

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar.
Endast angiven användning och utformning är tillåten.
Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns
- Administrativ gräns
- Egenskapsgräns och administrativ gräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap

- Torg, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.
- Lokalgata, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.
- Naturområde, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

Kvartersmark

- Bostäder, Centrum, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.
- Transformatorstation, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.
- Parkering tillåts under markplan, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER ALLMÄN PLATS

Mark

+77,1 Markens höjd över nollplanet ska vara angivet värde i meter, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

Utformning

Gångbana, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Omfattning

- Största exploatering per fastighet är angivet värde i kvadratmeter byggnadsarea, PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.
- Största exploatering per fastighet är angivet värde i kvadratmeter byggnadsarea, PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.
- Största exploatering per fastighet är angivet värde i kvadratmeter byggnadsarea, PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.
- Största exploatering per fastighet är angivet värde i kvadratmeter byggnadsarea, PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.
- Lägsta byggnadshöjd är 12 meter , PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.
- Komplementbyggnads största exploatering per fastighet är angivet värde i kvadratmeter byggnadsarea, PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.
- Högsta byggnadshöjd är angivet värde i meter, PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.
- Högsta byggnadshöjd är angivet värde i meter, PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.
- Högsta byggnadshöjd är angivet värde i meter, PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.
- Marken får endast förses med komplementbyggnad, PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

Placering

Huvudbyggnadens fasad ska placeras minst 2 meter och maximalt 4 meter från användningsgräns mot Bangårdsgatan, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Utformning

- Huvudbyggnad ska förses med en förhöjd sockel med en lägsta nivå på 0,6 meter med undantag för öppningar/entréer i fasad, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- Huvuddelen av fasadmaterialet mot Bangårdsgatan, Maglasåtevägen och torget ska vara i tegel och/eller puts, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- Huvudbyggnad ska förses med sadeltak, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- Minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ska orienteras mot ljustämplad sida, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- Markparkering, garage eller carports får inte finnas på innergårdar, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- Lägsta tillåtna takhöjd invändigt är 2,7 meter i entréplan, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- Burspråk eller annan utstickande byggnadsdel tillåts med annat material, dock ej överstiga 35 % av respektive fasads totalarea. Materialet ska vara förenligt med det överordnade materialet, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- Minst en entré till huvudbyggnad ska placeras mot Bangårdsgatan i markplan, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- Högsta nockhöjd är angivet värde i meter för komplementbyggnad, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- Takvinkeln får vara mellan angivet värde i och angivet värde i grader, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Utförande

- Lägsta tillåtna golvnivå +74,5, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- Marken får byggas under med ett bjälklag som får planteras, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- Byggnad ska vara möjlig att utrymma norrut, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- Byggnad ska förses med centralt avstängningsbar ventilation, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- Byggnad ska ha friskluftsintag minst 8 meter ovan mark, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- Fasad mot Bangårdsgatan ska dämpas minst 45 dB(A), PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Utfart

Körbar förbindelse får inte anordnas, PBL 4 kap. 9 §

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år., PBL 4 kap. 21 §

Övrigt

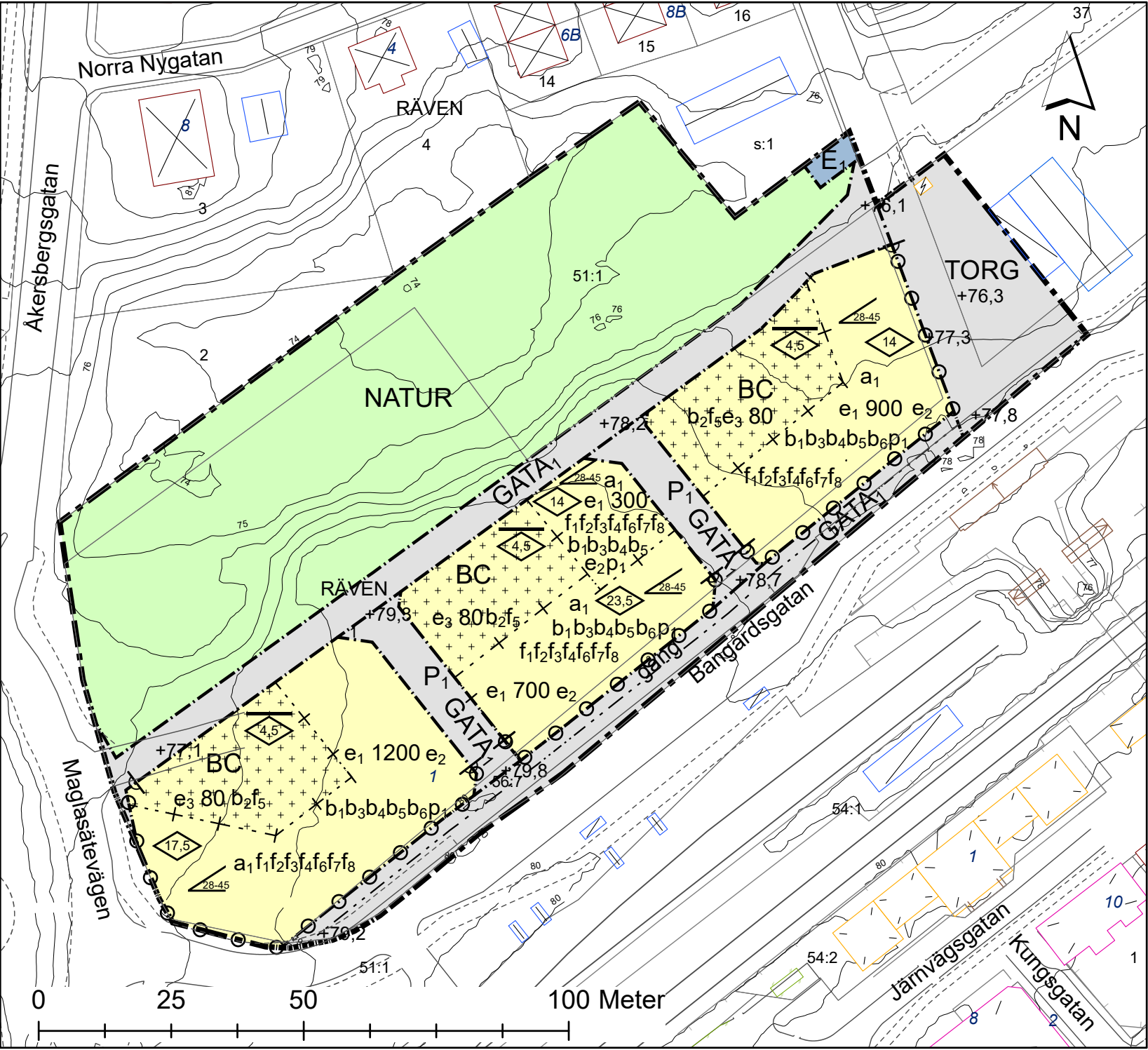
Fastighetsindelingsbestämmelse fastställd som tomtindelning 1267K-217, som vann laga kraft 1937-10-08, upphävs., PBL 4 kap.

3D-fastighetsbildning är möjlig, PBL 4 kap.

Inom kvartersmark ska det finnas parkering för boende med minst 0,5 parkering per lägenhet, PBL 4 kap.

Villkor för startbesked

- Startbesked får inte ges för byggnation förrän markförorening är åtgärdad. Kvartersmark, PBL 4 kap. 14 § 1 st 4 p.



Syfte
Detaljplanens syfte är att pröva möjligheten för flerbostadshus och skapa allmänna ytor. Flerbostadshusen ska återkoppla till Hörs byggnadstradition genom att byggnaderas utformning regleras med sadeltak, hög sockel och utföras med tegel- eller puts fasader samt att bostäderna ska vara genomgående för att skapa bättre ljudmiljö. De allmänna ytorna är tänkta att vara givna mötesplatser i form av ett centralt lokaliserat torg i nära anslutning till stationen med dess tåg- och busstrafik. Avslutningsvis säkerställs "Ravinen" för att i framtiden fortfarande ska vara en grön lunga i området med nära förbindelse till Tjurasjö.

A3 = 1:1 000



Hörs kommun

Detaljplan för
Räven 1 mfl fastigheter (Västra stationsområdet)
Hörs kommun, Skåne län

Upprättad: 2017-12-18 Rev: 2018-04-24, 2018-08-28

Utökat planförfarande
Antagandehandling

Antagen: 2018-09-26 Antagen av: Kommunfullmäktige

Laga kraft: 2019-09-18 Genomförandetid: 2024-09-18

Rolf Carlsson, Samhällsbyggnadschef

Yvonne Hagström, Planarkitekt

Arkivnr: H181



Figur 1. Bild på området

Antagen av kommunfullmäktige 2018-09-26 § 126

Laga kraft 2019-09-18

Genomförandetid t.o.m 2024-09-18

PLANBESKRIVNING

Detaljplan för

Räven 1 m fl fastigheter (Västra stationsområdet),

Höors kommun, Skåne län

Upprättad: 2017-12-18, rev: 2018-04-24, 2018-08-28

- ☒ Planbeskrivning
- ☒ Plankarta med bestämmelser och illustrationsplan
- ☒ Gestaltungsprinciper för del av Västra stationsområdet, Höör
- ☒ Bullerutredning Höors stationsområde
- ☒ Riskutredning avseende närhet till Södra stambanan
- ☒ Översiktlig geoteknisk undersökning
- ☒ Västra stationsområdet, Höör - Miljöteknisk markundersökning, MUR
- ☒ Vibrationsmätning, Kv Räven 1, Höör
- ☒ Grundkarta, skala 1:1000 (upprättad: 2018-01-19, rev 2018-05-28)
- ☒ Planprogram för Räven 1 m fl fastigheter i Höör, Skåne län (Västra stationsområdet)
- ☒ Samrådsredogörelse
- ☒ Utlåtande

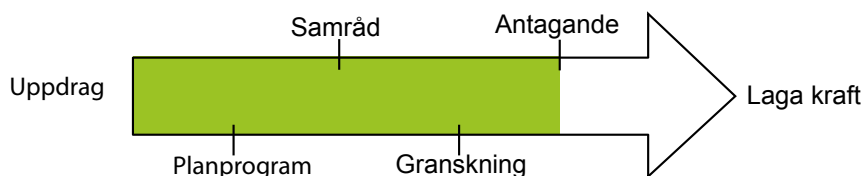
Innehåll

Tidplan.....	2
Inledning	3
Förslag.....	5
Motiv till planbestämmelser	14
Konsekvenser	17
Förutsättningar	22
Genomförande	38
Medverkande tjänstemän	39
Hur man läser en plankarta	40
Parkeringsplan	41

Tidplan

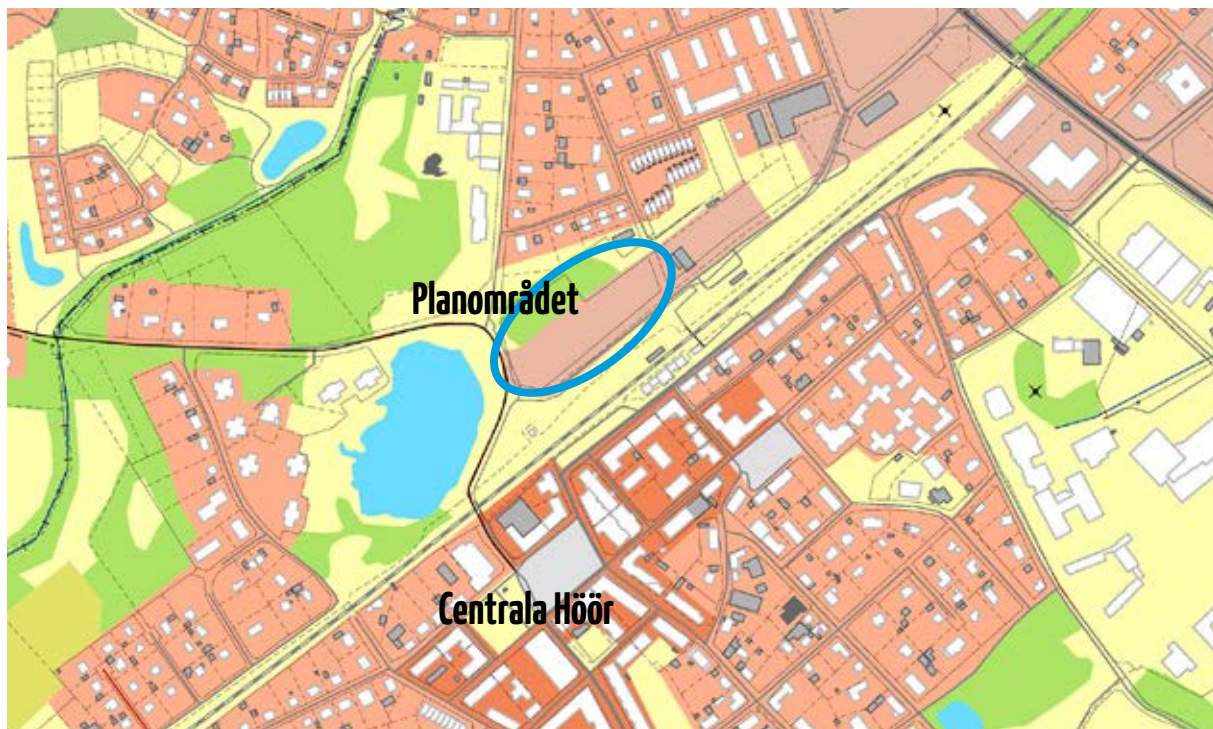
Planprocessen sker med **utökat förfarande** och *beräknas* fortgå enligt följande tidplan:

Samråd	jan-feb 2018
Granskning	maj-juni 2018
Antagande (KF)	sept 2018
Laga kraft	okt 2018



Läshänvisning

För att få all information och se helheten i ärendet bör plankartan läsas tillsammans med de beskrivningar som hör till ärendet. Planbeskrivningen ska underlätta förståelsen av planförslaget samt redovisa planens syfte, konsekvenser, genomförande och förutsättningar.



