

Figur 1. Översiktskarta, planområdets läge med järnvägen väster om och väg 23 öster om samt centrala Höör i söder.

## PLANBESKRIVNING

# Detaljplan för del av Ekeröd 6:4 Verksamhetsområde N södra delen

i Höör, Höors kommun, Skåne län

Upprättad: 2020-10-06

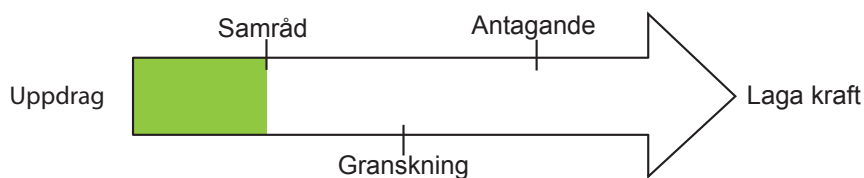
Rolf Carlsson  
sambhällsbyggnadschef

Anneli Andersson  
planarkitekt

- Plankarta med planbestämmelser
- Planbeskrivning (denna handling)
- Grundkarta
- Förteckning över fastigheter, sändlista
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande

## Innehåll

Innehåll.....	2
Tidplan.....	2
Inledning .....	3
Strategisk miljöbedömning.....	7
Förslag.....	9
Planbestämmelser och motiv .....	14
Konsekvenser .....	15
Genomförande .....	26



## Tidplan

Planprocessen sker med standardförfarande och *beräknas* fortgå enligt följande tidplan:

Samråd	hösten 2020
Granskning	vintern 2020
Antagande (KS)	vintern - våren 2020
Laga kraft	våren 2020

## Läshänvisning

En detaljplan är ett juridiskt gällande dokument för hur och var bebyggelse, utemiljö, vägar mm får ske. Det är plankartan med planbestämmelser som är det juridiska dokumentet, men för att få all information och se helheten i ärendet så behöver plankartan läsas tillsammans med denna planbeskrivning. Utredningar har också tagits fram tillhörande detaljplanen. Vilka de är anges på framsidan. Planbeskrivningen ska underlätta förståelsen av planförslaget samt redovisa planens syfte, konsekvenser, genomförande och förutsättningar.

# Inledning

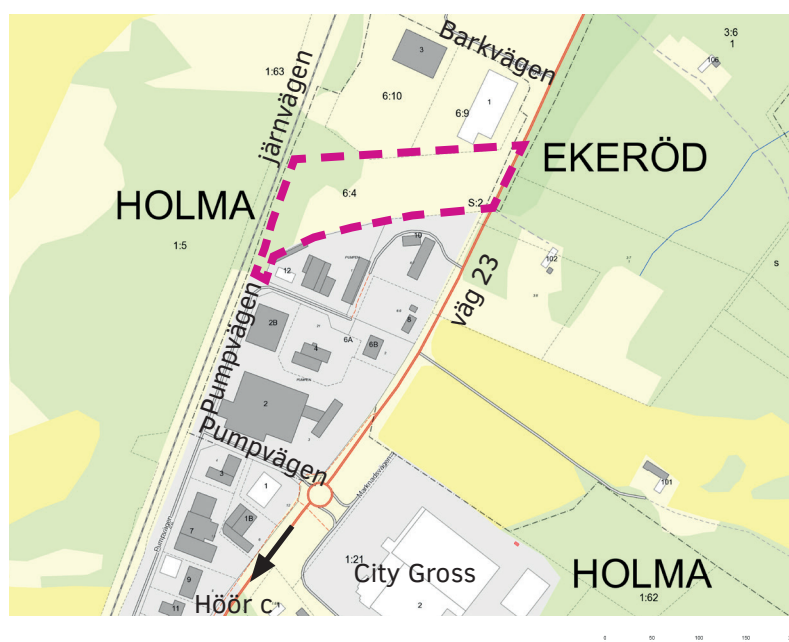
## Detaljplanens syfte och huvuddrag

Planområdet är en del av Verksamhetsområde Nords södra del. Marken ligger mellan väg 23 i öster och järnvägen, stambanan Malmö-Stockholm, i väster och har därför regionalt annonsläge samt ligger logistiskt bra till för verksamheter.

Planuppdrag beslutades av kommunstyrelsen 2016-05-09, och beslutet innebar att marken som denna detaljplan omfattar skulle tas med i den då pågående detaljplanen för södra delen av Verksamhetsområde nord. Den detaljplanen antogs 2017-09-27 och vann laga kraft 2017-10-28, men eftersom markområdet som denna detaljplan omfattar då inte hade stöd för att användas till verksamheter i den då gällande Översiktsplanen (2002), så valde kommunen att ta bort denna del innan antagandet. Sedan dess har en ny översiktsplan, som redan då var långt framarbetad, antagits sommaren 2018. Gällande ÖP (2018) stödjer att marken, cirka 1,8 ha, som är del av ett gammalt vägområde som detaljplanelades 1974 för omdragning av väg 13/23 (dåvarande väg 15), kan användas för verksamheter, Z. I Översiktsplanen beskrivs hur väg 23 planeras utvecklas med gång- och cykelväg med trädplanteringar intill (ÖP sid 187) vilken ingår med del i denna detaljplan. Natur ingår i östra delen för bevarande av naturen samt för dagvattenhantering och närmast järnvägen ingår mark för järnväg.

Användningen av marken lämpar sig för olika verksamheter och beteckningen på kvartermarken anges till Z. Användningen Z-verksamheter enligt Boverkets beskrivning av planbestämmelsen är användningen bred och innehåller olika typer av ytkrävande verksamheter som har begränsad omgivningspåverkan. Det ingår lokaler för serviceverksamheter, tillverkning, lager och verkstäder. Det kan till exempel vara fordonsservice, bilprovning eller liknande. Även verksamheter med behov av lokaler för material eller utrustning så som el- och byggföretag eller företag som erbjuder hushållsnära tjänster ingår. Handel med varor som produceras inom området kan ingå i användningen. Det handlar då framför allt om partihandel. I mindre utsträckning får även försäljning till enskilda förekomma med varor som producerats i området. Handel med skrymmande varor ingår också i användningen. Utbildningar med behov av stort utrymme eller med viss omgivningspåverkan, som utbildningar inom bygg- eller fordonsteknik kan också inrymmas i användningen. I användningen ingår även komplement till verksamheten, så som parkering och kontor.” (enl. Boverkets hemsida 20200824 och Boverkets allmänna råd 4.20 Verksamheter – 4 kap. 5 § 3, 11 § 2 och 30 § PBL).

Avsikten är att befintliga verksamheter intill, som meddelat att de är i behov av mark för att utöka sina verksamheter, ska kunna reglera mark från planområdet till sina fastigheter och ha tillfart till



Figur 2. Verksamhetsområde Nord med planområdet markerat, med Navet beläget söder om och CityGross sydost om.

marken från sin befintliga fastighet. Om det inte finns intresse från intilliggande markägare att köpa kvartersmarken, ska den även kunna avstyckas till en eller två nya fastigheter. För att kunna skapa tillfartsväg till fastigheten eller fastigheterna, så ingår en sträckning av kvartersmarken för anläggande av tillfartsväg som kan ansluta till den kommunala gatan vid Pumpvägen och om två fastigheter bildas ska det skapas vägservitut till förmån för den östra fastigheten att köra över den västra (belasta) för att nå tillfart via Pumpvägen. Kvartersmarken Z ansluts alltså med ett skaft, närmast Pumpvägen 8 meter brett och längre i österut 12 m brett, som kan anläggas som tillfartsväg inom kvartersmarken. Avsikten är att även slänter ska kunna rymmas inom tillfartsområdet som ligger på en lägre nivå i förhållande till befintlig angränsande fastighet, Pumpen 1.

Närmast järnvägen läggs ett område för användningen Järnväg, T, liksom det finns i detaljplanen norr om. I detta område plus kommunens naturmark öster om har trafikverket ett servitut 1267-981.1 skapat 2008 med avsikt att kunna nå området närmast järnvägen för trädsäkring.

För att kommunen ska kunna nå sin naturmark, i detaljplanen NATUR, så avsätts ett 6 meter brett område mot Pumpvägen för tillfart för drift av naturmarken.

Närmast väg 23 ingår en sträckning för gång- och cykelväg samt en yta för plantering som planläggs som allmän platsmark.

Planens syfte, enligt 4 kap. 30 och 32 §§ PBL, har betydelse särskilt när det gäller vilka avsteg som kan tillåtas från detaljplanen i bygglov och sammanfattas därför enligt nedan på plankartan:

*Syftet med detaljplanen är att möjliggöra att kvartersmark ska kunna användas för verksamheter. Byggnaders placering regleras med 30 meters skyddsavstånd intill väg 23 som är farlig godsled. Byggnaders utseende regleras för att skapa en tilltalande miljö vid Höörs norra infart. Naturområde avsätts för befintlig naturmark med bland annat ekar och gång- och cykelväg och mark för plantering avsätts utmed väg 23. I väster avsätts mark för järnvägsändamål.*

#### *Bakgrund*

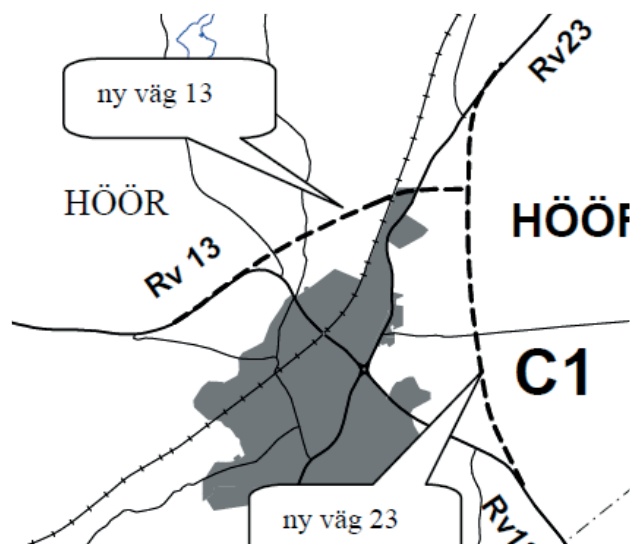
Planområdet är sedan 1974 planlagt som "T" trafik, med avsikt att anlägga en väg. Bakgrunden är att det fanns planer på förbifarter både väster och öster om Höör, se figur 4. Den västliga förbifarten motiverades som en del av väg 13/109 Ystad-Höör-Helsingborg. Det befarades att den tunga trafiken skulle 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 antyder att väg 13 väster om Höör får en mindre framträdande funktion i det regionalt övergripande vägnätet. Trafikflödet 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 för lastbilstrafik 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 väg-



*Figur 3. Panoramavy. Fotot visar ett skogsparti på en mindre backe och lågänt, fuktig mark närmast järnvägen. Planområdet är beläget på gräsmarken framför skogsdungen.*





Figur 4. Tidigare planering för västlig och östlig förbifart förbi Höörs tätort (Översiktsplan 2002). Vägreservatet som denna detaljplan ersätter skulle vara en länk i en ny dragning av väg 13 nordväst om Höör. Avsikten var att väg 13 och 23 skulle mötas utanför Höörs tätort.

reservatet finns därför inte längre med i översiktsplanen. Däremot finns den östliga förbifarten förbi Höör med i översiktsplanen.

I den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2018-2029 finns regionala investeringsmedel avsatta för att genomföra en ny väg 13/23 från Ekeröd norr om Höör till Hörby. För närvarande utreder Trafikverket satsningen i en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för väg 23 i hela sträckningen från Rolsberga i söder till Tjörnarp i norr. Trafikverket understryker att ÅVS är ett verktyg för att granska brister och behov förutsättningslöst och det går inte att säga i förväg var den framtida väg 23 ska gå eller hur den ska se ut. Höörs kommun kommer att integrera slutsatserna från ÅVS för väg 23 i det fortsatta arbetet med denna detaljplan, men hittills finns inget som pekar på att det finns konflikter mellan detta planförslag och framtida satsningar på väg 23.

