anläggningar för kommunikationer (3 kap §8 MB)*

Väg E22, väg 13 (Höör-Ystad) samt väg 23 i Höörs kommun är utpekade som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Figur H4.1.4 i Hänsynsdelen av översiktsplanen överensstämmer inte med beskrivningen i text avseende vilka vägar som är av riksintresse i Höörs kommun. Kartan kan tolkas som att hela väg 13 samt väg 17 är av riksintresse, vilket inte är korrekt och behöver ändras i översiktsplanen. Väg 17 är inte av riksintresse, och väg 13 är av riksintresse på sträckan Höör-Ystad.

Länsstyrelsen anser att det saknas beskrivning av hur riksintresse för kommunikation kommer att tillgodoses och vilka konsekvenser planförslaget har på det riksintresset. Länsstyrelsen gör därmed bedömningen att frågor som berör riksintresset för kommunikation kvarstår inför kommande planläggning och prövning.

### Strandskydd

Länsstyrelsen delar uppfattningen att det är möjligt att i framtiden utveckla reningsverket inom strandskyddat område. En noggrann prövning mot strandskyddsbestämmelserna i samband med detaljplanläggning kommer dock bli nödvändig.



Länsstyrelsen ser även vissa möjligheter att utveckla Jägersbo camping vid prövning mot strandskyddsbestämmelserna. I detta sammanhang vill Länsstyrelsen påpeka att det oftast är lättare att förena uppställningsplatser för husvagnar och husbilar än med t.ex. stugor och andra permanenta anläggningar med strandskyddet. Länsstyrelsen anser att det generellt sett är lämpligare att pröva ett upphävande av strandskyddet vid detaljplanering än att hantera det som en dispens.

Länsstyrelsen gör bedömning att frågan om utbyggnad inom strandskyddat område för Jägersbo Camping och reningsverket vid Ormanäs kvarstår vid fortsatt planläggning och prövning.

## Länsstyrelsens Rådgivning

### Ringsjöbandet

Länsstyrelsen anser att i en kommunomfattande översiktsplan bör tidigare fördjupade översiktsplaner arbetas in i det dokumentet av tydlighets skull. Den fördjupade översiktsplanen för Ringsjöbandet redovisas som fortsatt gällande med ändringar. Länsstyrelsen har inte kunnat ta ställning till förändringar av fördjupningen då handlingarna som ska prövas i sin helhet inte ingått i granskningen. Länsstyrelsen bedömer att det granskningsyttrande som Länsstyrelsen avgett (Länsstyrelsens DNR 402-29113-15) till den fördjupade översiktsplanen för Ringsjöbandet fortsatt gäller.

### Buller

Avseende figur H5.2.3 och H5.2.4 vill Länsstyrelsen förtydliga att kartorna är redovisade i Lden, det vill säga det europeiska måttet för buller. De europeiska måtten för buller skiljer sig från svenska mått och måtten har olika användningsområden. Lden är inte jämförbart med de svenska ekvivalent- och maxnivåerna. För Sverige gäller mål, mått och åtgärdsplaner enligt beslut från riksdag och regering.

### Fornlämningar

Avseende redovisade utvecklingsområden vill Länsstyrelsen påpeka att det i anslutning till flera av dessa finns kända fornlämningar som behöver hanteras i den fortsatta planeringen. Arkeologisk utredning kommer även att krävas av områden som planeras för exploatering för att fastställa om ytterligare fornlämningar finns inom områdena. Chansen att påträffa fornlämningar är exempelvis stor i anslutning till stränderna längs Ringsjöbandet. Länsstyrelsen uppmanar därför kommunen att redan tidigt i planeringen samråda med Länsstyrelsens kulturmiljöenhet om behovet av arkeologiska insatser.

Inom utbyggnadsområdet Maglehill finns två boplatssområden som är registrerade i FMIS. Länsstyrelsen har tidigare efter genomförd förundersökning tagit ställning till att ytterligare arkeologiska åtgärder inte behövs i anslutning till lämningarna.





## Infrastruktur

Kommunen bör uppdatera översiktsplanen vad gäller *Regional transportinfrastrukturplan för Skåne*, RTI och *Nationell plan för transportsystemet*, NTI 2018-2029, innan antagandet så att handlingen inte är inaktuell, eftersom de båda planerna kommer att antas innan sommaren 2018.

Kommunen har i sin planering utgått från att upp till 5 km från en station är ett stationsnära läge. En stor del av bostadsutbyggnaden föreslås på ett avstånd som är mer än 2 km från stationen. Länsstyrelsen anser inte dessa utbyggnadsområden kan anses utgöra stationsnära läge och ger därför inte en förutsättning för hållbar utbyggnad. Förslaget följer inte kommunens mål att nya bostäder ska koncentreras i områden med god kollektivtrafik.

### *Järnväg – Södra stambanan*

Utbyggnad till fyra spår på Södra stambanan (utöver Lund-Arlöv) finns inte med i det förslag till ny Nationell plan för transportsystemet 2018-2029, som Trafikverket efter direktiv och infrastrukturproposition från regeringen har tagit fram. Trafikverket anser ändå att det är positivt att kommunen lyfter frågan om att reservera mark i järnvägens närhet. Detta kan behövas för utveckling av järnvägen, även om fyra spår på Södra stambanan inte blir aktuellt. Oberoende av höghastighetsjärnvägen kan det i framtiden komma att bli aktuellt att exempelvis förlänga befintliga vändspår på Södra stambanan vid Höörs station. Kommunen har i markanvändningskartan inte markerat en ny sträckning för "eventuell höghastighetsbana" genom Höör, vilket Länsstyrelsen anser är korrekt hantering, innan det finns en beslutad korridor för banan.

## Beslutande

Detta yttrande har beslutats av länsöverdirektör Ola Melin. I den slutliga handläggningen har enhetschef Kajsa Palo deltagit. Planhandläggare Daniel Axelsson har varit föredragande.

*Detta beslut har bekräftats digitalt och har därför ingen namnunderskrift.*

Ola Melin

Daniel Axelsson

Det här är översiktsplanen för Höörs kommun. Planen antogs av kommunfullmäktige 20 juni 2018 och består av två tryckta delar och en webbkarta.

Detta är *Utvecklingsdelen* som innehåller målbild, utvecklingsstrategi och förändringsförslag tillsammans med markanvändningskartan. Här lyfter Höörs kommun fram de teman som är i särskilt fokus för kommunens utveckling. Detta dokument riktar sig särskilt till dig som vill förstå kommunens utveckling i ett större sammanhang och som vill veta vad kommunen kommer att satsa på under de närmaste åren.

*Hänsynsdelen* ger en mer fullständig bild av de förutsättningar och allmänna intressen som finns att ta hänsyn till vid förändringar och utveckling. Det är i hänsynsdelen som kommunen talar om vilka mer generella hänsyn som behöver tas till olika intressen när det kommer frågor om förändrad markanvändning. Dokumentet är användbart för dig som är intresserad av ett specifikt sakområde.

*Webbkartan* är det bästa verktyget om du snabbt vill sätta dig in i vad som gäller på en specifik plats. I webbkartan hittar du både markanvändningskartan och hänsynsområden. Du hittar webbkartan på [www.hoor.se](http://www.hoor.se).