Figur 2. Översiktskarta som redovisar planområdets läge i förhållande till centrala Höör.

Inledning

Detaljplanens syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att pröva möjligheten att uppföra flerbostadshus och skapa allmänna ytor. Flerbostadshusen ska återkoppla till Höörs byggnadstradition genom att byggnadernas utformning regleras med sadeltak, hög sockel och tegel- eller putsfasader samt att bostäderna ska vara genomgående för att skapa bättre ljudmiljö. De allmänna ytorna är tänkta att vara givna mötesplatser i form av ett centralt lokaliserat torg i nära anslutning till stationen med dess tåg- och busstrafik. Avslutningsvis säkerställs "Ravinen", grönytan i nordväst, för att kunna vara en grön lunga i området med nära förbindelse till Tjurasjö även i framtiden.

Huvuddraget av planen är att visa hur Höörs kommun vill ta tillvara det centrala och stationsnära läget och utveckla området till en levande och integrerad småstadsmiljö. Planarbetet inbegriper nya flerbostadshus, ett nytt torg, nya och befintliga gator samt skogsområdet "Ravinen".

Plandata

Planområdet ligger cirka 250 meter (fågelvägen) norr om Nya torg och cirka 400 meter från torget gångvägen. Området avgränsas i sydöst av Bangårdsgatan, i sydväst av Maglasätevägen, i nordväst av bostadsbebyggelse som gränsar till grönområdet "Ravinen" och i nordöst utgörs gränsen av "Magasinet". Planområdets storlek är cirka 1,6 hektar och all mark är i kommunal ägo (fastigheter som berörs av detaljplanen är Råven 1, del av Höör 51:1, del av Höör 56:7 och del av Bävern 10).

Det nuvarande användningsområdet är till större delen en obebyggd grusplan. I nordvästra delen finns grönområdet "Ravinen" med en upptrampad stig och i anslutningen till Lantmannagatan finns en transformatorstation. Topografin inom planområdet varierar där den högsta höjden är mitt på grusplanen och den lägsta punkten finns i Ravinen. Från Maglasätevägen stiger marknivån med cirka 3 meter och från mitten fram till Magasinet sjunker sedan marknivån med cirka 3,5 meter.

Miljöbedömning/MKB

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 betydande 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 ovannämnda normer överskrids.

Detaljplanen medför att en del av marken utmed Bangårdsgatan planläggs för bostadsändamål. Planläggningen är inte förenlig med gällande översiktsplan som tillåter verksamheter inom området. Planområdet har föregåtts av en utvecklingsplan som ledde till ett planprogram för det aktuella området, där det tydligt framgår att området avses planläggas för bostäder. "Ravinen" fortsätter vara allmäntillgängligt genom planreglering för allmän platsmark. Omgivningsbullret (buss- och tågtrafik) påverkar däremot den nya bebyggelsen. Det har tidigare tagits fram en bullerutredning för området, men denna bullerutredning behöver aktualiseras utifrån de tankar på bebyggelsetyp som det finns för området för att se vilken påverkan bullret har på den sortens byggnader. Farligt gods tillåts på Södra stambanan vilket innebär att planområdet behöver en riskutredning. I tidigare skede har andra utredningar tagits fram, så som geoteknisk undersökning, miljöteknisk markundersökning och trafikbullerutredning. En komplettering av en riskanalys och en ny bullerutredning av området bedöms de faktorer som behöver belysas i en MKB redan vara utredda. Planområdet bedöms inte medföra någon betydande miljöpåverkan med utgångspunkten att de åtgärder som framgår i de olika rapporterna genomförs. *Detaljplanen bedöms därför inte komma att innebära en betydande miljöpåverkan.* Kommunen arbetar för att en god boendemiljö uppnås.

Förslag

Förslaget bygger på planprogram för Råven 1 m fl fastigheter i Höör, Skåne län (Västra stationsområdet) och Gestaltungsprinciper för del av Västra stationsområdet, Höör.

Föreslagen markanvändning

Planområdet ges ett flertal användningsområden och den primära användningen är för bostadsändamål (B) men inom kvartersmarken tillåts även användningen C, centrum. Föreliggande detaljplane-förslag möjliggör huvudsakligen en ny bostadsbebyggelse i form av flerbostadshus utmed Bangårdsgatan. På plankartan tillkommer även ett antal användningsområden som är allmänna platsmarker, så som ett nytt torg, grönområdet "Ravinen" och gatumark. De nya bygganderna inom området är huvudsakligen tänkt till bostadsändamål, men det kan tillkomma lokaler i bottenplan för att öka den sociala kontakten utmed gatan, vilket leder till liv och rörelse i området.



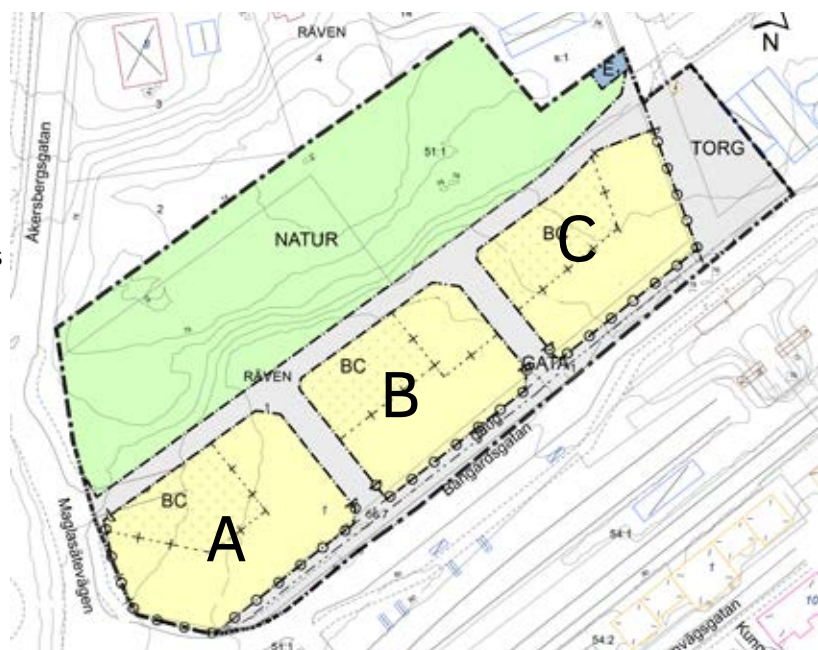
Figur 3. Illustration över planområdet, framtagen av Fojab arkitekter.

Föreslagen bebyggelse

Bostäder - BC

Kvartersmarken för bostäder är lämplig att dela upp i tre kvarter med en grändliknande gata som avgränsar de nya byggnadskropparna. För att kunna särskilja de olika kvartersnamnen längre fram i handlingen ges de namnen Kvarter A, B och C, se figur 4.

Kommunen önskar att skapa variation i byggnaderna och föreslår således en varierande byggnadshöjd för de olika kvarteren. För att den nya bebyggelsen ska ansluta till Höörs byggnadstraditioner reglerar plankartan olika utformningskrav. Byggnaderna ska förses med sadeltak, då den övervägande andelen



Figur 4. Indelning av kvarter inom planområdet.

byggnader har tidigare byggts med sadeltak, fasadmaterialet mot Bangårdsgatan, Maglasätevägen och det nya torget ska huvudsakligen vara med tegelstenar och/eller putsade, men det är tillåtet att ha inslag av annat material. Annat material kan bland annat vara aluminium, trä med flera, däremot får detta material endast uppta 35 % av fasadytan mot Bangårdsgatan, Maglasätevägen och det nya torget. Fasadmaterialet in mot gårdarna tillåts utföras i det material som respektive byggherre anser vara lämpligt.

Den nya bebyggelsen är lokaliserad cirka 45 meter från de genomgående spåren på Södra stambanan och 30 meter från vändspåren, vilket innebär att de nya bostäderna ligger i en bullerpåverkad miljö. För att klara bullerriktvärdena för nya bostadsbebyggelse behöver 60 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad uppnås och 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå samt 70 dB(A) maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

För att säkerställa att alla "bostadsrum" inte ligger mot Södra stambanan har plankartan reglerats med en bestämmelse som säger att bostäderna måste vara genomgående, det vill säga att bostaden har tillgång till en dämpad sida in mot gården. Enligt bullerutredningen som tagits fram för planområdet behöver bebyggelsen utformas med en avskärmande funktion för att det ska vara möjligt att uppnå 55 dB(A) på innergårdssidan. Det ska vara en god boendemiljö i området och därför måste det finnas acceptabla ljudnivåer för de boende.

Begreppet "bostadsrum" enligt Förordning (2015:216) om trafikbuller är följande: "bostadsrum: rum för daglig samvaro, utom kök, och rum för sömn".

Ytterligare en anknytning till det historiska bebyggelsen i Höör är höga socklar. Även denna historiska anknytning är reglerad på plankartan med en minsta sockelhöjd på 60 cm.

Ljuddämpad sida

En byggnad exponeras för buller på olika sätt. Ibland har byggnaden samma bullerexponering på samtliga sidor, men oftast har den en exponerad sida och en sida som är mindre bullerexponerad, det vill säga någon form av ljuddämpad sida.¹⁾

Med ljuddämpad sida menas då ljudnivån är mellan Leq_{24h} 45 och 50 dBA frifältsvärde som en totalnivå – det vill säga det sammanlagda ljudet från olika källor, till exempel trafik, fläktar, industri. Även maximalnivån 70 dBA bör uppfyllas på ljuddämpad sida.²⁾

¹⁾ Boverket, "Riktvärden för buller utomhus.

²⁾ Naturvårdsverket, "Nationell samordning av omgivningsbuller"

För att säkerställa att det blir en trevlig gårdsmiljö utan bilparkeringar har det reglerats att fordonsparkering inte är tillåten på bostadskvarterens gårdar. Parkeringsbehovet måste dock lösas/redovisas vid det kommande bygglovsskedet. Parkeringsstalet som planområdet omfattas av är 0,5 parkeringsplatser/lägenhet.

I en geoteknisk utredning har det klargjorts att grundvattennivån ligger på +73,56 meter. Det innebär att plankartan har säkerställt att den lägsta tillåtna golvnivån för källare/underjordiskt garage är $\geq 74,5$ meter.

Under arbetets gång med att utforma detaljplanen har ett antal byggherrar varit delaktiga. De har olika målgruppsinriktningar och olika tankar gällande införandet av hyresrätter och bostadsrätter inom området. Vilken upplåtelseform det blir är inget som regleras i en detaljplan, men tankarna i dagsläget är både hyresrätter och hyreskooperativ inom området. Även olika målgrupper har de olika byggherrarna haft i åtanke, någon riktar in sig på 55+ boende, någon annan ett trygghetsboende och en tredje för olika grupper såsom studenter/ungdomar, det unga paret eller de som vill sälja sin villa och hitta ett annat boende. Denna variation i ett bostadsområde skapar en variation av människor som vistas inom området på olika tider på dygnet vilket skapar liv och rörelse under större delen av dygnet.