### Planförfarande

Planförslaget följer översiktsplanen, bedöms inte leda till betydande miljöpåverkan och är inte av betydande intresse för allmänheten. Det är därför möjligt att tillämpa standardförfarande.

### Mål

För mandatperioden har kommunen tagit fram en vision för 2025 med fyra mål som gäller för all verksamhet. I målen svarar utbyggnaden tydligast mot uppfyllande av målet *God livsmiljö och boende för alla* samt *Innovativa och ansvarsfulla* men också målet *Långsiktig hållbar ekonomi*. I syfte att ge en bra service behövs fler boendialternativ, god äldreomsorg, enklare och snabbare kommunikationer, bra utbud av kultur och fritidsaktiviteter.

### Vad innebär utbyggnaden för målen?

Genom att kommunen anlägger tomtmark för verksamheter i anslutning till befintliga verksamheter



Forts figur 3. Panoramavy. Fotot visar ett skogsparti på en mindre backe och därefter lågänt, fuktig mark närmast järnvägen. Planområdet är beläget på gräsmarken. I norr syns tak på en byggnad för verksamhet söder om Barkvägen.



Figur 5. Vy från planområdet sett västerifrån i riktning söderut där företag med pool-försäljning syns intill väg 23.

så bidrar utbyggnaden till att arbetsplatser kan skapas i nära anslutning till bostäder.

Förslaget kommer erbjuda 1-2 tomter för verksamheter som kan användas till många olika slags användningsområden som följer Boverkets definition av användningen Z.

Den befintliga naturen med större träd, i huvudsak ek, al och björk, säkras genom att marken förläggs som natur i detaljplanen. Naturen med både torra biotoper och fuktmark på lägre nivåer närmare järnvägen levererar en mängd ekosystemtjänster (Ekosystemtjänster är alla produkter och tjänster som naturens ekosystem ger människan och som bidrar till vår välfärd och livskvalitet. Pollinerering, naturlig vattenreglering och naturupplevelser är några exempel). Den bevarade naturen inom verksamhetsområde nord kommer även fungera som spridningsstråk för flora och fauna ut i landskapet och bidra till en ökad biologisk mångfald och en viktig funktion är dagvattenfördröjningen i den låglänta kärrmarken inom naturmarken och inom marken för järnväg.

Byggnaders volymer och utformning bör följas upp i bygglov och genomförande så att de anpassas i volym och utförande till omkringliggande bebyggelse. Bebyggelsen närmast väg 23 blir mest synlig då den är en del i norra entrén till Höör och bör därför ha ett utseende som bidrar till ett välkomnande uttryck. Sammantaget skapas en god bebyggd miljö.

#### **Ekonomi för byggnation, anläggning och drift**

I målen som kommunfullmäktige antog 2019 och som gäller fram till 2023, anges att Höörs kommun ska agera för att ha långsiktig och hållbar ekonomi och miljö. Vid genomförandet innebär utbyggnaden samhällsekonomiska kostnader för drift av den allmänna platsmarken. Avsikten är att den inte ska användas som en publik plats utan planläggs för att bibehålla sin växtlighet med större träd och varierade biotoper.

## **Plandata**

### **Läge**

Planområdet är ett obebyggt markområde beläget cirka 1 km norr om Höörs centrum, direkt väster om väg 23 och öster om järnvägen samt nordväst om City Gross. Den del som avsätts för verksamheter är beläget högre än den västra delen av planområdet där det finns ett mindre, och på grund av sitt läge, otillgängligt naturområde med låglänt, fuktig mark närmast järnvägen samt en mindre skogsbacke med ekar längre österut, som höjer sig något över det fuktiga området. Naturområdet är redan detaljplanlagt i norra delen och med denna detaljplan avses resten av det sammanhållna naturområdet planläggas som NATUR. (se foto figur 3a och 3b, och gällande detaljplaner figur 18-21).



Figur 6. Vy från del av planområdet som utgörs av ett markområde som varit planlagt för vägområde sedan 1974. Fotot är taget västerifrån i riktning norrut. En byggnad som används som kakelvaruhus syns i bilden strax intill Väg 23 och söder om Barkvägen.

### **Areal**

Planområdet omfattar cirka 1,8 hektar varav cirka 1 ha är avsatt som kvartersmark för verksamheter, Z. Allmän platsmark fördelas på ca 355 kvm för gång- och cykelväg och 5695 respektive ca 735 kvm naturmark och mark för järnvägsändamål, T, avsätts med ca 1210 kvm.

### **Avgränsning**

Planområdet angränsar i öster till väg 23 och i väster till järnvägen, Södra stambanan (Malmö-Stockholm). I norr och söder avgränsas planområdet av befintliga fastigheter för verksamheter, logistikverksamhet/varuhus, upplag/sortering, försäljning av skrymmande varor, tillverkning med mera.

### **Ägoförhållanden**

Planområdet omfattas av del av fastigheten Ekeröd 6:4 som ägs av Höörs kommun.

### **Topografi**

Planområdet är relativt plant inom kvartersmarken Z förutom i sträckningen med möjlighet att anlägga tillfartsväg anslutande till Pumpväge. Där skiljersig nivåerna ca 2 meter i vissa sträckningar och det är fuktiga lågparti med torvmark som behöver grävas ur och fyllas upp. Inom hela planområdet (kvartersmark och allmän platsmark) ligger nivåerna på cirka 87,5 - 92 meter ö.h.

### **Nuvarande användning**

Kvartersmarken, Z, består till största del av gräsmark förutom i den del som föreslås för tillfartsväg anslutande till Pumpvägen. Närmre järnvägen finns ett mindre skogsparti på en backe bevuxen huvudsakligen med ek, björk och al samt buskar, fläder, slån, hassel, brakved med flera arter, se foton figur 3 samt 5 och 6.

## **Strategisk miljöbedömning**

Miljöbedömningen ska integreras i processen för att ta fram en plan och bör påverka hur planen utformas. Målet bör enligt lagstiftningen vara att genomförandet av planen medför så lite negativ påverkan som möjligt på miljön.

### **Miljöbedömning enligt plan- och bygglagen**

Kommunen ska i varje enskilt fall göra en undersökning för att avgöra om genomförandet av en detaljplan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Undersökningen ska utgå från de kriterier som finns i miljöbedömningsförordningen. Kommunen ska i undersökningen ta hänsyn till ett antal kriterier, bland annat miljöeffekter. Miljöeffekter kan vara direkta eller indirekta och de kan vara positiva eller negativa för miljön. Effekterna kan vara tillfälliga eller bestående, kumulativa eller inte kumulativa och kan vara sådana som uppstår på kort, medellång eller lång sikt.

### Betydande miljöpåverkan

Bestämmelserna i plan- och bygglagen om miljöbedömning syftar till att integrera miljöaspekter i planen, så att en hållbar utveckling främjas. Detaljplaner ska miljöbedömas och MKB upprättas, om det vid undersökning framkommer att genomförandet av planen kan leda till en betydande miljöpåverkan.

### Bedömning av miljöpåverkan, avvägning miljöbalken.

Marken har använts som jordbruksmark för gräsodling/vall inom det som avses förändras till kvartermark. Med sin mindre storlek som förändras till kvartermark, knappt 1 ha, och sitt läge mellan den högt trafikerade väg 23 och järnvägen och med verksamheter norr och söder om är bedömningen att marken, som i gällande detaljplan är planlagd för trafik, lämpar sig bättre för verksamheter.

Genomförandet av detaljplanen bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 3§ miljöbalken och i 5 kap 18 § plan- och bygglagen. En särskild miljökonsekvensbeskrivning ska därför inte upprättas. Miljökonsekvenserna redovisas i denna planbeskrivning. Utvidgning av verksamhetsområdet som denna detaljplan medför, stämmer överens med den gällande översiktsplanen 2018. Se vidare avsnittet ”Konsekvenser”.

### Buller

Det finns inga riktvärden för trafikbuller gällande verksamheter, Z, men det är viktigt att ha buller med i åtanke vid planering av byggnad för arbetsplats så att god arbetsmiljö skapas.

### Trafikmängd bilar

Se beräknade trafikmängder för 2040, tabeller figur 7 och 8.

Enligt trafikverkets hemsida (<https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>) trafikeras väg 23 (beräknat efter stickprovsmätning 2019-01) utanför planområdet med 9546 fordon totalt/årsmedeldygn (ÅDT) (osäkerhet 8 fordon), varav tung trafik beräknades till 1446 (osäkerhet 6 fordon). Med utgångspunkt från dessa trafikräkningar har kommunen räknat upp trafikflödet till år 2040 beräknat med hjälp av Trafikverkets uppräkningsfaktor för Skåne, kvot 1,53 för lastbil och kvot 1,44 för personbilar. (Trafikverkets PM för manuell trafikuppräkningsfaktor, EVA, gällande från 20180401).

Vägnamn	Total ÅDT	Personbilar, ÅDT	Tung Trafik, ÅDT	Hastighet (km/h)
---------	-----------	------------------	------------------	------------------

Figur 7. Beräknad trafikmängd för år 2040 utmed planområdet på väg 23.

Väg 23	13746	11534	2212	70
--------	-------	-------	------	----

### Trafikmängd tåg

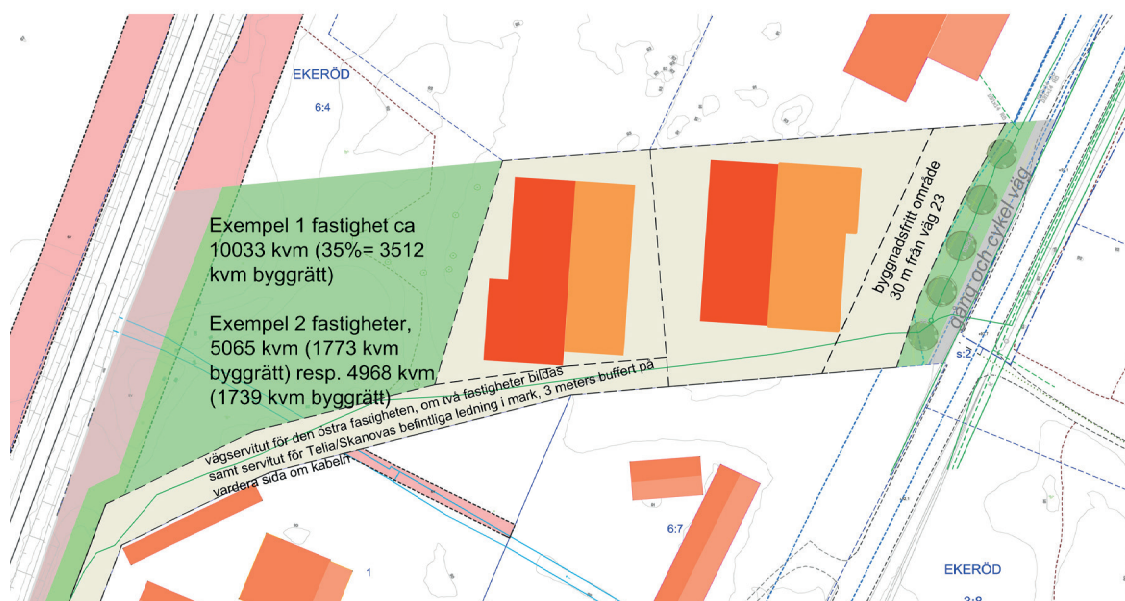
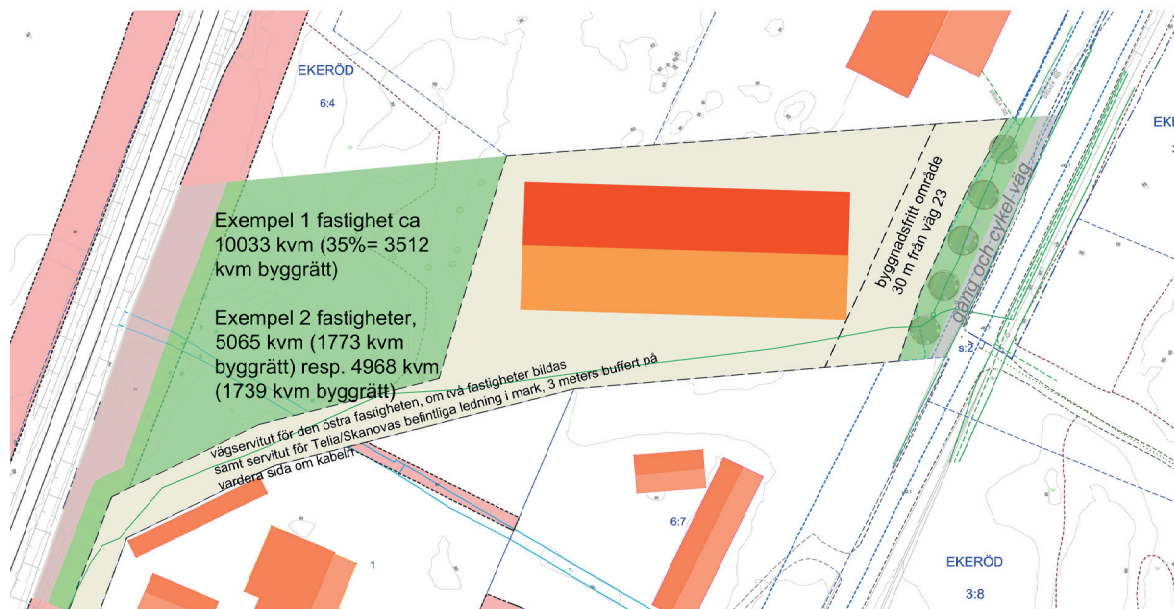
Järnvägen mellan Lund och Hässleholm som leder genom Höör intill planområdet, utgör en del av Södra stambanan som på sträckan är dubbelspårig och hårt trafikerad av såväl godståg, fjärrtåg som pendeltåg. Idag är sträckan en av Sveriges mest trafikerade sträckor enligt trafikverkets hemsida. Mängden tåg som passerar planområdet redovisas i tabellen nedan (*prognos 2040, utdrag ur utredning RAMBÖLL, FOJAB Arkitekter AB, Bullerutredning Höörs stationsområde, Malmö 2018-05-25*).

Tågtyp	Antal [per dygn]	Medellängd (maxlängd) [m]	Hastighet [km/h]
Godståg	59	590 (750)	100
Lokala persontåg X60	40	150 (150)	160
Öresundståg X31/32	54	160 (240)	180
Övriga persontåg	2	260 (360)	180

Figur 8. Beräknad tågtrafikmängd på södra Stambanan år 2040 som leder utmed planområdet i väster.



## Illustration, förslag



Figur 9. och 10.

Illustrationskartorna visar två exempel på hur marken kan avstyckas till en eller två enskilda fastigheter och hur bebyggelse kan förläggas. Marken kan även köpas till någon av angränsande fastigheter samt fördelas och regleras på andra sätt och bebyggelsen kan också utformas på många andra sätt, men bebyggelsen som illustreras visar procentuell (35%) maximal byggbar andel. Byggnaderna får inte uppföras närmre väg 23 än 30 meter på grund av att det riskavståndet ska hållas till väg 23 som är farlig godsled. Det området kan tex användas för parkering. Infart tillåts inte från väg 23 utan ska ske från Pumpvägen eller från den angränsande fastighet som reglerar till sig marken.

## Förslag

### Föreslagen markanvändning

Avsikten med är att det ska kunna bildas en eller två nya fastigheter av kvartersmarken, Z. Marken ska även kunna regleras till de befintliga angränsande fastigheterna och om det sker kan tillfart anordnas via befintlig fastighets infart.

Planen följer kommunens intentioner för Verksamhetsområde Nord som enligt Översiktsplanen är att kvarteren närmast väg 23 ska få en sammanhållen utformning och utnyttjas av verksamheter som drar nytta av skyltläget. Detaljplanen innebär att kvartersmark planläggs för användningen Z.

### Skyltning

Skyltning regleras i denna plan liksom i detaljplanerna norr och söder om, till byggnaders fasader, och variabelt meddelande tillåts inte. Intill väg 23 har ett särskilt område intill Barkvägen avsatts för skyltpelare i detaljplanen som vann laga kraft 2017-10-28. Även i området "Navet" söder om vid infart från cirkulationsplatsen vid CityGross, finns en skyltpelare som gör reklam för verksamheter med tillfart från Pumpvägen.

### Höörs norra infart

En trädrad eller annan plantering föreslås i ett naturstråk mellan verksamhetsmarken och gång- och cykelväg intill väg 23.

Verksamhetsområde Nord är det nordliga av Höörs tre huvudsakliga verksamhetsområden. Marken med läget längs med väg 23 vid Höörs norra infart, som även är genomfart för en hög andel av trafikanterna, får stor betydelse för hur Höör ser ut från vägtrafikantens perspektiv. Ett område närmast vägen har därför avsatts för natur med avsikt att en trädrad ska kunna planteras. Ett sådant område för trädplantering finns även i den antagna planen norr därom. Avsikten är att skapa en tilltalande nordlig infart till Höör som läses samman med de bevarade kullarna med bokskog norr om.

### Verksamhetsområde Nord översiktligt

Hela Verksamhetsområde Nord, med en nordlig och sydlig del, omfattar cirka 25 hektar och planer finns att kunna utöka verksamhetsområdet ytterligare öster om väg 23, den sida där City Gross är etablerat. Den exploaterbara marken ska utnyttjas effektivt för att hushålla med markresurserna i området och i Höörs kommun. Verksamhetsområde Nord's utbyggnadstakt är svårbedömbär och kan sträcka sig över en lång tid.

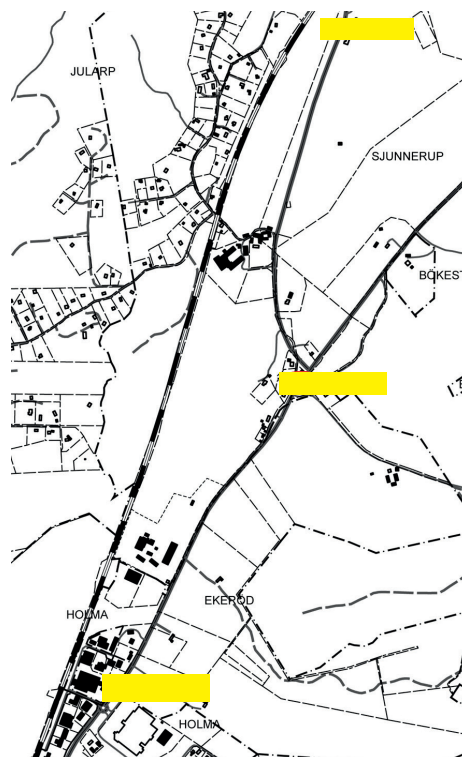
### Fördelning av kvartersmarken

Illustrationskartorna, figur 8 och 9, redovisar två möjligheter att reglera marken till nya fastigheter. Mark kan även regleras till någon av de befintliga fastigheterna.

I det första alternativet, figur 8, bildas en fastighet av kvartersmarken Z, och tillfart sker via i ett 12 meter respektive 8 meter brett område för väg inom fastighetens egen mark med utfart Pumpvägen. Det andra alternativet visar förslag där två fastigheter bildas av kvartersmarken, Z. Tillfart till den östra fastigheten, närmast väg 23, kommer då att ske över den västra fastighetens mark. Det innebär att servitut för väg behöver skapas till last för den västra fastigheten till förmån för den östra.

### Bebyggelse

Byggnaderna ska ha ett attraktivt utseende mot väg 23, mot angränsande verksamheter inom området samt mot järnvägen, och därför regleras byggnadernas utformning särskilt mot väg 23. Fasaderna inom Z<sub>1</sub>-



Figur 11. Busshållplatser i anslutning till planområdet.

områdena regleras med maximal byggnadshöjd till 10 meter. Byggnader ska placeras minst 4 meter från fastighetsgräns mellan fastigheter. En byggnadsfri zon på 30 meter gäller från väg 23 på grund av regler gällande farligt gods led. Den del som inte får bebyggas kan användas för exempelvis parkering och delar av den enskilda marken bör vara vegetationsklädd för att förbättra dagvattenhanteringen. Vegetationen kan utgöras av armerat gräs, träd och buskplanteringar, som tillsammans med byggnaderna ger en tilltalande karaktär på området. Eventuella upplag inom fastigheterna bör underordnas byggnaders volym och bäddas in i grönska.

Fasadmaterial bör inte uteslutande utgöras av plåt utan brytas av med trä, tegel eller puts etcetera. Fasaden ska brytas upp med variation och med glas framför allt mot väg 23. Anläggande av sedumtak ses som positivt. Sedumtak rekommenderas för att begränsa mängden dagvatten som de stora hårdgjorda ytorna genererar men är inte föreskrivet eller en förutsättning för dagvattenhantering ska kunna utföras. Andra lösningar samt kombination av lösningar kan användas, men hantering av dagvatten ska följa kommunens dagvattenpolicy som finns tillgänglig på kommunens hemsida, [www.hoor.se](http://www.hoor.se).

## Natur och grönstruktur

Närmast järnvägen är marken våt och svårtillgänglig på grund av diken och sly. En mindre skogsdunge med några större ekar finns på en kulle mellan det sankta området och den planerade kvartersmarken närmre väg 23 som består av gräsmark, vall. Kommunen vill alltså bevara detta svårtillgängliga område för naturen som den är.

Trafikverket ska kunna komma till järnvägen inom ett stråk närmast järnvägen där de har servitut, rosa markerat på illustrationskartorna, figur 9 och 10. Även kommunen behöver komma till sin mark med våtmark och ekdunge vilket kan ske från Pumpvägen där en mindre bit gata planläggs. Idag finns inte en anlagd väg för dessa behov och anläggandet kommer innebära schaktning och utbyte av massor. Hårdgöring över dike med kulvert samt viss avverkning av träd och sly, se foto figur 12.

Inom kvartersmarken kan parkeringsytor och upplag bäddas in i trädplanteringar, buskage och öppna grönytor.

## Trafikstruktur

### Biltrafik

#### Tillfart till planområdet

Den nya kvartersmarken regleras till någon av de intilliggande befintliga fastigheterna norr eller söder om och tillfart till marken som denna detaljplan omfattar ska ordnas från de befintliga fastigheterna.

### Gång- och cykeltrafik

I detaljplaner norr och söder om har mark reserveras för en gång- och cykelväg utmed väg 23 som till viss del är utbyggd. I denna detaljplan avsätts på samma sätt ett område för gång- och cykelväg närmast väg 23. Gång- och cykelvägen längs väg 23 har redovisats i projektet "tätortsåtgärder genom Höör" som togs fram av Trafikverket 2001. Norrut kom-



Figur 12. Bilden visar en vattentrumma för avledning av dagvatten som i samband med planens genomförande behöver förlängas inom kvartersmarken. Z. Trumman kommer korsa infarten från Pumpvägen. En större ek finns nära intill och ytterligare några ekar finns inom naturområdet närmast järnvägen.



mer gång- och cykelvägen att kopplas samman med planerade stråk längs väg 23 och väg 1324.

### **Kollektivtrafik**

Mark för en busshållplats finns reserverad i anslutning till Barkvägen. På den östra sidan av väg 23 bör parkeringsplatsen och polisens kontrollficka kunna användas som hållplats.

Två ringbusslinjer passerar planområdet, ringbuss 3 som trafikerar Höör - Norra Rörum - Höör som har två hållplatser utmed väg 23 i anslutning till planområdet samt ringbuss 6 som trafikerar Höör - Tjörnarps - Sösdala. Linjerna har samma hållplatser vid väg 23 och det finns även en hållplats utmed vägen till Norra Rörum.

### **Parkering**

All parkering ska anordnas inom fastigheterna på kvartersmark. Lastning och lossning ska kunna ske på egen fastighet så att trafik på gatorna inte störs.