Kommunen redogör i gestaltningsprinciperna för området att den nya bebyggelsen ska variera i höjd. En variation av bebyggelsens höjd medför att det skapas en småskalighet och variation som överensstämmer med de närliggande bebyggelseområden samtidigt som detaljplanen gör det möjligt att uppföra relativt tät bebyggelse med stadsmässig karaktär, vilket är eftersträvarvärt för området som har ett centrurnära och kollektivtrafiknära läge i Höör. Planområdet delas upp i tre olika kvarter med gränder som skiljer dem åt. Dessa tre kvarter ges olika förutsättningar vad gäller byggnadshöjd för att den variation som kommunen eftersträvat i gestaltningsprinciperna ska framkomma inom

planområdet. I detaljplanen har kvarter A givits byggnadshöjden 17,5 meter. Kvarter B har givits byggnadshöjder på 14 och 23,5 meter. Slutligen har kvarter C givits en byggnadshöjd på 14 meter. Alla kvarter omfattas av en reglering av takvinkel med minst 28 graders taklutning och maximalt 45 graders taklutning. Ytterligare en bestämmelse som är samma för alla kvarteren är en minsta tillåtna byggnadshöjd på 12 meter (innebär som lägst tre våningar).

Plankartan regleras inte med påbud, dvs att en byggnad måste ha en specifik höjd, utan detaljplanen reglerar en högsta tillåtna byggnadshöjd och en lägsta tillåtna byggnadshöjd. Sedan är det upp till respektive byggherre att bygga det som de vill uppföra, vilket innebär att det inte nödvändigtvis kommer bli exakt den höjden som plankartan medger, men höjden hamnar inom den lägsta och högsta höjden.

För att skapa variation och flexibilitet i detaljplanen är det tillåtet med annat material på burspråk eller annan utstickande del från fasaden. Huvudsakligen ska fasadmaterialet vara i tegel och/eller puts, men på burspråk är det tillåtet med ett annat material som är förenligt med det överordnade materialet på den resterande delen av byggnaden. För att säkerställa att det är tegel/puts som är det överordnade fasadmaterialet har plankartan försetts med en bestämmelse som säger att minst 65 % av fasadmaterialet ska utgöras av tegel/puts. Det innebär att det kan tillkomma material så som aluminium, trä, plåt eller liknande på de delar som utgörs av burspråk eller dylikt och det andra materialet får endast utgöra 35 % av fasadens totala yta.

Burspråk

Är en arkitektonisk term för en grund utbyggnad i en fasad. Burspråk kan omfatta en eller flera våningar, och det finns såväl burspråk med markkontakt som burspråk som "hänger fritt" i luften.

På plankartan finns det en placeringsbestämmelse gällande placeringen av byggnaden mot Bangårdsgatan. Denna bestämmelse har tillkommit eftersom ljudnivåerna behöver säkerställas. Om byggekropparna skulle tillåtas att placeras varsom helst inom kvartersmarken kan det bidra till att det intilliggande bostadskvarteret får bullerproblem. Eftersom den bullerdämpande huskroppen som utgör en "bullerskärm" inte fyller sitt syfte då det är placerad på ett sätt som gör det möjligt för bullret att nå den bullerdämpande sidan (gården). Det är även möjligt för byggherrarna för de olika kvarteren att uppföra exempelvis cykelparkering för de boende eller liknande på denna två-fyra meter breda förgårdsmark som planbestämmelsen innebär.

För att möjliggöra en flexibilitet i planområdet har byggrätten reglerats genom en största tillåtna byggnadsarea, det vill säga den största tillåtna ytan byggnaden får ta i anspråk på marken. Ett annat alternativ hade varit att reglera storleken på varje våningsplan (bruttoarea), men det upplever Höörs kommun inte är tillräckligt flexibelt.

Plankartan har även försetts med en begränsande planbestämmelse, korsmarken. Bestämmelsen är begränsande i den omfattning att den endast tillåter att komplementbyggnader (förråd/växthus/garage m.m.) uppförs på det markområde som korsmarken berör. Det är de nya kvarterens innergårdar som har försetts med korsmarksbestämmelsen.

Byggs det djupa loftgångar (som innehåller balkong) för att nå bostäderna i de nya flerbostadshusen kan det medföra att dagsljuskravet enligt BBR, Boverkets byggregler, (avsnitt 6:322 Dagsljus) inte uppnås. Kravet finns redan reglerat genom BBR och styrs således inte på plankartan.

Antal uppskattade lägenheter för planområdet är cirka 135 stycken. En detaljplan reglerar inte antalet lägenheter vilket innebär att det kan bli fler (fler små lägenheter) eller färre (fler större lägenheter) men kravet på 0,5 parkeringsplatser/lägenhet måste uppnås.

Centrum - C

Med användningen centrum avses all sådan verksamhet som bör ligga centralt eller på annat sätt vara lätt att nå för många människor. Centrum är en samlingsanvändning som är lämplig att använda där syftet är att det ska finnas en blandning av verksamheter. I centrum ingår en rad olika verksamheter som också kan återfinnas i andra användningar. Där ingår till exempel butiker, restauranger, kontor, gym, biograf, bibliotek, teatrar, museum, banker, apotek, hantverk och annan service. I användningen ingår även byggnader för religiösa ändamål, föreningslokaler, samlingslokaler, vuxenutbildning, hotell, vandrarhem och lättare former av vård och hälsovård som vårdcentral, fot- eller hudvård (även benämnd som "öppenvård"). Även polisstation, häkte och liknande kan lokaliseras inom centrum medan en kriminalvårdsanstalt bör betecknas D- Vård

Verksamheter

Det finns tankar med att ha någon sorts samlingslokal i byggnaden närmast det nya torget. Denna samlingslokal för de boende ges det möjlighet till att innehålla en publik verksamhet, exempelvis ett café. Byggnadshöjden har det därför räknats in ett mått på 2,70 meter inomhus för entréplanet och övriga våningar har det räknats på en standard höjd på 2,40 meter. Även kvarter A och B har en höjd på 2,70 meter inräknat i sin föreslagna byggnadshöjd, vilket möjliggör verksamheter i entréplan i alla kvarter inom planområdet.

En publik lokal i entréplanet medverkar till att skapa liv och rörelse i området och på det nya torget. Det skapas en social kontroll om det skapas en plats (utöver den framtida etableringen som kommunen arbetar för i Magasinet) där människor kan stanna upp på och mötas eller bara sitta ner och bli delaktig i livet utanför lokalen.

Offentliga byggnader och offentliga platser - TORG

Användningen torg inrymmer olika typer av torg med tillhörande verksamheter och ska vara avsett för ett gemensamt behov. Torgverksamheter kan till exempel vara torghandel, kiosker och serveringar, kollektivtrafik med hållplatsskydd eller parkeringsplatser. De tillhörande verksamheterna ingår i användningen oavsett om de redovisas som egenskapsbestämmelser eller inte. Om inget annat uttrycks omfattas också normal fordonstrafik, motsvarande det som ingår i användningen gata.

Inom planområdet finns det inga offentliga byggnader med kommunalt ansvar. I direkt anslutning finns Magasinet som det i dagsläget inte finns någon näringsidkare i, men Höörs kommun arbetar för att Magasinet ska användas och bli en del av det nya torget.

I övrigt är det stationsbyggnaden som är den närmast intilliggande byggnaden som är till för allmänheten, men denna är inte i kommunal ägo.

Offentlig plats planläggs det för i detaljplanen, ett nytt torg som ska ligga i anslutning till stationen och dess trappa som leder upp till Bangårdsgatan. Torget ska utgöra en länk mellan Lantmannagatan och stationen samt att det ska finnas utåtriktade verksamheter i Magasinet och i entréplan på kvarter C. Med utåtriktad verksamhet kan liv och rörelse uppkomma och det skapas en social kontroll på platsen som är positivt ur trygghetssynpunkt.



Exempel på vattenspel

Torgytan innehåller höjdskillnader mellan Bangårdsgatan och Lantmannagatan, dessa höjdskillnader behöver tas upp i torgets utformning, så som en ramp och trappor. Önskvärt är att torgets utformning kopplas samman med utformningen vid stationen. Det vill säga att det exempelvis finns vegetation vid/mellan trappor som har liknande utformning som stationen och att detta utformas i sten som stationen. Även markbeläggningen är en viktig del i samhörigheten med stationen. Det är även möjligt med en cykelförbindelse över torget. Idag tar sig oskyddade trafikanter sig över planområdet för att nå stationen och denna förbindelse avser kommunen bibehålla inom den föreslagna torgytan. Det föreslås även att ett vattenspel kan finnas på torgytan och att det ska finnas möjlighet till vila/sittplatser.



Figur 5. Illustrationsbild över torget framtiden av Fojab arkitekter.

Föreslagen grönstruktur

Naturområde - NATUR

Användningen natur används för friväxande grön- och skogsområden som inte är anlagda och inte sköts mer än enligt skötselplan eller genom viss städning. Genom att ange användningen natur i detaljplanen kan kommunen säkerställa att ett område bevaras som natur. Mindre grönområden eller skogsdungar mellan bostadsområden planläggs vanligen som natur. Användningen natur innefattar alla typer av friväxande natur. I användningen ingår även mindre park-, vatten- och friluftsanläggningar och andra komplement för naturområdets användning. Det kan till exempel vara anlagda gångstigar, motionsslingor, gång- och cykelvägar eller utrymmen för omhändertagande av dagvatten. Dessa komplement ingår i användningen oavsett om de redovisas som egenskapsbestämmelser eller inte.

Grönområdet som finns mellan grusplanen och befintlig bostadsbebyggelse nord-nordväst om planområdet benämns "Ravinen" och regleras i detaljplanens som natur. Kommunen har för avsikt att detta grönområde försättningsvis ska vara en grön lunga i de centrala delarna av Höör och säkerställs således genom regleringen natur.

Höörs kommun vill bibehålla det rekreativstråk som Ravinen utgör, idag finns det en upptrampad stig från Maglasätevägen fram till Lantmannagatan, vilket indikerar på att de boende i närområdet använder skogsområdet som ett närrekreativområde. Ravinen kommer ingå i den skötselplan som tekniska nämnden har beslutat om och som visar hur kommunen ska sköta olika ytor. Ravinen ligger i en sänka vilket medför att det finns blöta partier i området samt att den översta jordarten för grönområdet är kärrtorv (enligt SGU, se figur 13).

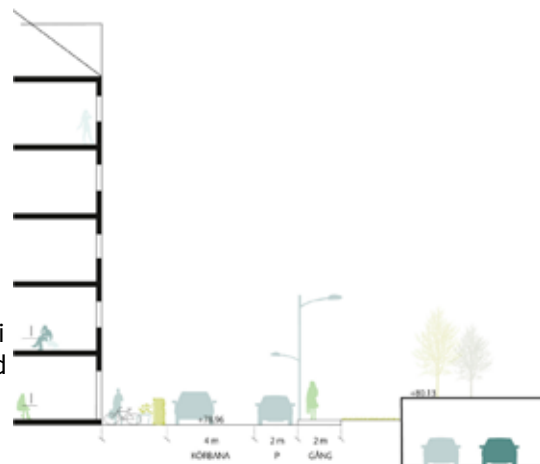
Föreslagen trafikstruktur

Biltrafik - GATA

Inom planområdet finns det ett användningsområde för GATA. Denna bestämmelse används för gator som främst är avsedda för trafik inom en tätort eller för trafik som har sitt mål vid gatan. Det handlar om allt ifrån villagator till stadsgator. Bestämmelsen finns utmed Bangårdsgatan och mellan Ravinen och den föreslagna kvartersmarken för bostäder. Användningen inrymmer de vanliga arrangemangen av trafikanordningar, trottoarer, planteringar, gräsytor, hållplatsskydd, kiosker med mera. Anläggningar och byggnader som behövs för gatans skötsel och bruk ingår också i användningen.

Utformningen av gatan intill Ravinen föreslås ha en körbana på fyra meter, vilket innebär att det bara finns ett körfält och detta kommer vara enkelriktad från Lantmannagatan till Maglasätevägen. Det innebär att Maglasätevägen kommer ta emot trafiken som kör ut från området. Enkelriktningen har för avsikt att minska genomfartstrafik i båda riktningarna. Det har även givits plats för en gångbana på två meter. Det innebär att det totala vägområdet på plankartan blir sex meter.

Grändgatorna mellan bostadskvarteren kommer också vara enkelriktade från Bangårdsgatan och intill den nya gatan utmed Ravinen. Grändgatornas utformning kommer innehålla en fyra meter bred körbana, en längsgående parkeringsyta med en bredd på två meter och en gångbana på två meter, det innebär att det totala vägområdet blir åtta meter på plankartan. Om garageinfart placeras utmed Ravinen för kvarteret närmast torget (kvarter C) kan boende inte nå denna garageinfart från grändgatorna då de är enkelriktad. De boende i kvarter C behöver således köra via den nya gatan utmed Ravinen som nås via Lantmannagatan och därinnan anslutande lokalgator för att nå infarten till garaget.



Den kortaste vägen in i området är via Bangårdsgatan, vilket innebär att större delen av trafiken till och från kvarter A och B bedöms köra via de nya gränderna.

nås via tre olika vägval, antingen via Klocksjögatan-Bredgatan-Lantmannagatan eller via Bredgatan-Lantmannagatan eller via Norra Nygatan-Lantmannavägen. Därför är det svårt i planeringsstadiet att redogöra för vilken gata som kan komma att få den största trafikökningen.

13 och Åkersbergsgatan kan planområdet
atnan-Lantmannagatan eller via Bredgatan-
n. Därför är det svårt i planeringsstadiet att
a trafikökningen.

Planområdet gränsar till Bangårdsgatan och regleras även här med GATA. Inom detta gatuområde inryms en två meter bred gångbana och därefter ett gatuområde med en bredd på 2,6-4,5 meter, därefter tar resterande av Bangårdsgatan vid (som inte planläggs i föreliggande förslag). Inom detta gatuområde är det möjligt att placera ett fåtal längsgående parkeringsplatser eller en utökning av busshållplatsen som finns på motsatt sida av Bangårdsgatan, i framtiden kan det finnas behov av att utöka busshållplatsnoden med fler hållplatslägen.

Gång- och cykeltrafik

Kollektivverkehr

Parking

10

Tomtindelning

Detaljplaneförslaget innehåller även ett upphävande av tomtindelning för fastigheten Råven 1. I och med upphävandet möjliggörs förändringar av gällande fastighetsindelning. Förändringar är inte möjliga att ändra idag då tomtindelningen inte kan frångås, utan kan endast genomföras med en detaljplaneändring.

Det finns idag en tomtindelning för Råven 1 och denna utgör ett hinder för fastighetsreglering (en sammanläggning av fastigheter). För att det ska vara möjligt med fastighetsregleringar inom planområdet behöver gällande tomtindelning upphävas för fastigheten Råven 1 (aktbeteckning 1267K-217).

Teknisk försörjning

Energiförsörjning, tele och bredband

Kraftringen är ledningsägare för elnätet och det finns bredbandsfiber framdraget till Maglasätevägen som ägs av Kraftringen även Telia har fiber framdraget till Maglasätevägen. En transformatorstation finns inom planområdet, i det område som benämns TORG. Transformatorstationen behöver omlokaliseras och föreslås flyttas cirka 20 meter nordväst om befintlig placering, vilket innebär att elstationen kommer att nås via Lantmannagatan.

Skanova har ledningar utmed Maglasätevägen och Bangårdsgatan, inga ledningar korsar själva planområdet. De ledningar som finns utmed Bangårdsgatan hamnar på allmän platsmark för gatan och berörs således inte av planläggningen och ledningarna utmed Maglasätevägen ligger utanför planområdesgränsen.

Det finns fiberanslutning i dagsläget till den befintliga bostadsbebyggelsen nord-nordväst om planområdet och således är det möjligt att koppla på den nya bebyggelsen på fibernätet.

Vatten, spillvatten och dagvatten

Inom området för Ravinen går det en dagvattenledningen mellan Lantmannagatan och Maglasätevägen. Parallellt med dagvattenledningen finns det även en spillvattenledningen. I Lantmannagatan ligger det en vattenledning. Det finns även dagvattenledningar i Bangårdsgatan. Spillvatten kan anslutas till befintlig ledning som finns i Ravinen, denna ledning är renoverad (liksom ledningen i Maglasätevägen som ledningen ansluter till) och klarar en anslutning av flerbostadshus. Vattengången bör ligga på max +74. Vattenledningen i Lantmannagatan har en större dimensionering och klarar således att den nya bebyggelsen kopplas på den ledningen.

Detaljplanen medger huvudsakligen nya bostäder och denna användning bedöms inte medföra till några föroreningar i grundvattnet och dagvattnet som kommer alstras inom planområdet förväntas ha en låg föroreningsgrad.

Området ligger inom verksamhetsområde för dagvatten och det finns befintliga dagvattenledningar som leds till Klocksjön. När området exploateras kommer dagvattenflödena att öka något och dagvattnet förväntas ha en låg föroreningsgrad. Dagvattenhanteringen ska ske enligt kommunens dagvattenpolicy och dagvatten ska fördröjas innan anslutning till det befintliga ledningsnätet. Även dräneringar kan anslutas till de befintliga dagvattenledningarna.

Hantering och fördröjning av dagvatten kommer att ske genom anläggande av underjordiska fördröjningsmagasin (inspektions- och spolbara) via brunn med sandfång på gatumark. Placeringen blir i gatan som löper parallellt med ravinslätten och bräddning sker till ravinen. Gatuvattnet kopplas likt ovan till fördröjningsmagasin. Gatan utformas så att yttlig breddning vid stora regn sker ner över ravinslätten längs med lämpliga delar av ravinen. Någon speciell reningsåtgärd av dagvattnet anses inte nödvändig. Ravinen är även en stor tillgång för att skydda mot översvämningar vid skyfall.

Avfallshantering

MERAB:s riktlinjer för hämtning av hushållsavfall är att "avståndet mellan avfallsutrymmet/uppställningsplatsen för behållare och insamlingsfordonets anföringsplats får inte överstiga 50 m." "Vid hämtning av kärl som rullas fram av abonnenten till bilen accepteras endast kortare avstånd (högst ca 5 m). Hämtningsvägens lutning får inte överstiga 1:12, det vill säga max 1 m höjdskillnad på 12 m

avstånd.” Varje bostadskvarter ska lösa sin avfallshantering inom respektive kvarter, förslagsvis kan ett miljöhus/miljörum anläggas i källarplan/entréplan mot gatan som föreslås utmed Ravinen.

Åtkomlighet för räddningsinsatser

Avståndet mellan räddningsfordonens uppställningsplats och byggnadens angreppspunkt bör understiga 50 meter och avståndet mellan byggnadens fasad och brandbilsstege bör högst vara nio meter. Kvarteren är cirka 40 meter djupa vilket innebär att avståndet på 50 meter uppnås inom planområdet. Avståndet på nio meter uppnås från Bangårdsgatan eftersom det är reglerat att det ska finnas en förgårdsmark på minst två meter och maximalt fyra meter, därefter ska byggnadskroppen uppföras. Avståndet från den nya vägen vid Ravinen och de nya byggnadskropparna har ingen regleringen om avstånd och därmed kan det i denna handling inte klargöras var de kommer att placeras då det är fritt för byggherrarna att själva bestämma hur djupa/långa byggnaderna ska vara.

För att det ska finnas god tillgänglighet till området bör det finnas två vägar för att nå området. Detta uppnås eftersom den nya bebyggelsen kan nås från både Bangårdsgatan och den nya gatan utmed Ravinen.

Farligt gods

Planområdet ligger nära Södra stambanan som tillåter farligt gods. Det innebär att det finns en risk för att en olycka kan ske inom spårområdet. För att begränsa skadorna vid en olycka med farligt gods föreslås det i riskutredningen att den nya bebyggelsen behöver utformas med:

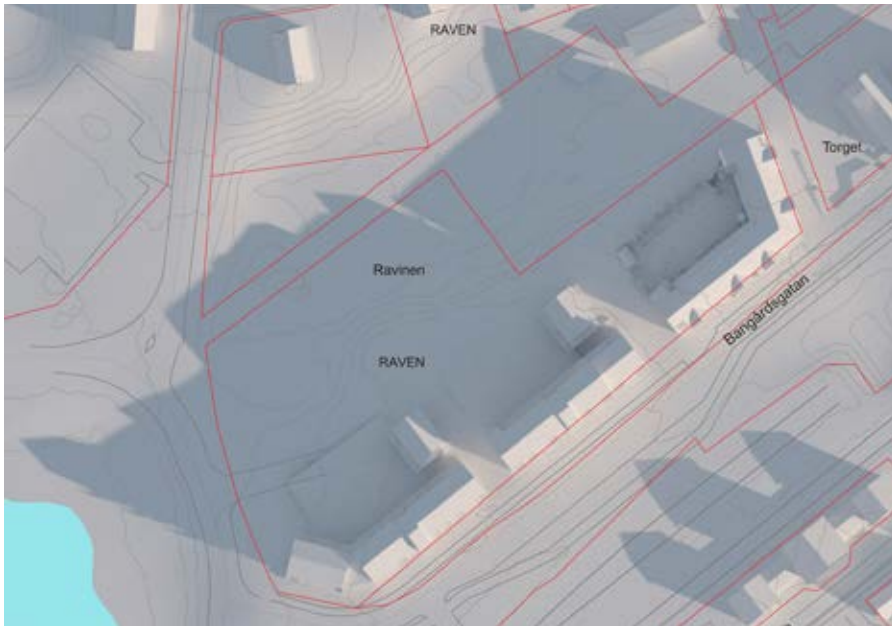
- Ventilationssystemet bör förses med nödstopp.
- Friskluftsintag bör placeras så högt som möjligt, minst 8 m ovan mark.
- Det bör finnas utrymningsmöjlighet i riktning bort från järnvägen (norrut).
- Byggnadsverk, byggnader och anläggningar bör placeras i sådan ordning att de av minst känslig karaktär har ett kortare avstånd till järnvägen och de av känslig karaktär (skolbyggnader, skolgård, lekplatser m.m.) placeras med ett så stort avstånd som möjligt

Motiv till avsteg från översiktsplan

Detaljplanen överensstämmer med avsikterna i den nya översiktsplan som antogs i juni 2018. Skälen för den nya bedömningen av vad som är lämplig användning av området är att en blandad småstadsmiljö bättre bidrar till en hållbar utveckling av Höörs kommun och av regionen.

Det behövs inte någon motivering för avsteg från översiktsplanen då detaljplanen är förenlig med översiktsplanen.

Detaljplan för del av Råven 1 mfl fastigheter (Västra stationsområdet)
• Antagandehandling 2018-08-28



En modellvy över den föreslagna bebyggelsen, med den maximala byggnadshöjden.

Illustrationen visar även skuggpåverkan tagna den 20 mars (vårdagjämningen) kl. 8, 12 och 16.

Klocka 8.00



Klocka 12.00

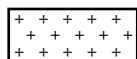


Klocka 16.00

Motiv till planbestämmelser

Omfattning

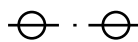
- e₁ Största tillåtna byggnadsarea per fastighet**
För att möjliggöra en flexibilitet i planområdet har byggrätten reglerats genom en största tillåtna byggnadsarea, det vill säga den största tillåtna ytan byggnaden får ta i anspråk på marken. Eftersom byggherrarna har varit med i framtagandet av detaljplanen har byggrätten dessutom utgått från de ritningar som de gjort för att säkerställa att deras visioner av byggnader är möjliga att uppföra inom respektive kvarter.
- e₂ Lägsta tillåtna byggnadshöjd**
För att säkerställa att det inte blir för låg bebyggelse i detta läge har det reglerats en lägsta tillåtna byggnadshöjd till 12 meter, vilket motsvarar tre våningar.
- e₃ Komplementbyggnaderna största tillåtna byggnadsarea per fastighet**
För att inte eventuella komplementbyggnader ska kunna bebyggas på all mark som utgörs av in-nergårdarna har plankartan försetts med en bestämmelse om en största tillåtna byggnadsarea för komplementbyggnader.



Korsmark

Kvarterens innergårdar har försetts med korsmark för att säkerställa att det endast uppförs någon sorts komplementbyggnad (växthus/garage/förråd och liknande byggnadsverk) på marken.

Markens anordnande



Körbar förbindelse får inte anordnas

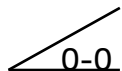
Kvartersmarken mot Bangårdsgatan och torget omfattas av in- och utfartsförbud för att säkerställa att trafik inte påverkar de stråk som är tänkta för fotgängarna och att säkerställa trafiksituationen på Maglasätevägen samt Bangårdsgatan med linjebussar och vanlig fordonstrafik.

Placering, utformning, utförande

p₁

Huvudbyggnads placering

För att säkerställa bullernivåerna på den kommande bebyggelsens innergårdar ska huvudbyggnaderna placeras på ett specifikt avstånd från Bangårdsgatan. Avsikten är att den nya bebyggelsen placeras i en linje för att säkerställa att ljud från kollektiv- och tågtrafik inte når gårdarna. Skulle en byggnad placeras längre in på fastigheten (från Bangårdsgatan sett) kan det leda till att ljudet når gården på det intilliggande bostadskvarteret eftersom bullret tillåts transporters längre in i bostadskvarteret. För att detta inte ska ske regleras den nya bebyggelsens placering med minst två meter och maximalt fyra meter från användningsgränsen mot Bangårdsgatan.