## **Teknisk försörjning**

### **Vatten och spillvatten**

Om kvartersmarken läggs till befintliga intilliggande fastighet/ fastigheter så finns det Kommunala vatten- och avloppssystemet framdragna till de befintliga fastigheterna och ledningarna som dras inom den nya kvartersmarken kommer att vara privata. Det är alltså kommunalt verksamhetsområde för VA på kvartersmarken norr och söder om.

Om en ny eller två nya fastigheter bildas ska de tillföras verksamhetsområdet för VA.

### **Dagvattenhantering**

I plankartan finns ett område NATUR som i plankartan är avsatt för dagvattenhantering, fördröjning, i den naturliga miljön där det redan i dag är sankta partier. Naturområdet ligger lägre än kvartersmarken Z och det finns stora naturliga volymer som kan fördröja dagvatten från kommande hårdgjorda ytor inom kvartersmarken Z.

Dike som leder vatten från fastighet 6:1 öster om väg 23 leds till ledning invid järnvägsspåret som sedan leder vidare norrut, det vill säga till samma dike som dagvattnet från kvartersmarken inom denna detaljplan kommer ledas till. Det finns ingen trumma under järnvägen från fastighet Ekeröd 6:4 utan dagvattnet rinner i diket norrut.

Den befintliga strukturen i det område som beskrivs med natur i plankartan antas ha kapacitet att fördröja tillkommande dagvattenflöden från kommande hårdgjorda ytor inom planområdet. Detta så länge man inte modifierar den befintliga strukturen genom att t.ex. göra förändringar i höjder eller fälla större träd. Man bör utforma sluttningar och eventuella strukturer för dagvatten inom kvartersmark så att hela området med naturmark utnyttjas som fördröjning. Det vill säga att utlopp för dagvatten från hårdgjorda ytor sker i flera punkter längs hela sträckningen där naturmarken gränsar mot kvartersmarken. Man bör också utforma utloppen så att större flöden inte skadar befintlig natur genom erosion.

För att säkerställa dagvattenhanteringen för uppströms liggande fastigheter måste det säkerställas att befintligt dike inom kvartersmarken hålls i gott skick. Se Fastighetsrättsliga konsekvenser.

Dagvatten ska fördröjas på varje fastighet enligt kommunens dagvattenpolicy. Vid dimensionering av kompletterande dagvattensystem så ska hänsyn tas till att den naturliga avrinningen anses öka.

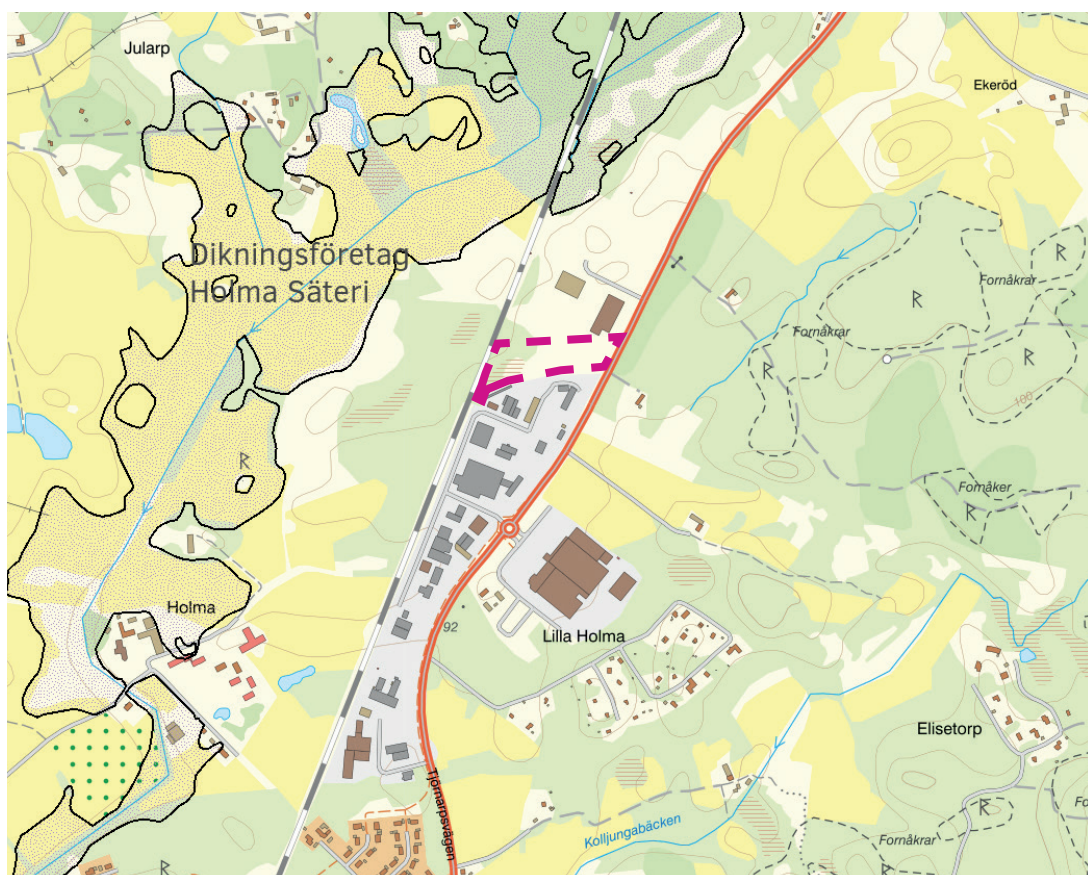
### *Markavvattningsföretag*

Vattnet från planområdet leds från diket under järnvägen via markavvattningsföretaget Holma Säteri innan det når Höörsån. Dikningsföretaget Holma Säteri är upprättat år 1908, beteckning för akten i lantmäteriets arkiv Arken: 12-HÖÖ-208. Utbredningen av dikningsföretaget visas i figur 14.





Figur 13. Översvämningsskartering



Figur 14. Dikningsföretag Holma säteri 1908 väster om planområdet dit dagvattneds leds innan det når Häörs ån.

### **Energiförsörjning, tele och bredband**

Kraftringen Nät AB är eldistributör inom planområdet.

Om nya ledningar för el och fiber behövs till den nya marken dras de inom fastigheten.

### **Avfallshantering**

MERAB sköter avfallshanteringen i området.

## **Planbestämmelser och motiv**

### **Användningen av kvartersmarken**

#### **Z, Verksamheter**

Avsikten är att planområdet ska kunna rymma olika slags verksamheter. Därför har beteckningen Z<sub>1</sub> angetts på marken för verksamhet. Z är en generell användningsbestämmelse som enligt Boverket bör tillämpas för områden för Användningen verksamheter används för områden för service, lager, tillverkning med tillhörande försäljning, handel med skrymmande varor och andra verksamheter av likartad karaktär med begränsad omgivningspåverkan.

Användningen Z- verksamheter är bred och innehåller olika typer av ytkrävande verksamheter som har begränsad omgivningspåverkan. Det ingår lokaler för serviceverksamheter, tillverkning, lager och verkstäder. Det kan till exempel vara fordonsservice, bilprovning eller liknande. Även verksamheter med behov av lokaler för material eller utrustning så som el- och byggföretag eller företag som erbjuder hushållsnära tjänster ingår.

Handel med varor som produceras inom området kan ingå i användningen. Det handlar då framför allt om partihandel. I mindre utsträckning får även försäljning till enskilda förekomma med varor som producerats i området. Handel med skrymmande varor ingår också i användningen.


Utbildningar med behov av stort utrymme eller med viss omgivningspåverkan, som utbildningar inom bygg- eller fordonsteknik kan också inrymmas i användningen.

I användningen ingår även komplement till verksamheten, så som parkering och kontor.”

(Utdrag <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/planbestammelsekatalogen/> 2020-09-18).

#### **T, Järnväg**

Avsikten med att avsätta mark för järnvägsändamål är att trafikverket ska kunna köpa området som är beläget närmast järnvägen i denna detaljplan och i gällande detaljplaner norr därom samt komma åt marken från Pumpvägen. Inom marken finns järnvägsbank och dike och det finns även servitut för trädsäkring till förmån för trafikverket.

 e, 35 Högsta utnyttjandegrad i byggnadsarea per fastighetsarea är angivet värde i procent. 35% är beräknat att vara lämplig storlek att bebygga inom kvartersmarken. Se illustration figur 8 och 9 där 35% illustreras som byggnad.

Marken får inte förses med byggnad. Ett byggnadsfritt avstånd gäller 30 meter från väg 23 som är en väg för transport med farligt gods.

p, Reklamskyltar ska placeras på fasad och tillåts inte på tak. Avsikten är att det ska vara sammanhållna regler för reklam på byggnader utmed väg 23 med avsikt att skapa en tilltalande miljö utmed samhällets infart norrifrån och att skyltning inte ska störa trafiksäkerheten. För att förenkla tillståndsförfarandet så har ändrad lovplikt lagts in i planen vilket innebär att Bygglov inte krävs för skyltar, maximalt 2 meters bredd och 3 meters höjd på byggnads fasad. Skyltar med variabelt utseende tillåts däremot inte, vilket är en regel som trafikverket har för att det skapa ett lugnt intryck för trafikanter utmed väg 23. Bestämmelsen gäller under tiden som detaljplanen är gällande.

p<sub>2</sub> Byggnaderna ska hålla ett minsta avtånd på 4 meter mellan fastigheterna för att minska brand-spridning och för att skapa genomsiktighet.

p<sub>2</sub> De fasader som är vända mot väg 23 ska brytas upp minst varje tionde meter och fönster ska finnas. Avsikten är att hålla samman området karaktär mot väg 23.



Högsta nockhöjd på huvudbyggnaderna är satt till 10 meter vilket är en höjd som fungerar väl för byggnader inom verksamhetsområde och det är en höjd som även gäller på verksamhetsområde nord norr om och öster om vilket ger ett sammanhållet intryck.

fördröjning Avsikten är att fördröjning av dagvatten från kvartersmarken ska ske inom det befintliga naturområdet väster om kvartersmarken. Se "Teknisk försörjning, Dagvattenhantering".

## Konsekvenser

Genomförande av planförslaget innebär att ny tomtmark för verksamheter skapas vilket är positivt då efterfrågan av sådan finns i detta annonsläge utmed väg 23.

Konsekvensen av att ta bort vägreservatet som finns detaljplanelagt i stråket sedan 1974, men som aldrig utnyttjats för omdragning av väg 13/23 bedöms som obefintligt- begränsat. Trafikverket har inga planer på att leda om den större trafikleden inom denna mark och Höörs kommun har inte heller något behov av att bevara vägreservatet för dragning av kommunal gata. Om väg skulle anläggas här hade järnvägen behövt korsas genom anläggande av viadukt eller tunnel, vilka båda är extremt kostsamma lösningar som för att vara ekonomiskt berättigat kräver ett stort behov, vilket inte finns.

Bullerberäkning för vägtrafik har inte genomförts då planläggningen endast medför att mark kan tillföras befintliga verksamheter. Visserligen ger planläggningen dessa verksamheter möjlighet till utökad verksamhet, men den trafikökning som planen kan medföra bedöms kunna behandlas i bygglovet.

Vid den strategiska miljöbedömning som gjorts har följande ställningstagande gjorts. Detaljplanen innebär att ett redan befintligt verksamhetsområde kommer att utökas med del av fastigheten Ekeröd 6:4. Utökningen med cirka 0,89 ha för verksamheter på gräsmark bedöms inte påverka landskapsbilden i någon större omfattning. Marken som kommer att tas i anspråk bedöms inte heller vara av större betydelse för pågående markanvändning. Genom att placera mark för fastigheter med hänsyn till natur- och kulturvärdena är det möjligt att spara de värdefullaste natur- och kulturvärdena. Naturen bedöms inte påverkas negativt. Genomförandet av planen bedöms inte heller beröra det rörliga friluftslivet. De effekter som planen kan medföra i form av förorenat dagvatten bedöms vara hanterbara.

**Sammanvägning:** Genomförande av planförslaget innebär att det kommer att finnas ny mark för verksamheter. Förslaget gränsar till värdefulla natur- och kulturmiljöer som till liten del kommer att påverkas. De anpassningar som gjorts i förhållande till natur- och kulturvärdena innebär att de värdefullaste miljöerna kan bevaras. Sammantaget är den påverkan som planförslaget förutses få sådan att den inte kan antas medföra betydande konsekvenser.

### Landskapsbild

Verksamhetsområdet är beläget på ett höjdparti söder om ett låglänt, dikat område. Södra stambanan (Malmö-Stockholm) passerar i väster, växelvis i skärning och på bank. I öster går väg 23. Området är väl synligt från vägen och stambanan. Den södra delen av Verksamhetsområde Nord har Området har inventerats i grönstrukturprogrammet och delar av området har klassats i klass 2, se figur 13. Lågpåret avvattnas åt sydväst mot Höörsån.

Föreslagen detaljplan anger att tillkommande verksamheter ska vara småskalig med byggnader som högst 10 meter, inte störande verksamheter.



Marken angränsar till bebyggelse för verksamheter och eftersom området redan är bebyggt och använt kommer landskap bilden endast att påverkas i mindre omfattning.

## Mark, luft och vatten

### Markföroreningar

Någon markteknisk undersökning har inte gjorts då marken använts som jordbruksmark för gräs/vall sedan 1970-talet. Det finns inga kända markföroreningar inom planområdet.

### Geoteknik

Någon geoteknisk undersökning eller mätning av radon har inte skett. I gällande detaljplan från 1974 anges områdets användning som "T" trafikområde och syftet var att ny motortrafikled, väg 15, skulle byggas på marken. Det anges i den planen att grundundersökning gjorts som visade att marken i huvudsak har sådan bärighet att det utan grundförstärkande åtgärder kunde användas för anläggande av motortrafikleden. Då marken nu istället ska användas för verksamhet är kommunens avsikt att ta fram översiktlig geoteknisk undersökning med mätning av radon och grundvatten nivå. Mer detaljerad geoteknisk utredning kan behövas tas fram i senare skede av den som köper marken för att bygga för att säkerställa att grundläggningen utförs rätt.

Kartan på Sveriges Geologiska Undersökning visar att berggrunden består av granitisk gnejs och översiktligt är jordarten isälvssediment.

### Miljökvalitetsnormer

Gällande miljökvalitetsnormer har iakttagits vid framtagandet och bedömningen är att planen inte medverkar till att miljökvalitetsnormerna överträds. Områdets placering gör att området är väl genomluftat och trafiktillskottet som genomförandet innebär bedöms inte förändra föroreningar i utomhusluften till sådana nivåer att miljökvalitetsnormerna överskrids.

### Miljökvalitetsnormer för luft och vatten

Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft enligt 5 kap miljöbalken gäller för svaveldioxid, bly, kvävedioxid, kolmonoxid och partiklar. Utökad mark för verksamheter kan innebära en trafikökning och därmed en ökning av luftföroreningar. Men förändringen av trafikmängd på väg 23 bedöms som obefintlig. Trafikmängden på väg 23 på sträckan utanför planområdet redovisas på sid 8.

Vatten, spill- och dagvatten inom planområdet ska ingå i kommunens verksamhetsområde. Avsikten är att dagvatten ska ledas till område inom allmän platsmark inom redan utbyggt verksamhetsområde. Det aktuella planområdet ligger inom Höörsåns avrinningsområde. Enligt "viss.lansstyrelsen.se 2017-06-14" anges att "Vattenförekomsten (Höörs ån inlagd i systemet 2015-08-16) uppnår ej god kemisk vattenkvalitet. Expertbedömning tyder på att gränsvärdet för kvicksilver överskrids då ingen närliggande förekomst med mätdata understiger gränsvärdet. För övrigt har de prioriterade ämnena kadmium, bly och nickel mätts i vatten i denna vattenförekomst. Uppmätta halter underskrider miljökvalitetsnormer för samtliga ämnen. Vattenförekomsten uppnår inte god status med avseende på polybromerade difenyletrar (PBDE).

Dagvattenavrinningen från området kommer att förändras i och med att hårdgjorda ytor tillkommer. Dagvattnet ska tas om hand inom fastigheterna, i diken längs gatorna och i utjämningsmagasin. Bedömningen är att det finns goda möjligheter för dessa anläggningar. Detaljplanen bedöms ej medföra att miljökvalitetsnormerna överskrids.

### Dagvattenkvalitet

Planområdet ligger inom avrinningsområde för Höörsån som kan ses i figur 1. Höörsån omfattas av miljökvalitetsnormer, och är klassad som måttlig ekologisk status (VISS 2019-08-07) och ej god kemisk status (VISS 2019-05-15). Recipienten är känslig för övergödning, bromerad difenyleter och kvicksilver. Krav för rening av dagvatten baseras på miljökvalitetsnormer för aktuell recipient.

### Bedömning av miljöpåverkan

Bestämmelserna i plan- och bygglagen om miljöbedömning syftar till att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas. Visar miljöbedömningen att detaljplanen innebär bety-



dande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas.

### **Avvägning miljöbalken**

Vid planering ska kommunen iaktta miljö kvalitetsnormer enligt miljöbalken 5 kap 3 §. För närvarande finns det miljö kvalitetsnormer för: olika föroreningar i utomhusluften (kvävedioxid, svaveldioxid, bly, ozon och partiklar) (SFS 2010:477), fisk- och musselvatten som behöver skyddas eller förbättras i kvalitet (SFS 2001:554), omgivningsbuller (SFS 2004:675) och yt- och grundvatten (FS 2009:533). Detaljplanen bedöms ej medföra att någon av ovanstående normer överskrids.

## **Natur- och kulturmiljö**

Verksamhetsområdet som består av ruderatmark och hårdgjorda ytor avgränsas tydligt mot omgivningen av vägområdet i öster och stambanan i väster. Inga fornlämningar finns inom planområdet. Planförslaget bedöms inte påverka natur- och kulturmiljö, rekreation och friluftsliv, biologisk mångfald begränsat då marken utgörs av gräsmark. Stadsbilden förändras om byggnader uppförs inom marken belägen utmed väg 23. Trädplantering intill väg 23 vid Höörs norra infart kommer att ge en positiv upplevelse. Bebyggelsen regleras med föresatsen att få ett tilltalande utseende av byggnaderna. En ökning av hårdgjord mark kommer att ske. Ianspråktagande av jordbruksmark är av liten omfattning, mindre än 1 ha.

## **Hälsa och säkerhet**

### **Buller**

Trafiken kan komma att öka på omkringliggande vägar på grund av den utökning av verksamheter som detaljplanen medger, men bedömningen är att den ger en liten påverkan på omgivningsbuller.

### **Sociala konsekvenser**

Verksamhetsområden brukar generellt vara ganska ödsliga och otrygga platser under helger och kvällar. Att utöka användningen av marken kan dock medföra att fler rör sig i området under olika tider av dygnet. Den allmänna platsmarken, naturen väster om kvarteretsmarken är dock inte avsedd att användas som en publik plats utan för dagvattenhantering och bevarande av natur som finns idag med bland annat höga ekar.

Den 1 januari 2020 blev barnkonventionen lag i Sverige. Den kräver att politiker prioriterar barns rättigheter i praktiken. Enligt barnkonventionen ska barns bästa beaktas vid alla beslut. Barn och ungdomar kommer troligtvis inte ha verksamhetsområdets mark som målpunkt och naturen nära järnvägen ska fortsätta att ha karaktären av otillgänglig mark med buskar och sly samt låglänta områden för dagvattenhantering. Men det är viktigt att utbyggnaden av gång- och cykelväg och planteringar utmed väg 23 utformas med barnen i åtanke.

## **Mellankommunala frågor**

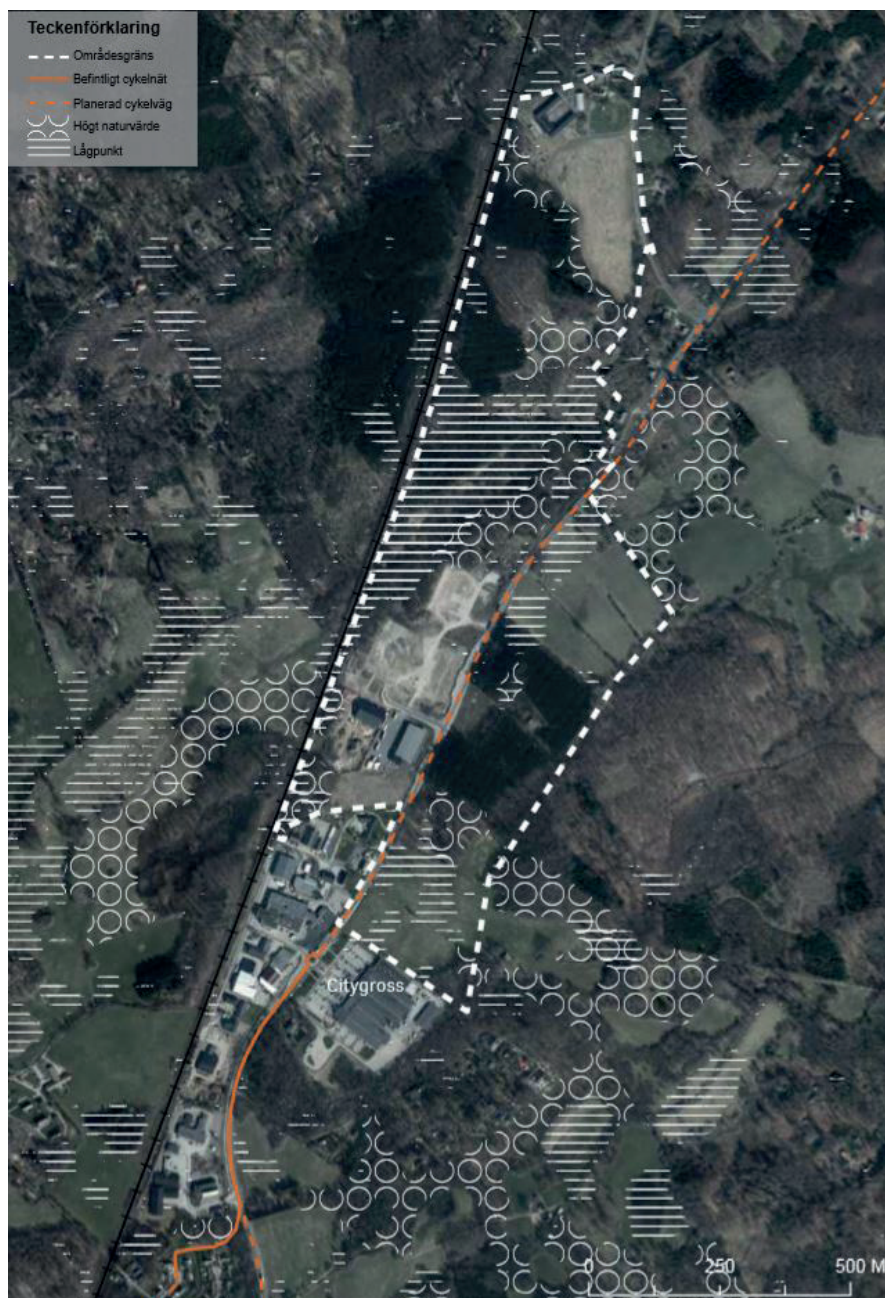
Utökningen av marken för verksamhet bedöms inte påverka handelsmönstret mer än möjligtvis lokalt om marken utnyttjas för handel. Området är placerat vid norra infarten till kommunens huvudort utmed väg 23 vilket är strategiskt läge vad gäller rese mönster i Skåne för sällanköp och köp av skrymmande varor med mera som kan etableras inom planområdet.

## **Tidigare ställningstaganden**

### **Översiktsplan**

I gällande Översiktsplan 2018 för Höörs kommun redovisas hela området från City Gross upp till Sjunnerups gård och Stjärnelund som verksamhetsområde. Se figur 15.

Konsekvenser Verksamhetsområde nord anges i översiktsplanen enligt nedan:



Figur15. Utdrag U2.6.4. , Verksamhetsområde Nord ur gällande ÖP 2018.