Takvinkel

För att säkerställa att sadeltaken på den nya bebyggelsen inte blir för flacka utan att det tydligt framgår på bebyggelsen att det är sadeltak har plankartan reglerats med en lägsta och en högsta takvinkel. Med en varierande takvinkel kan även bebyggelsen få ett varierande utseende i nockhöjd beroende på vilken vinkel som den nya bebyggelsen ges.



Byggnadshöjd

Alla tre kvarteren har försetts med olika byggnadshöjd för att bidra till en variation mellan byggnaderna. Detta förslag på planbestämmelse utgår från Gestaltungsprinciper för del av Västra stationsområdet.



Nockhöjd

Komplementbyggnader som tillåts på innergårdarna tillåts ha en högsta nockhöjd för att säkerställa att byggnader på gården inte blir för höga.

f₁ Fasad

En byggtradition för Höör är de höga socklarna. Denna tradition vill kommunen framhäva på den nya bebyggelsen inom planområdet och har således infört en planbestämmelse om en sockelhöjd på minst 0,6 meter. Detta förslag på planbestämmelse utgår från Gestaltungsprinciper för del av Västra stationsområdet.

f₂

En annan byggnadstradition i Höör är stenfasaderna. Därför har planen försetts med bestämmelse att fasadmaterialet mot Bangårdsgatan, Maglasätevägen och det nya torget ska huvudsakligen vara med tegelstenar och/eller putsade. Fasadmaterialet in mot gårdarna tillåts utföras i det material som respektive byggherre anser vara lämpligt. Detta förslag på planbestämmelse utgår från Gestaltungsprinciper för del av Västra stationsområdet.

f₃ Tak

För att den nya bebyggelsen ska ansluta till Höörs byggnadstraditioner reglerar plankartan olika utformningskrav. Byggnaderna ska förses med sadeltak, då den övervägande andelen byggnader i Höör har tidigare byggts med sadeltak. Detta förslag på planbestämmelse utgår från Gestaltungsprinciper för del av Västra stationsområdet.

f₄ Lägenhetsutformning

Den nya bostadsbebyggelsen ligger inom ett bullerutsatt läge och därför ska lägenheterna vara genomgående, för att göra det möjligt med bostadsrum mot en ljuddämpad sida. Begreppet "bostadsrum" enligt Förordning (2015:216) om trafikbuller är följande: "bostadsrum: rum för daglig samvaro, utom kök, och rum för sömn". Även regleringen om byggnadernas placering mot Bangårdsgatan hjälper till med att skapa en bättre boendemiljö mot gården, då regleringen har för avsikt att minska bullernivåerna från buss- och tågtrafik.

f₅ Utformning

För att skapa trevliga gårdsmiljöer har det på plankartan reglerats att det inte är tillåtet med markparkering, garage eller carports på innergårdarna. Detta förslag på planbestämmelse utgår från Gestaltungsprinciper för del av Västra stationsområdet.

f₆

Plankartan har försetts med en planbestämmelse om lägsta tillåtna takhöjd invändigt. Kommunen vill genom bestämmelsen säkerställa att det i framtiden är möjligt att etablera någon sorts verksamhet i entréplan.

f₇

Det nya bebyggelsen tillåts ha burspråk med ett annat material, men det andra fasadmaterialet får inte ta överhand. Burspråket regleras därför med att det endast får vara maximalt 35 % av respektive fasads totalarea. Det är ändå teglet och/eller putsen som ska vara det överordnade fasadmaterialet.

f₈

För att skapa en stadsmässighet till det nya området har det reglerats att minst en entré ska placeras mot Bangårdsgatan. Entréer skapar liv och rörelse till en plats.

Byggtekniskt

b₁

För att säkerställa att den nya bebyggelsen inte får problem med grundvattnet har det framkommit en siffra i en geoteknisk undersökning för lämplig golvnivå för källare. Källare med golvnivå $\geq +74,5$ kan utföras utan risk för permanent grundvattensänkning och därför har siffran $\geq +74,5$ angivits på plankartan.

b₂

För att innergården ska kunna planteras och marken under bebyggas för underjordiska garage har plankartan försetts med en bestämmelse som säger att marken får byggas under med ett bjälklag som får planteras.

b₃

För att säkerställa utrymningsvägar på bostadsbebyggelsen från riskkällan (Södra stambanan) har plankartan försetts med en bestämmelse som säger att det behöver finnas utrymningsväg norrut, från stationen.

b₄

För att säkerställa inomhusmiljön i bostadsbebyggelsen vid en eventuell olycka som medför att ventilationssystemet ska stängas av har plankartan försetts med en bestämmelse som säger att det ska finnas en avstängningsbar ventilation i byggnaderna.

- b₅** För att begränsa skadorna vid en eventuell olycka med farligt gods på Södra stambanan bör friskluftsintag placeras minst åtta meter ovan mark (enligt riskutredningen). Därför finns det en planbestämmelse som reglerar att friskluftsintag ska placeras högt på byggnaderna.
- b₆** För att uppnå en god boendemiljö för de människor som kommer att flytta in i de nya bostäderna har plankartan försetts med en planbestämmelse som säger att fasad mot Bangårdsgatan måste dämpas med 45 dB(A). Eftersom det är höga ljudnivåer från väg- och järnvägstrafiken behöver det finnas åtgärder i fasad för att åstadkomma en god boendemiljö.

gång

Trottoar

Detaljplanen reglerar att det ska finnas en gångbana utmed den nya bebyggelsen vid Bangårdsgatan.

Tomtindelning

För att det ska vara möjligt med en ny kvartersstruktur inom planområdet behöver fastigheten Råven 1 genomgå en lantmäteriförrättning. För att det ska vara möjligt att genomföra en förrättning som innebär tre nya fastigheter och gatumark behöver den rådande tomtindelningen upphävas.

3D-fastighetsbildning

För att det ska vara möjligt med underjordiska parkeringsgarage mellan kvarter och under allmän platsmark har plankartan försetts med en bestämmelse som gör det möjligt med en 3D-fastighetsreglering under mark.

Parkering

Plankartan har försetts med en planbestämmelse som säger att det ska finnas minst 0,5 parkeringsplatser per lägenhet för att säkerställa att parkeringsplatser kommer till stånd för de boende som kommer att flytta in i de kommande bostäderna.

a₁

Villkorat startbesked

För att säkerställa att det inte finns några markföroreningar i marken innan byggnationen påbörjas har plankartan föresetts med en bestämmelse som inte ger startbesked förrän markens förutsättningar är bra för bostadsbyggnation.



Visionsvy i gatunivå, illustrationen är framtagen av Fojab Arkitekter.

Konsekvenser

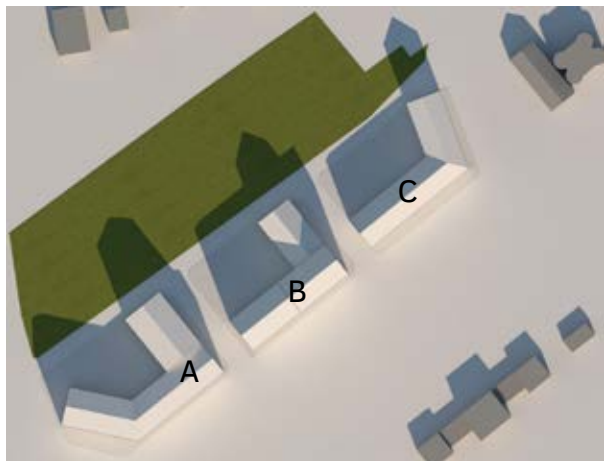
Plankartan är ett juridiskt bindande dokument och måste således följas.

Hela planområdet omfattas av gällande detaljplaner som tillåter industriändamål, allmänna platser, avsedda att planteras, gata och järnvägsändamål, men i och med den aktuella detaljplanen kommer de delar av gällande detaljplaner som berörs av planområdet att ersättas av föreslagen detaljplan.

Föreliggande detaljplan tillåter bostadsbebyggelse (kvartersmark), natur, gata och torg (allmän platsmark) och således har områdets markanvändning gjorts mer allmännyttig, eftersom all mark inte längre föreslås vara kvartersmark och den föreslagna detaljplanen gör det även möjligt att passera mellan den nya bostadsbebyggelsen. Hade området bebyggt enligt planbestämmelsen för industriändamål är det sannolikt att området hade varit inhägnat och därmed inte tillgängligt för allmänheten.

Den huvudsakliga användningen av planområdet är BC, vilket betyder att marken får bebyggas med bostäder och centrumändamål. Detaljplanen medför att det blir fler lägenheter i Höör och kan således bidra till att flyttkedjor startas. De som idag bor i en villa kan bosätta sig i en lägenhet och därmed sälja sin villa som i sin tur kan köpas av exempelvis en småbarnsfamilj. Fler bostäder skapar en positiv reaktion genom att flyttkedjor kommer igång. Det stationsnära läget medför även en ökad möjlighet för att skapa ett bilfritt boende.

Detaljplanen reglerar huvudbyggnadernas takvinkel, byggnadshöjd, utformning och placering. Det innebär att byggnaderna ska ha en takvinkel på mellan 28 grader till maximalt 45 grader och de tre olika kvarteren har försetts med olika byggnadshöjder. Kvarter A tillåts ha maximalt 17,5 meter (vilket motsvarar 5-våningar). Kvarter B tillåts ha maximalt 14 och 23,5 meter (vilket motsvarar 4 och 7 våningar) och kvarter C tillåts ha maximalt 14 meter (motsvarar 4 våningar). Detaljplanen reglerar även en lägsta tillåtna byggnadshöjd på 12 meter (motsvarar ett trevånings hus) för att säkerställa att den nya bebyggelsen skapar en luddämpad innergård och en stadskaraktär. För låg bebyggelse (en och två våningar) är inte optimalt för planområdet som avses för en tätare stadskaraktär. Byggnadernas höjder tillåts vara högre än det tidigare Bygglandsområdets byggnader. Det innebär att den nya bebyggelsen kan upplevas på längre avstånd, men det är inte någon av den omgivande bebyggelsen som skuggas av de nya bostäderna.



Figur 8. Illustration över bebyggelsens skuggor (skuggpåverkan redogör för den 20 mars (vårdagjämningen) kl. 11.00.).

För att återknytta till gamla byggnadstraditioner har det i föreliggande detaljplan reglerats att byggnader ska förses med sadeltak, ha en sockel på minst 0,6 meter och att fasadmaterialet ut mot Bangårdsgatan, det nya torget och Maglasätevägen ska vara av puts och/eller tegelstenar. Detaljplanen ger en möjlighet till ett annat materialval vad gäller burspråken, men det innebär inte att kommande byggnader uppförs med burspråk. Valet finns att använda samma material (tegel och/eller puts) på hela byggnaden. Dessa utformningskrav ska redovisas i det framtida bygglovsskedet för att det ska vara möjligt att bebygga området. Det ska vara samma förutsättningar för alla sökande inom planområdet.

Den nya bebyggelsen ska placeras minst två meter och maximalt fyra meter från användningsgränsen mot Bangårdsgatan (ny fastighetsgräns). Denna bestämmelse har uppkommit för att säkerställa boendemiljön på gårdarna och göra det möjligt med en luddämpad sida från stationsområdet. Det är därför viktigt att de nya byggnaderna kommer i linje med varandra. Skulle någon byggnad placeras längre in på kvartersmarken kan det bidra till försämrade ljudnivåer på intilliggande innergård.