#### 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.

#### Stadsgator genom Höör

I översiktsplanen , sid 187, beskrivs hur väg 23 planeras bli en stadsgata genom Höör. Se figur 16. "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 gestaltungsprogrammet (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, detaljriktedom 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 detaljriktedom 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 intilliggande oklippta ytan görs knivskarp. fiksäkerheten och skapa en tätortsgata genom Höör.

Enligt arbetsplanen skulle:

- Befintlig vägbredd krympas från befintliga 9-14,5 m till 7 meter
- Hela sträckan skulle förses 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.”

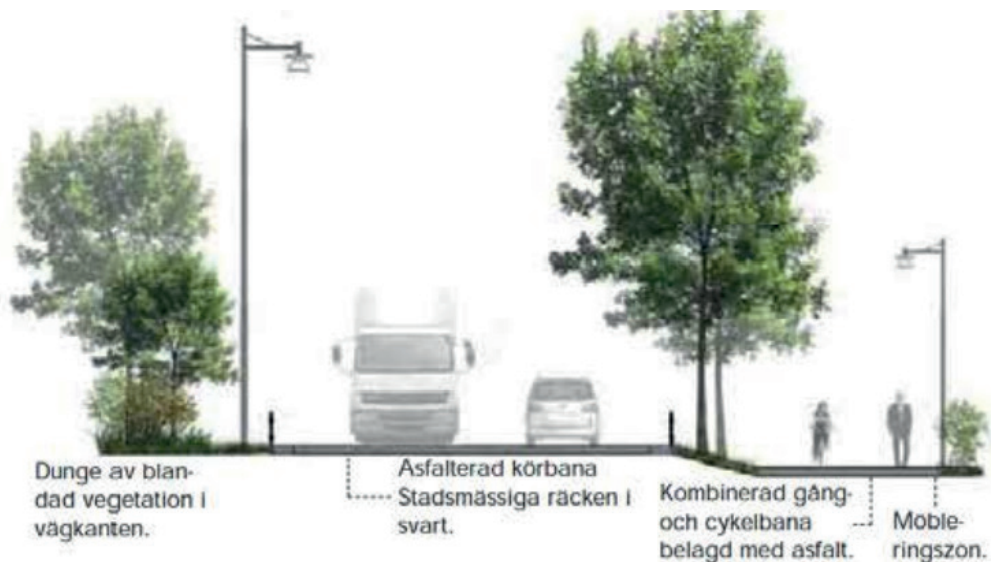
### *Hänsynsområdet (Holma) för tätortsutvecklingen*

I översiktsplanen beskrivs också hänsynsområdet (Holma) för tätortsutvecklingen, ÖP sid 96.

#### *” 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, över- svämningsrisker och strandskydd.”

Det anges också i ÖP sid 96 att ”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.”



Figur 16. Utdrag ur ÖP 2018, figur U5.4.13

Exempelsektion på väg 23 och 13 genom Höörs tätort (Gestaltungsprogram 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.

#### **Pågående detaljplaner i närområdet, se figur 17**

Samtidigt med denna detaljplan pågår planläggning för utökning av verksamhetsområde nord öster om väg 23, direkt norr om City Gross. Marken som avsätts i detaljplanen för kvartersanvändningen är cirka 3,1 hektar och med 35% byggrätt innebär det att cirka 1,08 hektar kan bebyggas. Inom kvartersmarken ska det även inrymmas parkering till de verksamheter som upprättas inom planområdet.

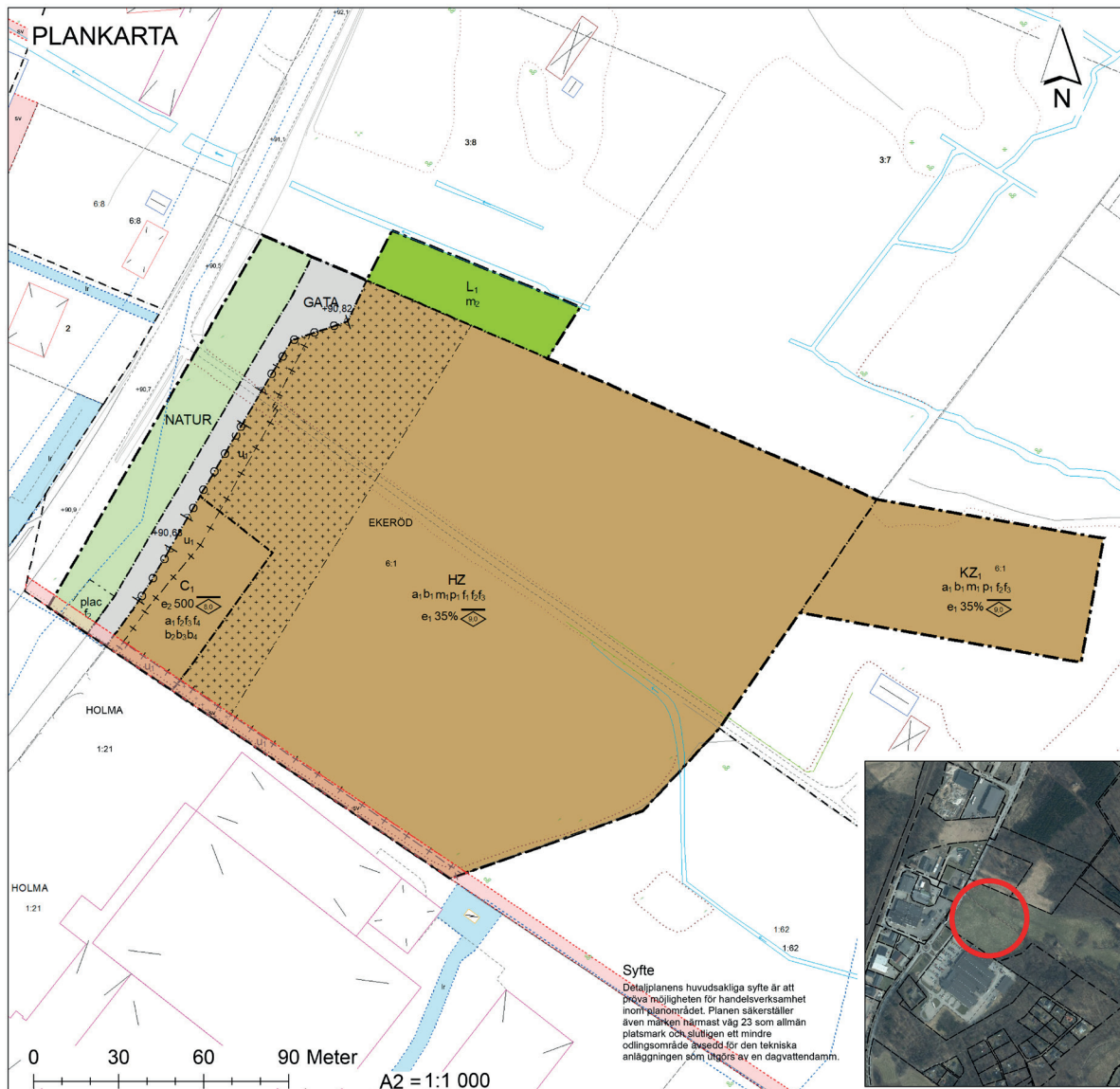
Planens förslag är att möjliggöra mark för ny handelsverksamhet i norra Höör där angöringen till området sker via befintlig cirkulationsplats vid City Gross och därefter genom en förlängning av den kommunala gatan Marknadsvägen.

Detaljplanens huvudsakliga syfte är alltså att pröva möjligheten för handelsverksamhet. Planen säkerställer även marken närmast väg 23 som allmän platsmark och slutligen avsätts ett mindre odlingsområde för teknisk anläggning som utgörs av en dagvattendamm.

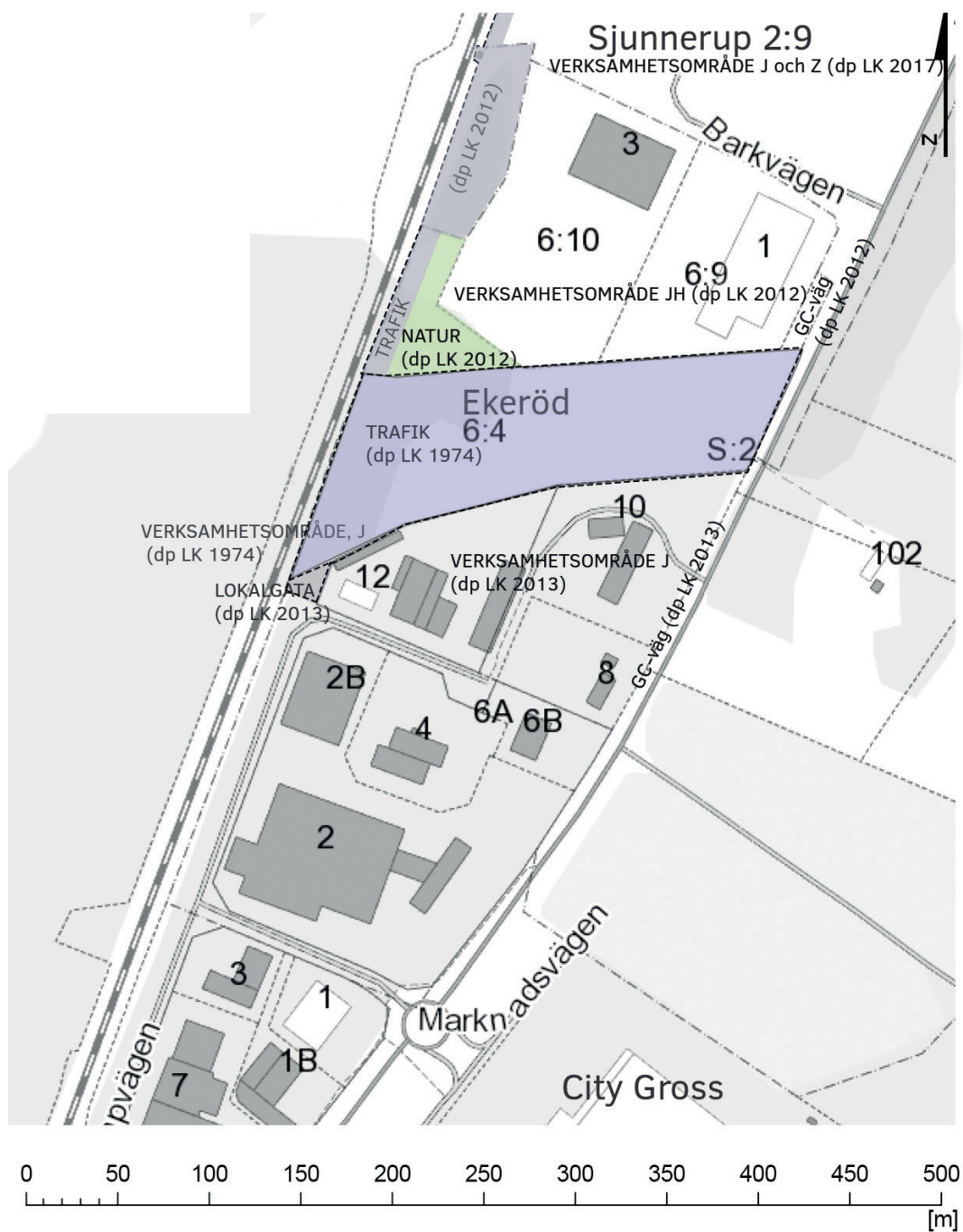
Marken som i dagslägen utgörs av inhägnad betesmark är inte reglerad i detaljplan. Historiskt sett har markområdet funnits med i kommunens tidigare översiktsplaner som ett utbyggnadsområde för verksamheter och den aktuella översiktsplanen pekar även den ut markområdet som lämpligt för verksamheter.

En utformning med naturmark längs väg 23 kan i denna plan liksom i föreliggande bidra till att stärka bilden av det naturnära Höör och till att skapa en tilltalande entré till Höör norrifrån.





Figur 17, Utdrag ur pågående detaljplan inom Verksamhetsområde Nord östra sidan om väg 23, norr om City Gross. Planområdet är privatägt och detaljplanen är utställd för granskning och finns tillsammans med utredningar på kommunens hemsida [www.hoor.se](http://www.hoor.se) t.o.m 11 oktober 2020 och är alltså ännu inte antagen. Från det gröna området som planeras för natur och dagvattenhantering leder dike som når naturområdet i föreliggande detaljplan. Diket korsar kvartersmarken Z inom område för vägförbindelse.

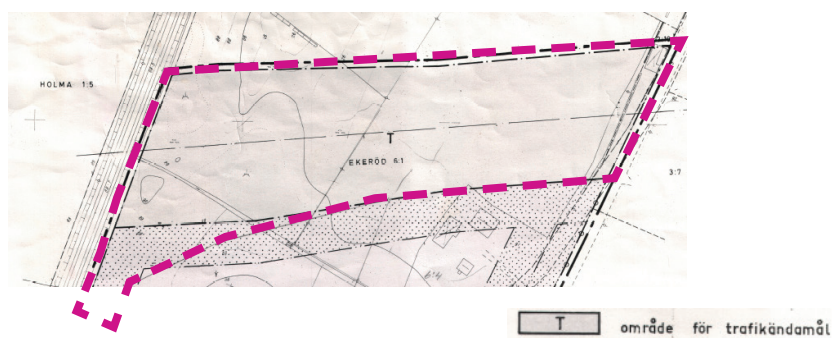


Figur 18. Översikt gällande detaljplaner inom och intill planområdet och när de vann laga kraft.

Figur 19. Utdrag ur detaljplanen för Sjunnerup 2:9 m fl fastigheter, södra delen (Dp 152) som vann laga kraft, LK, 2012-02-02, med genomförandetid till 2022-02-02.

Det planlagda naturområdet norr om är en del av naturområdet som nu planläggs som natur.

Närmast järnvägen finns ett planlagt område för järnväg och även norr om finns ett område för järnväg, T, som dessutom ägs av trafikverket.



Figur 20. Utdrag ur detaljplanen som inte kommer att gälla när föreliggande detaljplan vunnit laga kraft: "Holma 1:22, samt del av Ekeröd 6:1 m. fl" (Dp 48) som vann laga kraft 1974-12-23, som reglerades för vägresevat för motortrafikled för riksväg 15 som enligt planbeskrivningen planerades byggas ca 1980, vilket fortfarande var kvar i ÖP 2002. I gällande ÖP, som antogs sommaren 2018, redovisas att dragningen inte längre är aktuell. Avsikten är därför att använda marken för verksamheter, Z, för gång- och cykelväg, natur och mark för järnvägens ändamål.



Figur 21. Utdrag ur detaljplanen för "Pumpen 3 m fl" (Dp 155) laga kraft 2013-05-02, som ingår i detaljplanen, (röd streckat område) som reglerar en del närmast järnvägen vid Pumpvägen som LOKALGATA. Denna del läggs som kvartersmark, Z. Genomförandetiden har gått ut för denna detaljplan och något behov finns inte för denna gata då tillfartsväg över kommunens mark kan lösas med servitut.

Cirkulationsplats vid City Gross / Navet Pumpvägen - Marknadsvägen - väg 23



### Identitet

En utvidgning och utveckling av verksamhetsområdet stärker identiteten som betydelsefullt verksamhetsområde. Fler verksamheter och en mer tilltalande utformning med trädrådå 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.

### Detaljplan

De detaljplaner som gäller innan denna detaljplan vunnit laga kraft inom och angränsande till planområdet visas på kartutdragen, figur 18-20. Gällande detaljplan för området i norr är "Detaljplan för Sjunnerup 2:9 m fl fastigheter, södra delen", som vann laga kraft **2012-02-02**, som ingår med område, NATUR, med en genomförandetid som gäller fram till 2022-02-02. Detaljplanen söder om för "Pumpen 3 m. fl." som vann laga kraft **2013**, ingår i planområdet med gatumark, LOKALGATA, i ett mindre markområde intill Pumpvägen och direkt anslutande norr därom ingår del av detaljplan som vann laga kraft **1974-12-23** för "Holma 1:22, samt del av Ekeröd 6:1 m. fl." med ett område för verksamheter, J. Detaljplanen från 1974, se figur 15, är också den detaljplan som ingår till största del som vägreservatet, T, område för trafikändamål, omfattas av. Användningen trafikområde, T, tas bort inom planområdet med denna detaljplan så att marken istället ska kunna användas för verksamhetsområde, Z.

### Riksintressen

väg 23 och järnvägen, är av riksintressen för trafik. väg 23 är riksintresse för vägtrafik eftersom den är av särskild betydelse för regional eller interregional trafik. Södra stambanan är en av Sveriges viktigaste järnvägar både för persontåg och godståg. Kapaciteten behöver byggas ut och utökad korridor mellan Malmö och Hässleholm är av riksintresse. Riksintresset bedöms inte beröras av detaljplanen.

### Kommunala beslut

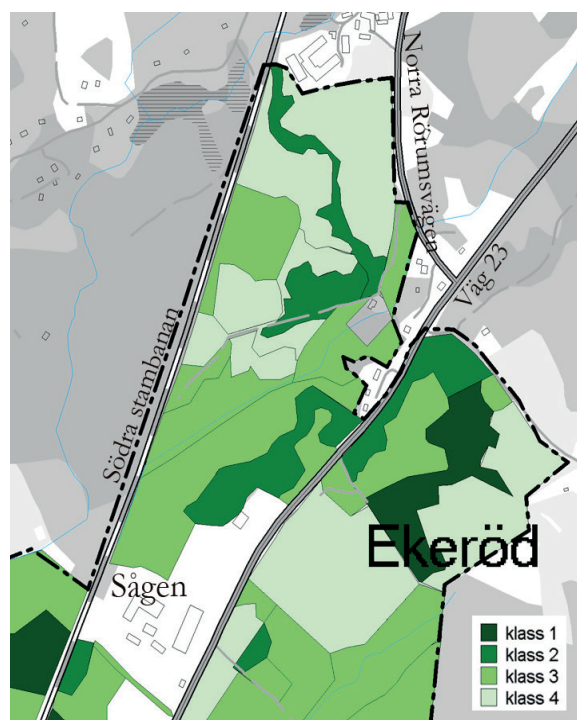
Kommunstyrelsen beslutade 2016-05-09 att detaljplan för verksamheter skulle upprättas inom planområdet.

### Övriga beslut och utredningar

Trafikverket har pågående utredningar gällande omdragning av de regionala vägarna 13 och 23, se beskrivning sid 4.

### Befintlig bebyggelse inom planområdet

Det finns ingen bebyggelse inom planområdet.



Figur 22. Utdrag ur grönstrukturprogrammet för Höörs tätort med Stanstorp och Sätöfta (antaget av Kommunfullmäktige den 28 mars 2007). Där klass 1 är den högsta klassen och klass 4 är den lägsta.



### **Intilliggande bebyggelse och markanvändning**

I området finns verksamheter för handel, kontor, lager och tillverkning samt upplag. Norr om, angränsande till planområdet finns byggnader för hantering av miljöavfall samt ett kakelvaruhus och söder om finns bland annat försäljning av pooler närmast väg 23. Storleken på de olika verksamheterna och fastigheterna varierar i området. De flesta byggnader är storskaliga men det finns även byggnader av mindre skala. Byggnadernas volymer och utseende samt fasad- och takmaterial varierar. Det finns tegelfasader, putsade fasader och fasader klädda med plåt. Det är huvudsakligen plåttak inom området men ett fåtal tak är klädda med tegel. Angränsande fastigheter är instängslade. Norr om planområdet, inom Verksamhetsområde Nord södra delen och infartsvägen Barkvägen, finns det ännu inga verksamheter etablerade, men marken håller på att iordningsställas inför försäljning av fastigheter. Inom den marken har det tidigare bedrivits sågverk och senare fanns det ett mobilt asfaltverk för produktion av asfalt. Under de senaste 10 åren har det inte bedrivits någon verksamhet på marken. Marken har endast använts som upplagsplats för jordmassor.

Det finns inga upptrampade stigar i området eftersom området ligger avskilt från bostadsbebyggelse samt är beläget intill järnvägen och väg 23.

### **Grönstrukturprogram**

I inventeringarna till grönstrukturprogrammet redovisas några områden norr om sågenområdet som delområden med höga värden, klass 2 i en 4-gradig skala. Se figur 22. Enligt inventeringen är de värdefullaste naturområdena området väster och norr om det före detta Sågenområdet och alltså inte inom den mark som denna detaljplan omfattar.

### **Rekreation**

Med sitt läge mittemellan järnvägen och väg 23 är området bullerstört och har inget värde som rekreationsområde.

### **Geoteknik och radon**

Geoteknik och radonmätning har inte utförts, men i den översiktliga utredningen gällande radon klassas området som normalriskområde men det kan variera lokalt.

### **Kultur**

Södra stambanan ingår i Länsstyrelsens kulturmiljöprogram och redovisas som ett kulturmiljöstråk. Länsstyrelsen har gjort ett urval av kulturhistoriska värden som ska bevaras, vårdas och utvecklas. Södra stambanan är historiskt av stor betydelse för förbindelserna inom Sverige och är ett viktigt och levande dokument över järnvägsbyggande som fortfarande har stor betydelse i den svenska infrastrukturen.

### **Arkeologi**

Enligt Riksantikvarieämbetets karta finns det inga fornlämningar inom planområdet. I enlighet med 2 kap 10 §, lagen om kulturminnen, ska markarbeten omedelbart avbrytas och länsstyrelsen meddelas om det hittas dolda fornlämningar under mark.

### **Trafik**

#### **Biltrafik**

Planområdet kan angöras via befintliga fastigheter, det vill säga beroende på vilka av de angränsande fastigheterna som köper marken ska den angöras antingen från Pumpvägen i sydväst eller från Barkvägen norr om. Vilka trafikmängder den utökade marken medför går därför inte att beräkna. Det eventuella tillskottet av trafikrörelser bedöms inte som svårhanterbart utan bör kunna hanteras i bygglovskedet. Nuvarande trafik på väg 23 i höjd med planområdet uppgår till cirka 7550 (2015) fordon/dygn. Väg 23 har en hastighetsbegränsning på 70 km/h utanför planområdet..

#### **Järnvägstrafik**

Södra stambanan, belägen utmed planområdets västra gräns, ligger växelvis i skärning och på bank och är därmed ett markant inslag i miljön samt en tydlig gräns i väster. Stambanan består av två spår en i vardera färdriktning. Hänsyn ska tas till järnvägssträckningen vid förändring och exploatering i stambanans närområde. Stambanan trafikeras av fem tågtyper, X2000, Pågatåg, Öresundståg, lokdragna tågsätt samt godståg. Se beskrivning av tågtrafiken, befintlig och planerad fram till 2040, tabell sid 8.

### **Gång- och cykeltrafik**

En gång- och cykelväg leder parallellt utmed väg 23 fram till Pumpvägen och cirkulationsplatsen. Vidare norrut därifrån leder den sedan ungefär 90 meter. Därifrån behöver en ny gång- och cykelväg anläggas för att leda vidare norrut utmed Verksamhetsområde Nord. En gång- och cykelväg ingår i planområdet närmast väg 23. Det innebär att det kommer vara enkelt att cykla och gå till verksamhetsområdet från centrala Höör och mellan området och Höörs station när gång- och cykelväg har anlagts utmed verksamhetsområde nord.

### **Buller**

Riktvärdet för buller från vägtrafik vid arbetslokaler; utomhus 65 dbA och inomhus 40 dbA. Bullerutberäkning visar att dessa värden inte överskrids. Gällande spårbunden trafik finns inga riktvärden för arbetslokaler.