Detaljplanen reglerar även att byggnaderna ska innehålla genomgående lägenheter eftersom läget är hårt bullerutsatt från väg- och tågtrafiken. Bullerutredningen som tagits fram redogör att

Ljudnivån utmed Bangårdsgatan är 69 dB(A) ekvivalent ljudnivå. Det framgår även att riktvärden för trafikbuller vid fasad inte klaras och de aktuella byggnaderna kommer att behöva planeras med genomgående lägenheter med minst hälften av boningsrummen mot en ljuddämpad sida där den ekvivalenta ljudnivån ej överstiger 55 dB(A) ekvivalentnivå respektive 70 dB(A) maximalnivå (nat-tetid kl 22-06). Riktvärdet enligt förordningen för trafikbuller är 60 dBA vid fasad, vilket innebär att det är förhöjda ljudnivåer. Eftersom det är för höga ljudnivåer så framgår det i förordningen att *om den ljudnivå ändå överskrider bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrider vid fasaden, och minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrider mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden*. Planbestämmelsen säkerställer således att minst hälften av bostadsrummen ska orienteras mot den ljuddämpade sidan. Byggnaderna behöver utformas för att kunna uppnå en uteplats som följer förordningen för trafikbullers värden för acceptabel ljudnivå. Plankartan har även försetts med en planbestämmelse som säger att fasaden mot Bangårdsgatan ska dämpas minst 45 dB(A). För att få en acceptabel ljudnivå i fasad mot Bangårdsgatan och stambanan. En blandning av alternativ 1 och alternativ 2 bedöms kunna ge en acceptabel ljudnivå på framtida uteplats på innergårdarna. Blandningen innebär att kvarter A behöver ges den utformning som redovisas i alternativ 2 och kvarter B och C ges samma utformning, en vinkel och en mindre inbyggnad för att hindra att ljudnivåer sprider sig in på gårdarna. Denna sorts utformning gör att acceptabla ljudnivåer kan uppnås för den nya bostadsbebyggelsen.

Bullrets konsekvenser är ett oönskat ljud som påverkar hälsa och livskvalitet. Bullerpåverkan på människan kan leda till att det är svårt att vila och sova, stress samt försämrade koncentrations- och inlärningsförmåga¹.

Byggs det djupa loftgångar (som innehåller balkong) för att nå bostäderna i de nya flerbostadshusen kan det medföra att dagsljuskravet enligt BBR (avsnitt 6:322 Dagsljus) inte uppnås. Kravet finns redan reglerat genom BBR och styrs således inte på plankartan.

Alla kvarteren ges en planbestämmelse som reglerar att lägsta inomhusnivå på entréplan ska vara 2,7 meter. Detta utifrån att kommunen vill säkerställa att det ska kunna finnas möjlighet till publika lokaler i entréplan mot det nya torget. Finns det inte något underlag för att bedriva någon verksamhet innebär det att de bostäder som inrättas i entréplan ges en höjd på 2,7 meter och resterande lägenheter på övriga våningsplan har en med standard höjd. Detaljplanen reglerar kvartersmarken som BC, vilket tillåter både bostäder och centrumändamål, men det finns inget krav på centrumändamål i detaljplanen. Därför säkerställs inomhusmiljön med en lägsta tillåtna inomhushöjd till 2,7 meter för att möjligheten till en publik verksamhet inte ska stängas ute i framtiden på grund av att man byggt med en längre höjd.

Grundvattennivån bedöms ligga på +73,5 och för att den kommande bebyggelsen inte ska få framtida problem med grundvatten har plankartan försetts med en bestämmelse som tillåter en lägsta golvnivå på $\geq +74,5$. Detaljplanen medger huvudsakligen nya bostäder och denna användning bedöms inte medföra till några föroreningar i grundvattnet.

Det har gjorts en miljöteknisk markundersökning för området mellan Maglasätevägen och Jularpsvägen. Två punkter i denna undersökning berör planområdet och dessa två punkterna redovisar "Halter högre än eller lika med NVs generella riktvärden för känslig markanvändning" (Känslig markanvändning kan till exempel vara bostäder, skolor och odlingsmark.). Föroreningar har påträffats i ytskiktet 0,0 - 1,0 meter. Det har inte påträffats några ytterligare föroreningar djupare ner i marken, utan det är endast i ytskiktet av marken som det förekommer föroreningar. Detta ytskikt kommer att forslas bort när området kommer att bebyggas och det kommer därefter inte att finnas några föroreningar i marken, vilket gör planområdet lämpligt att bebygga med bostäder. För att säkerställa att marken är bra för bostadsbyggnation har plankartan försetts med planbestämmelsen a1 som innebär att startbesked inte ges förrän markens förutsättningar är bra för bostadsbyggnation.

Varje kvarter inom området har givits en största tillåtna byggnadsarea. Den arean som angivits som den största tillåtna är den totala byggnadsarean för alla byggnader som finns inom kvarteret. Sedan är det inte något krav på att det ska byggas enligt den maximala angivelsen. Vill byggherren bygga på en mindre yta är det också tillåtet, det är detaljplanen som medger den största byggnadsarean, det finns inte någon minsta areabegränsning.

¹⁾ Naturvårdsverket.

Alla kvarter har även försetts med korsmark (endast komplementbyggnader får uppföras) på den yta som är till för innergårdarna. Detta för att säkerställa att det inte byggs byggnader som dominerar över det byggnadsbestånd som finns på fastigheten. En komplementbyggnad får inte uppföras om det inte finns en huvudbyggnad på fastigheten först. Komplementbyggnaderna har även reglerats med en högsta nockhöjd och en högsta tillåtna byggnadsarea, för att säkerställa att byggnader på innergården inte blir för höga eller stora.

Kvarter A och B kan båda nå respektive kvarter via Bangårdsgatan. Däremot kan inte kvarter C underjordiska garage nås från Bangårdsgatan, under förutsättning att infarten placeras utmed den nya gatan intill Ravinen. Det innebär att den trafik som ska nå kvarter C måste köra via Lantmannagatan. Det bedöms kunna bli cirka 35 lägenheter inom kvarter C, det leder till en uppskattad trafikrörelse på cirka 140 fordon/dygn, vilket anses som en låg trafikmängd.

Den lättaste vägen att nå planområdet är via Bangårdsgatan vilket gör att den största andelen trafikrörelser bedöms hamna på den gatan och Maglasätevägen/väg 13 som är de anslutande vägarna till Bangårdsgatan. Kvarter A och B bedöms innehålla cirka 100 lägenheter, det leder till en uppskattad trafikrörelse på cirka 400 fordon/dygn, vilket bedöms vara en låg trafikmängd för den centrala platsen utmed Bangårdsgatan.

Det går inte att förutse hur många som väljer en annan väg för att nå kvarter A och B, vilket medför att det finns en sannolikhet att trafikrörelserna på Lantmannagatan och anslutande vägar får något fler fordonsrörelser än endast för de som ska nå kvarter C. Värsta scenariot gällande fordonsrörelser för de anslutande bostadsgatorna (Lantmannagatan m fl) är om all trafik till området tar dessa vägar för att nå bostäderna vilket skulle innebära fordonsrörelser på cirka 410-540 fordon/dygn, men kommunen bedömer att alla fordon inte kommer att ta bostadsgatorna för att nå sin bostad i kvarter A, B eller C eftersom Bangårdsgatan är den lättaste vägen att använda för att nå kvarter A och B.

Planområdet förses med allmän platsmark med ändamålet gata utmed Ravinen, mellan de nya bostadskvarteren och vid Bangårdsgatan. Konsekvensen av denna reglering är att mark används för gatemark och inte tillhör kvartersmark. Området blir allmäntillgänglig i och med gatuutformningarna som innehåller gångbanor för de oskyddade trafikanterna. Mellan kvarteren inryms den enkelriktade körbanan och några längsgående parkeringar (som bedöms behöva tidsbegränsas för att de inte ska bli pendlar- eller boendeparkeringar utan ska utgöra gästparkeringar för besökare). Gatumarken mot Bangårdsgatan innehåller en gångbana och det finns även plats för längsgående parkeringsplatser eller en utökning av busshållplatsen utan väderskydd vilket är en positiv konsekvens av regleringen.

Boendeparkeringen ska lösas på kvartersmarken och det är inte tillåtet att anlägga parkeringsplatser på bostadsgårdarna, mest sannolikt är att de olika byggherrarna kommer att anlägga underjordiska garage för att lösa parkeringsfrågan för de boende.

Planområdet ligger nära Södra stambanan som tillåter farligt gods. Det innebär att det finns en risk för att en olycka kan ske inom spårområdet. För att begränsas skadorna vid en olycka med farligt gods föreslås det i riskutredningen att den nya bebyggelsen behöver utformas med:

- Ventilationssystemet bör förses med nödstopp.
- Friskluftsintag bör placeras så högt som möjligt, minst 8 m ovan mark.
- Det bör finnas utrymningsmöjlighet i riktning bort från järnvägen (norrut).
- Byggnadsverk, byggnader och anläggningar bör placeras i sådan ordning att de av minst känslig karaktär har ett kortare avstånd till järnvägen och de av känslig karaktär (skolbyggnader, skolgård, lekplatser m.m.) placeras med ett så stort avstånd som möjligt

Vid en framtida utbyggnad till fyra spår på Södra stambanan är det sannolikt att två nya genomgående spår placeras väster om befintliga spår, det innebär att tågtrafiken kommer närmare all bebyggelse på den västra sidan av stationen. Eftersom det inte finns någon prognos på när en utbyggnad till fyra spår kan vara aktuell finns det i dagsläget ingen uppskattning om vilken påverkan det kan medföra på all byggnation utmed Södra stambanan. I samband med ny- och ombyggnad av vägar och järnvägar gör Trafikverket omfattande åtgärder för att i möjligaste mån klara riktvärdena för buller.

Kommunen är huvudman för den allmänna platsmarken (det område som regleras med NATUR, GATA och TORG). Kvartersmarken ägs antingen av de boende eller ägs och förvaltas av bolaget som hyr ut bostäderna.

Markanvändningen i den nordvästra delen av planområdet regleras för ett nytt torg. Kommunens avsikt med torget är att skapa en samhörighet med stationsområdet och arbeta fram ett stråk som kan skapa social kontakt genom liv och rörelse. Det ska finnas plats för möten och kunna vara en målpunkt i Höör. Magasinet har en avgörande roll och kommunen behöver komma fram till vad Magasinet lokaler ska användas till. De verksamheter som kan komma i kvarter C och Magasinet ska kunna skapa rörelser mellan varandra och skapa en helhet till torget. Torget kommer även utformas med en tillgänglighetsanpassad ramp, för att ta upp de höjdskillnader som är från Bangårdsgatan fram till anslutningen av Lantmannagatan. Det föreslås även att ett vattenspel kan finnas på torgytan och att det ska finnas möjlighet till vila genom sittplatser. För att binda samman torget med stationsområdet behöver det arbetas in tydliga samhörande formspråk, så som liknande planteringar (för att fånga upp höjdskillnaderna) och markbeläggningen föreslås också vara en viktig del i samhörigheten med stationen.

Inom ytan för torg finns det en transformatorstation. Denna påverkas genom att den behöver flyttas. Detaljplanen redogör däremot för en ny placering inom detaljplaneområdet och har givits ett läge mellan 10-20 meter väster om befintligt läge. Det nya läget gör det möjligt för elbolaget att nå stationen via Lantmannagatan.

Ravinen säkerställs för allmänheten genom regleringen natur. Grunden till bestämmelsen är att området fortsättningsvis ska kunna vara ett närrekreationsområde för de boende och även för de inflyttande människorna. För att lyfta värdet av naturområdet behöver det gallras och möjligtvis läggas ut bark på den upptrampade stig som idag finns genom området. Ravinen kommer ingå i den skötselplan som tekniska nämnden har beslutat om och som visar hur kommunen ska sköta olika ytor.

Landskapsbilden kommer förändras från att vara en öppen grusplan till att innehålla nya bostadsbyggnader som kommer att ha en varierande höjd. Grusplanen kommer till stora delar att hårdgöras eftersom nya vägar kommer att anläggas och nya bostäder uppförs.

Raka och överblickbara stråk bedöms gatustråken i område få vilket är positivt ur trygghetsaspekten. Framtida aktiviteter och verksamheter på torget skapar liv och rörelse. Med människor som rör sig skapas en social interaktion/kontroll som medför att folk ser varandra och därmed ser om något händer, detta ökar också trygghetskänslan för platsen vilket gör att folk använder sig av platsen och genar över den för att nå stationen eller bostadsområdet nord-nordväst om planområdet. Torgytan föreslås innehålla trappor i olika lägen som också framhäver trygghetskänslan av att det finns olika vägar att använda sig av.

För de boende i det nya området som har småbarn finns det möjlighet med förskoleplats nära hemmet. Det föreslås en förskola söder om Åkersberg och en annan vid Höör väster. Vid Ringsjöskoleområdet finns även förskolor samt grundskola.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Befintlig fastighet	Planbeteckning	Överförs till
Del av Höör 56:7	Torg	Höör 51:1
Del av Höör 56:7	Gata	Höör 51:1
Del av Bävern 10	Torg	Höör 51:1
Del av Höör 51:1	E	Åberg 6
Råven 1	Natur	Höör 51:1
Råven 1	Gata	Höör 51:1
Råven 1	B	Två nya namn

Detaljplanen innebär att markanvändningen för del av fastigheten Råven 1 ändras från industriändamål till bostadsändamål. Del av Råven 1 och del av Höör 51:1 ändras från industriändamål och "allmänna platser, avsedda att planteras" till allmän platsmark, natur. Fastigheten Höör 56:7 ändras från gata och järnvägsändamål till allmän platsmark, gata och torg. Del av Bävern 10 ändras från industriändamål till allmän plats, torg.