### **Risk**

Transport av farligt gods förekommer både på Södra stambanan och på väg 23. För bedömning av risker och lämpliga skyddsavstånd har utgångspunkten varit det underlag och de riktvärden som länsstyrelsen redovisar i sin rapport 2007:06, Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen (RIKT-SAM). Rapportens riktlinje är att marken i området 30-70 meter från väg/järnväg bör utnyttjas för en begränsad markanvändning. Inom det angivna avståndsområdet får det uppföras sällanköpshandel, industri, bilservice, lager, tekniska anläggningar och parkering. Mellan 0-30 meter från väg/järnväg med farligt gods är det lämpligt med en markanvändning bestående av ytparkering, trafikändamål, odling, friluftsområde och tekniska anläggningar.

### **Sociala konsekvenser**

Planförslaget medför inget ökat behov av service i närområdet. Den allmänna platsmarken som innefattar gång- och cykelväg ökar trafiksäkerheten för alla åldersgrupper genom att gång- och cykeltrafik separeras från biltrafik. Detaljplanen innefattar allmän platsmark natur nära järnvägen men avsikten är inte att naturen ska iordningsställas för allmänhetens vistelse, utan avsikten är att bevara natur som finns, tex höga ekar, samt att använda ytan för dagvattenhantering.

## **Genomförande**

### **Teknisk försörjning**

#### **Vatten och spillvatten**

Marken kommer vara belägen inom kommunalt verksamhetsområde för VA, vilket innebär att verksamhetsområde för VA ska utökas att omfatta planområdet. Det innebär att nya anslutningspunkter anläggs vid tomtgräns. Om marken bebyggs kan anslutningar göras för vatten- och spillvatten från befintlig fastighet som marken fastighetsregleras till.

#### **Dagvatten**

Dagvatten ska fördröjas inom kvartersmark på varje fastighet enligt kommunens dagvattenpolicy. Det innebär att infiltration ska ske på fastigheten. Dagvattenfördröjning ska ske inom naturmarken väster om kvartersmarken enligt Mittskåne vattens anvisningar. Den befintliga strukturen i naturområdet antas ha kapacitet att fördröja tillkommande dagvattenflöden från kommande hårdgjorda ytor inom planområdet enligt Mittskåne vatten. Detta så länge man inte modifierar den befintliga strukturen genom att t.ex. göra förändringar i höjder eller fälla större träd. Man bör utforma sluttningar och eventuella strukturer för dagvatten inom kvartersmark så att hela området med naturmark utnyttjas som fördröjning. D.v.s. att utlopp för dagvatten från hårdgjorda ytor sker i flera punkter längs hela sträckningen där naturmarken gränsar mot kvartersmarken. Man bör också utforma utloppen så att större flöden inte skadar befintlig natur genom erosion.

För att säkerställa dagvattenhanteringen för uppströms liggande fastigheter måste man säkerställa att befintligt dike på fastighet Ekeröd 6:4 hålls i gott skick.

Om marken för verksamhet regleras till en redan befintlig fastighet kan dagvattenledning för bredd-

ning ske till den fastighetens dagvattenledning och vidare därifrån till den kommunala ledningen för breddning vid stora flöden.

Inom kvartersmarken Z för finns ett befintligt dagvattendike som kommer behöva kulverteras under den tillkommande enskilda vägen. Insatsen behöver samordnas med berörda parter för att säkra att genomströmningen sker såsom det gör i dags datum. Detta för att kommunen i möjligaste mån ska undvika eventuella framtida problem förknippade med dagvattenhantering i närområdet. Det kommer behövas ett servitut för dagvattenledningen under vägen där det utreds vilka fastigheter som har nytta av servitutet, se vidare "Fastighetsrättsliga frågor".

Dagvattenhantering får inte anordnas så att vatten släpps ut i vägdike till väg 23.

### **El- tele, värme och data**

Tomterna elförsörjs genom anslutning till Kraftringen Nät AB:s ledningar i mark.

Till området finns inga fjärrvärmeledningar.

Telenor har kabelschakt intill väg 23 och IP-only har kabel som förlagts i Telenors kabelschakt. Skanova har meddelat för området norr om att de vid nyanläggning önskar samförlägga rör i gata.

### **Geoteknik**

Kommunen kommer ta fram översiktlig geoteknisk utredning inom framtagandet av detaljplanen.

## **Ansvarsfördelning**

Kommunen äger och kommer sälja marken för verksamheter, Z<sub>1</sub>. Kommunen ansvarar för att allmän platsmark, gång- och cykelväg samt natur innefattande trädrad utmed väg 23 anläggs och iordningställs.

Utbyggnaden av vatten- och avlopp inom fastigheterna ansvarar markägaren för.

## **Fastighetsrättsliga frågor**

### **Fastighetsbildning**

Kvartersmarken för verksamheter, Z, avstyckas till en eller två nya fastigheter eller regleras till angränsande fastighet/fastigheter. Ny fastighetsbildning skall göras med utgångspunkt från detaljplanen, se även förslag figur 8, 9.

Förslaget är att planlagd mark för järnväg, T, läggs till trafikverkets fastighet Holma 1:63, se även rättigheter, Officialservitut 1267-981.1.

Allmän platsmark, gång- och cykelväg och naturområde närmast väg 23, läggs till kommunal fastighet för kommunala gator och naturområden.

### **Rättigheter**

En rättighet kan skapas genom avtal mellan olika parter - eller genom beslut av myndighet eller domstol. Det finns två typer av servitut, avtalsservitut och officialservitut. Ett avtalsservitut bildas genom avtal mellan fastigheternas ägare, ett officialservitut bildas genom beslut från en myndighet. Hos Lantmäteriet sker det genom en lantmäteriförrättning. Ett officialservitut bildas, ändras eller upphävs genom en lantmäteriförrättning, i en så kallad fastighetsreglering. Ett officialservitut kan bara upplätas om det är av "väsentlig betydelse" för den härskande fastigheten.

Det som framkommer ur lantmäteriets register "Arken" är att fastigheten Ekeröd 6:4 belastas av följande rättigheter:

- 1267-981.1 Officialservitut, område för trädsäkring till förmån för trafikverket finns inom ett område ca 15 meter brett närmast järnvägen. En del av detta område planläggs som T, område för järnväg, liksom i detaljplanen norr därom, se figur 18, och ytterligare norrut finns ett mark-

område som ägs av trafikverket, Holma 1:63. Förslaget är att planlagd mark för järnväg läggs till trafikverkets fastighet Holma 1:63.

- 1267-1322.1 Krafteringen Nät AB:s ledningsrätt för starkström, högspänning.
- 1267-1322.2 Krafteringen Nät AB:s ledningsrätt för starkström, lågspänning. Dessa ledningar planläggs inom naturområdet öster om kvartersmarken.
- Telia/Skanova har ledning som leder från västra kanten av väg 23 i öst-västlig riktning genom föreslagen kvartersmark och ut vid Pumpvägen, buffert 3 meter på vardera sida om ledningen. Ledningsrätt eller servitut behöver upprättas.
- Det kommer behövas ett servitut som belastar den nya fastigheten, Z, för dagvattenledningen under tillfartsvägen och det behöver utredas vilka fastigheter som har nytta av servitutet. För dagvattenledningen som behöver förlängas med rör under tillfartsvägen, finns det på fastigheten öster om, Pumpen 1, ett Officialservitut, 12-HÖÖ-1883.1, för avlopp, avledande av dagvatten, i ett 10 m brett stråk, som anges vara till förmån för Ekeröd 6:4 (härskande fastighet) och som belastar Pumpen 1 (tjänande). Därefter leds dagvattnet ut i dike inom Ekeröd 6:4 västerut mot järnvägen och fastigheten Holma 1:63 som järnvägen är belägen på och därifrån viker diket av norrut utmed järnvägen. Ekeröd 6:4 har idag inte samma omfattning som fastigheten hade då officialservitutet tecknades varför servitutet bör skrivas om vid fastighetsreglering, så att rätt härskande och tjänande fastigheter anges. Lantmäteriet bör utreda om dagvattendiket bör vara en gemensamhetsanläggning då den tjänar ett flertal fastigheter. ”En samfällighet är ett objekt som ägs och tas hand om av flera fastigheter tillsammans. Exempel på samfälligheter är gemensamhetsanläggningar, vägar och mark- och vattenområden” (text från lantmäteriets hemsida <https://www.lantmateriet.se/sv/Fastigheter/samfalligheter/>). Genom att bilda en samfällighetsförening kan det som flera äger tillsammans tas hand om på ett effektivt och rättssäkert sätt.
- Till dagvattendiket leds vatten förutom från fastigheterna som berörs på västra sidan om väg 23 även dagvatten från Ekeröd 3:8 som väg 23 är belägen på med flera fastigheter öster om väg 23 där det finns en pågående detaljplan för handelsverksamhet. Se figur 13, 14 och 17.
- Dagvattnet från planområdet avses tas omhand inom naturmarken nära järnvägen och därifrån rinner det norrut och genom trumma under järnvägen. Från diket under järnvägen, norr om planområdet, leds dagvattnet vidare till markavvattningsföretaget Holma säteri från 1908, innan det når Höörs ån och längre ner i systemet, Ringsjön.

## Ekonomiska frågor

### Planavgift

Kommunen bekostar detaljplanen. Kostnad för planarbetet tas ut i samband med försäljning av fastighet.

### Exploateringsavtal

Inget exploateringsavtal tecknas då kommunen är exploatör för den allmänna platsmarken. Planen innebär inga nya allmänna ledningar.

### Avtal

Inga avtal har tecknats angående markköp.

### Övriga kostnader

Kommunen bekostar lantmåteriförrättning innan marken för verksamheter säljs till privat ägare.

Kommunen bekostar anläggande av gång- och cykelväg och naturmark med trädplantering.

Kostnadsansvaret för byggnationer och anläggningsarbeten för fastighetsägarens nytta inom kvartersmarken åligger markägaren.

Anläggningsavgift avseende tillkommande VA-anslutningar regleras i enlighet med Mittskåne Vattens VA-taxa.



Eventuell kompletterande dagvattenutredning och geoteknisk undersökning avseende markens bärrighet och markradonförekomst, vilket kan krävas vid byggnation, bekostas av markägaren.

Eventuell arkeologisk undersökning ska bekostas av markägaren.

#### **Ekonomi för anläggande av kommunal mark**

Allmän platsmark, som kommunen ansvarar för, har planlaggs med ca 355 kvm för gång- och cykelväg och 650 kvm för planteringsyta, natur, intill. 5700 kvm avsätts för allmän platsmark, natur i området väster om kvartersmarken för dagvattenhantering och för bevarande av befintlig natur.

Priset för anläggande av gång- och cykelväg inklusive förarbete, beräknas till cirka 525 000 kr. Priset gäller för ca 75 löpmeter baserat på ett standardförfarande utan höjd för tekniskt utmanande hinder som medför ökade entreprenadkostnader. Kostnad för anläggande av planteringen intill gång- och cykelvägen inklusive trädplantering, jordförbättring m.m. beräknas till cirka 150 000 kr.

#### **Driftkostnad för det kommunala huvudansvaret**

Beräknad driftkostnad för den aktuella detaljplanen medför att den totala schablonkostnaden för områdets allmänna platser är cirka 38100 kr/år.

I detaljplanen har mark avsatts för allmänt ändamål, gång- och cykelväg och natur, vilket medför att det uppkommer nya underhållskostnader för kommunens gatu- och parkenhet. Kommunens gatu- och parkenhet har tagit fram en modell för automatisk ramförstärkning för tillkommande markområden för allmänt ändamål. Modellen är enkel och bygger på en schabloniserad m<sup>2</sup>-ersättning. Modellens m<sup>2</sup>-priser baseras på de faktiska kostnader som gatu- och parkenheten har för att drifva gatu- resp parkmark idag. Schablonkostnaderna är utifrån 2018 års m<sup>2</sup>-priser, det innebär att områdets kostnader kan komma att förändras med tiden.

## **Administrativa frågor**

### **Genomförandetid**

Genomförandetiden för planen är 5 år från det att planen vunnit laga kraft.

### **Huvudmannskap**

Kommunen är huvudman för allmän platsmark.

Rolf Carlsson  
Samhällsbyggnadschef

Anneli Andersson  
Planarkitekt