För att det ska vara möjligt med den indelning av markområden som detaljplanen visar behöver en gällande tomtindelning upphävas för fastigheten Råven 1 och de berörda fastigheterna inom planområdet behöver fastighetsregleras genom att fastigheter slås samman, se tabell nedan.

Höör 51:1 är en stor kommunal fastighet som den nya allmänna platsmarken kommer att tillföras. Råven 1 kommer att avstyckas för att innehålla totalt tre nya bostadskvarter. Antingen behåller en fastighet namnet Råven 1 och de andra två fastigheterna för bostadsändamål kan exempelvis ges namnen Råven 16 och Råven 17.

Konsekvenser av avvikelse från översiktsplan

Detaljplanen överensstämmer med avsikterna i den nya översiktsplan som antogs i juni 2018. Skälen för den nya bedömningen av vad som är lämplig användning av området är att en blandad småstadsmiljö bättre bidrar till en hållbar utveckling av Höörs kommun och av regionen.

Det behövs inte någon motivering för avsteg från översiktsplanen då detaljplanen är förenlig med översiktsplanen.

Nollalternativ

Nollalternativet är en beskrivning av den sannolika utvecklingen av planområdet om rubricerad detaljplan inte vinner laga kraft. Det innebär att planområdet regleras med gällande detaljplan som pekar ut planområdet för industriändamål.

Mellankommunala frågor

Området är centralt placerat i kommunens huvudort och resemönstren i samband med livsmedelsinköp begränsas normalt till kortare sträckor. Det är möjligt att människor handlar på vägen hem innan de kliver på tåget, eftersom de sedan har nära hem när de stiger av tåget. Det innebär att beroende på var de boende jobbar så kan butikerna nära deras arbetsplatser få en ökad försäljning. De som inte handlar när de reser med tåget bedöms inte påverka handelsmönstret mer än lokalt.

Förutsättningar

Bakgrund

Inom området har det tidigare funnits en trävaruhandel (Byggland) som slogs samman med ett annat företag 2009 och flyttade från platsen. Höörs kommun köpte marken från företaget 2009 och under slutet av 2011 och början av 2012 revs de kvarvarande byggnader inom området, förutom Silon, Magasinet och byggnaden som innehöll verksamheten "Combat zone".

Under 2012 genomförde Höörs kommun ett idéuppdrag för Västra stationsområdet, f.d. Byggland-området, och lät fyra arkitektkontor visa hur området kunde omvandlas till ett attraktivt bostadsområde med inslag av service, kontor och verksamheter. Idéuppdraget resulterade i fyra olika förslag. Förslagen sammanställdes och utvärderades mot varandra. Under våren 2014 genomfördes sedan en strategisk workshop om vad Västra stationsområdet skulle kunna ge Höör och om hur utvecklingen av området kommer att påverka Höör. Vid workshopen deltog politiker och tjänstemän från kommunstyrelsen, barn- och utbildningsnämnd, socialnämnd, kultur- och fritidsnämnd, teknisk nämnd, miljö- och byggnadsnämnd samt det allmännyttiga bostadsbolaget.

De fyra förslagen från idéuppdraget och workshopen har legat till grund för samråd om "Utvecklingsplan för Västra Stationsområdet" som arbetades fram och godkändes av kommunstyrelsen under 2014. De övergripande slutsatserna efter samrådet kommer att integreras i ny översiktsplan för Höörs kommun.

Under sensommaren 2016 har även byggnaden som innehöll "Combat zone" monterats ner (låg öster om Silon). På den gamla "Bygglandstomten" finns Silon och Magasinet kvar samt en temporär grusparkering (öster om Silon).

Kommunstyrelsen beslutade 2016-11-14 att de gestaltungsprinciper som tagits fram för fastigheten Räven 1 skulle vara ett underlag för dialog med byggherrar och för kommande detaljplanehandlingar.

2017-04-03 beslutade kommunstyrelsen att uppdrag skulle lämnas för en ny detaljplan med syfte att möjliggöra en levande och integrerad småstadsmiljö med bland annat flerbostadshus, trygghetsboende, torg/mötesplats, ny användning av Magasinet samt att ravinen sparas som naturmark. Samtidigt godkändes även det planprogram som tagits fram för Räven 1 utifrån utvecklingsplanen för Västra stationsområdet.

Tidigare ställningstaganden

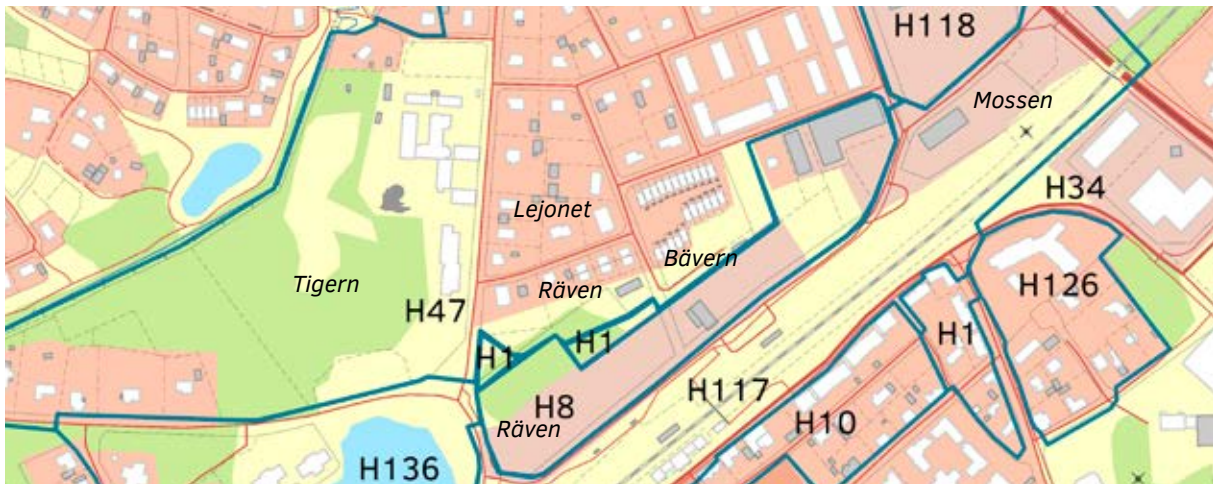
Översiktsplan

Detaljplanen överensstämmer med avsikterna i den nya översiktsplan som antogs i juni 2018. Skälen för den nya bedömningen av vad som är lämplig användning av området är att en blandad småstadsmiljö bättre bidrar till en hållbar utveckling av Höörs kommun och av regionen.

Detaljplanen för Räven 1 innehåller bland annat flerbostadshus, en halvsluten kvartersstruktur mot Bangårdsgatan som ger bullerskyddade innergårdar och stadsmässig form. Ett nytt torg som länkar samman Västra Höör med järnvägsstationen och resten av småstaden Höör.

Detaljplan

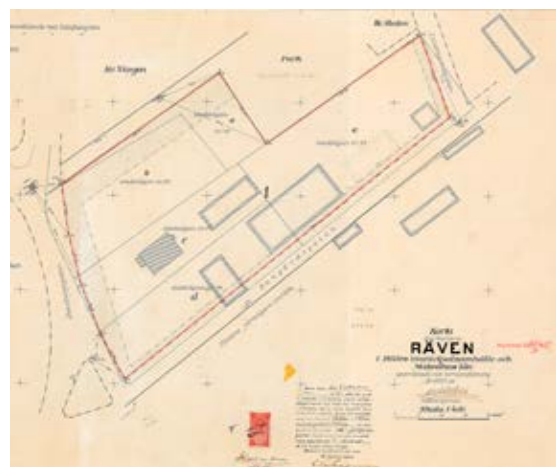
Gränserna för gällande detaljplaner framgår av figur 9. Stadsplan H8, antagen 1944, gäller för hela den kommunägda delen av planområdet och reglerar industriändamål. Stadsplan H47 för Åkersberg, antagen 1975, reglerar allmänt ändamål som delvis får bebyggas inom Åkersbergs mark i kv Tigern och bostadsändamål utan byggrätt i kv Lejonet. Detaljplan H1 17 för Bangårdsområdet, antagen 2001. Planen reglerar järnvägstrafik, huvudgata (Bangårdsgatan), terminal (pendlerparkeringen, med vändplats etc) samt småindustri och handel med skrymmande varor i kv Mossen. Längst i norr är marken utlagd som naturmark. Detaljplan för Ekeliden H136, antagen 2007, reglerar bostad, park och vattenområde. Detaljplan H1, antagen 1931, reglerar huvudsakligen bostadsändamål, men även allmän platsmark, industriändamål med flera.



Figur 9. Gällande detaljplaner.

Tomtindelning

Fastigheten Råven 1 omfattas av en tomtindelning som fastslogs i oktober 1937. Tomtindelningars syfte är att fastlägga hur kvartersmark ska indelas i tomter och var tidigare obligatoriskt för att bilda fastigheter inom stadsplanlagda områden. I och med införandet av PBL 1987 kom tomtindelningar att gälla som fastighetsplaner. Från och med att nya PBL infördes 2011 ska dessa fastighetsplaner gälla som fastighetsindelningsbestämmelser i den detaljplan som gäller för respektive område. Om fastighetsreglering ska genomföras måste planbestämmelsen om fastighetsindelning tas bort och detta sker därför numera genom en detaljplan.



Riksintressen

Inom planområdet finns det inga riksintressen, däremot är järnvägen som ligger i direkt anslutning till planområdet ett riksintresse. Södra stambanan är av internationell betydelse och ingår i det utpekade TEN-T nätet. Banan sträcker sig från Stockholm till Malmö och är mycket viktig för person- och godstrafik. Banan ingår även i det utpekade strategiska godsnätet. Planområdet medför inte några åtgärder som påtagligt försvårar tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen.

Kommunala beslut

2017-04-03 beslutade kommunstyrelsen att uppdrag skulle lämnas för en ny detaljplan med syfte att möjliggöra en levande och integrerad småstadsmiljö med bland annat flerbostadshus, trygghetsboende, torg/mötesplats, ny användning av Magasinet samt att ravinen sparas som naturmark. Samtidigt godkändes även det planprogram som tagits fram för Råven 1 utifrån utvecklingsplanen för Västra stationsområdet.

Miljö- och byggnadsnämnden i Höörs kommun beviljade rivningslov för silon den 14 mars 2017 som överklagades. Både Länsstyrelsen i Skåne län samt Mark- och miljödomstolen avvisade överklagandet och rivningslovet vann laga kraft 13 september 2017.

2018-01-16 beslutade kommunstyrelsen att planuppdrag för del av Bävern 10 m. fl. ska fortsätta i separat detaljplan med syfte att möjliggöra samlingslokaler och centrumverksamhet i magasinet, pröva tillkommande byggrätter för dessa ändamål och dessutom bostäder, lösa trafikangöringen till denna nya användning samt att möjliggöra carportar och förråd till Bäverns samfällighetsförening.

Befintlig bebyggelse

Bebyggelse på planområdet

Inom planområdet och i anslutning till Lantmannagatan står en transformatorstation i plåt i övrigt finns det inte någon bebyggelse inom planområdet.

Intilliggande bebyggelse

I direkt anslutning till detaljplaneområdet finns det två byggnader, Magasinet och Silon. Magasinet och Silon är rester av Höörs tidiga industriella historia. Tillsammans utgör de en miljöskapande helhet och ger en bild av spannmålshandlingens utveckling. Byggnadernas kulturhistoriska värden är beskrivna i *"En länk till Höörs industriella kulturarv - Kulturhistorisk utredning av fastigheterna Råven 1 och Bävern 10, Höörs kommun, Skåne Län"*.

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

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



Parhusbebyggelsen inom kvarteret Råven.



Radhusbebyggelsen inom kvarteret Bävern.

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

Miljö- och byggnadsnämnden i Höörs kommun beviljade rivningslov för silon den 14 mars 2017 som överklagades. Både Länsstyrelsen i Skåne län samt Mark- och miljödomstolen avvisade överklagandet och rivningslovet vann laga kraft 13 september 2017.

Byggnaderna står tomma sedan kommunen köpte marken (2009) av Byggland. Byggnaderna har även genomgått en skadebesiktning under 2011. Eftersom husen inte har använts under drygt 20 år har de sakta börjat förfalla, särskilt Magasinet. För att undvika alltför stora skador lät kommunen renovera tak. Stängslet runt området togs bort i samband med att kommunen förvärvade marken.

Bebyggelsen nordväst om planområdet består av radhusbebyggelse (kvarteret Bävern) och bebyggelsen som finns norr om planområdet är tre parhus och två villor (kvarteret Råven). Radhusen är två våningshus och parhusen samt villorna är 1½-plans bebyggelse. Bebyggelsen i kvarteret Råven har övervägande sadeltak med tegelpannor och tegel som fasadmateriäl. Radhusbebyggelsen i kv Bävern har sadeltak och överlag träbeklädd fasad med inslag av teglade gavlar. I anslutning till parhusen finns det en större carport med sex parkeringsplatser och förråd i delen närmast planområdet.

På andra sidan järnvägen ligger stationshuset.

Gestaltungsprinciper

För utvecklingen av Västra Stationsområdet har ett antal gestaltungsprinciper tagits fram. Dessa tar sin utgångspunkt i aspekter av den byggda miljön som bedöms vara särskilt viktiga för att tidigare formulerade visioner, mål och riktlinjer för området ska kunna uppfyllas.

Dokumentet innehåller nio olika gestaltungsprinciper och nedan redogörs kortfattat innebörden av dessa:

1. Kvartersstrukturen från början av 1900-talet är fortfarande synlig inom och i närheten av Västra Stationsområdet och utgör ett kulturhistoriskt värde. Ny bebyggelse infogas därför i befintlig struktur.
2. Området bebyggs med en sluten kvartersform mot Bangårdsgatan, med fasader i gatuliv. Detta följer samma princip som i den befintliga bebyggelsestrukturen i centrala Höör, som innebär att många kvarter har just en sluten sida mot gatan.
3. Ny bebyggelse förses med entréer mot Bangårdsgatan, torget och gränderna för att bidra till aktivitet i gaturummet och på så sätt skapa en livfull och trygg stadsmiljö.
4. Bebyggelsen inom området utformas med en bearbetad förhöjd sockel. Detta knyter an till de höga naturstensgrunder som är ett karaktäristiskt särdrag för bebyggelsen i Höör.
5. Förses med bilparkering för boende på kvartersmark
6. Bebyggelsens höjd tillåts variera inom varje kvarter och mellan kvarteren. På så sätt skapas en småskalighet och variation som överensstämmer med närliggande bebyggelseområden
7. För att knyta an till kulturmiljön och Höörs historia utformas ny bebyggelse inom området med sadeltak.
8. Igenkännande för de skånska stationssamhällena i allmänhet och Höör i synnerhet är fasader i tegel.
9. Med anledning av det centrala och stationsnära läget är det viktigt att de offentliga rummen i området ges en väl bearbetad utformning.

Kommunstyrelsen beslutade 2016-11-14 att de gestaltungsprinciper som tagits fram för fastigheten Råven 1 skulle vara ett underlag för dialog med byggherrar och för kommande detaljplanehandlingar.

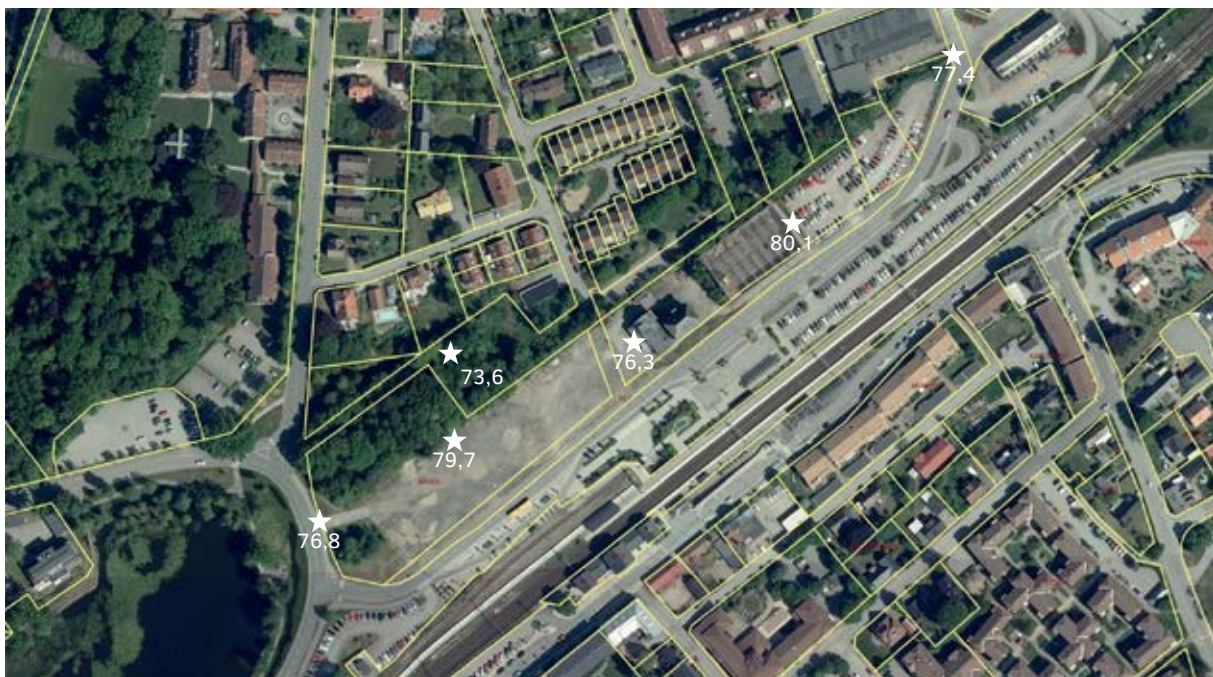
Natur

Mark och vegetation

Den nuvarande användningsområdet utgörs huvudsakligen av hårdgjorda kör- och upplagsplaner som utgörs av en obebyggd grusplan, i nordvästra delen finns grönområdet "Ravinen" med en upp-trampad stig och i den norra delen, utmed Tvärgatan, finns en asfalterad parkeringsyta.

Topografin inom planområdet varierar (figur 10). I sydvästlig-nordöstlig riktning: från +76,8 vid Åkersbergsgatan, upp till en höjdpunkt +79,7, ca 80 meter in på området. Profilen sjunker sedan igen, ner till ca +76,3 vid Magasinsbyggnaden för att återigen stiga till +80,1 (områdets höjdpunkt) för att slutligen landa på ca +77,4 vid Jularpsvägen. Ravinen utgör områdets lågpunkt med en höjd på 73,63 m.ö.h.

Vegetationen inom planområdet (Ravinen) är varierande med huvudsakligen lövträd i form av björk, lönn, hassel, asp, ask, ek och al. Det finns även enstaka barrträd så som tall. Ravinen innehåller en upp-trampad stig som tydligt framhävs då stigen definieras av ett grönt täcke med kirska.



Figur 10. Höjder inom planområdet.

Avgränsningen mot Bangårdsgatan utgörs av en trottoarkant, men det är endast från kurvan av Maglasätevägen/Bangårdsgatan och sträcker sig cirka 40 meter längs med Bangårdsgatan, i övrigt finns det inte någon trottoar på den sidan av Bangårdsgatan. Det utbyggda gång- och cykelnätet till stationen finns på Bangårdsgatans sydöstra sida (mot stationen).

Rekreation och grönsstruktur

Planområdet har i den västra delen ett grönområde som kallas "Ravinen". Ravinen är en grön kil av skogsmark på cirka 0,6 hektar. Marken ligger delvis på industrifastigheten som har tillhört Byggland, men upplevs som en helt avskild miljö tack vare att verksamheterna har legat högre upp, på utfyllnader. Stigen genom området vittnar om att området lockar till promenader. I Grönstrukturprogrammet är Ravinen ett område med höga och relativt höga naturvärden och genom Ravinen har det även pekats ut ett stråk som är ett förslag på utveckling av gröna stråk.

Naturen är ett av Höörs kännetecken. Det gäller både Höörs tätort och tillgängligheten till det omgivande naturlandskapet, med attraktiva friluftsområden. I själva tätorten finns en välutvecklad struktur av parker, gröna friytor och vildare gröna miljöer. Grönstrukturprogram för Höörs tätort (antaget 2007) innehåller en inventering av dessa miljöer med en beskrivning av naturvärden och sociala värden. Det finns ett område i Grönstrukturprogrammet som ligger i direkt anslutning till planområdet som sträcker sig från Tjurasjö via Åkersberg och vidare norrut till bostadsområdet på Kvarnbäck.

Tjurasjö – Åkersberg – Backadammen – Höör Väster är ett viktigt stråk både ur socialt och ekologiskt perspektiv (figurer 11 och 12). Tjurasjö har naturvärdesklass 1 och övriga delar har klass 2 på en fyrgradig skala där 1 avser de högsta värdena. Höörsån binder samman områdena och bidrar med stora kvaliteter både ur ekologisk och social synpunkt.



Figur 11. Större värdefulla naturområden enligt Grönstrukturprogram för Höörs tätort.



Figur 12. Närrektionsområden enligt Grönstrukturprogram för Höörs tätort.

Parkanläggningarna vid Tjurasjö har rustats upp (2014) med nya gångstigar, planteringar och en trappa ner till vattnet. Områdets värde för närrecreation och stadsbild kan knappast överskattas. Skridskoåkning på sjön är populärt vintertid.

Geotekniska förhållanden

Enligt SGU:s (Sveriges geologiska undersökning) hemsida framgår det att planområdet är ett grundvattenmagasin (stora delar av Höörs centrum är utpekade som område med grundvattenmagasin).

Bilden över jordart (hämtad från SGU) visar att det huvudsakligen inom planområdet är isälvs-sediment (isälvar bildades när inlandsisen smälte och isälvarna tog med sig löst material såsom stenar, grus, sand m.m. och när isälven avstannade sjönk detta material till botten och avsattes som isälvs-sediment) och bergarten är kvarts-fältspatsrik (gnejs, granitisk gnejs m.m.). För området som Ravinen avser är jordarten kärrtorv. Karteringsdjupet för SGU:s kartor är 0,5 meter. Det innebär att det kan vara en annan jordart 0,6 meter under markytan.



Figur 13. Utdrag ur jordartskartan från SGU.



Figur 14. Utdrag ur berggrundskartan från SGU.

I början av 2011 togs det fram en översiktlig geoteknisk undersökning för området, framtagna av GeoExpert RS AB. Syftet med undersökningen var att översiktligt klarlägga de geotekniska förhållandena samt att lämna rekommendationer och synpunkter som underlag för planering av området. I rapporten framkommer det att de geotekniska förhållandena bedöms som gynnsamma för exploatering och placering av byggnader. Jordlagren har gynnsamma bärighets- och sättningsegenskaper. Källare med golvnivå $\geq + 74,5$ kan utföras utan risk för permanent grundvattensänkning och därmed risk för omgivningspåverkan.

Området klassificeras som normalriskområde för markradonstrålning. Värdet som uppmäts (i februari månad) för radonstrålning är $12,4 \pm 2,0$ och $17,2 \pm 2,6$ vilket innebär radonhalter inom normalriskområdets nedre del. Halterna kan vara högre vid annan årstid vid lägre grundvattennivå eller efter dränering. Det behövs därför radonskyddat byggande vid nybyggnation.

Radonhalt understiger 10 kBq/m^3 - lågriskmark
Radonhalt mellan 10 och 50 kBq/m^3 - normalriskmark
Radonhalt över 50 kBq/m^3 - högriskmark

Vibrationer

Ramböll Sverige AB fick i uppdrag att utföra vibrationsmätningar vid Höör Stationsområde som underlag till detaljplan för Råven 1 mfl fastigheter. Utredningen är genomförd under maj månad 2018. Vibrationer inom område kommer främst att uppkomma från passerande tåg samt i mindre utsträckning av tunga fordon på Bangårdsgatan. Mängden vibrationer som uppkommer från tåg beror på flera faktorer framför allt vikt, längden och hastigheten på tåg. Tungt fordon så som lastbilar och bussar skapar mer vibrationer än personbilar, hastigheten har stor betydelse för uppkomsten av vibrationer. För rullande objekt, t.ex. fordon uppkommer vibrationer från ojämnheter i underlaget. Dessa kan vara ojämnheter i vägbanan eller räls. Exempel på ojämnheter kan vara farthinder för väg eller skarvar för järnväg. Avståndet från Bangårdsgatan till föreslagen exploatering är mycket litet ca 2m och avståndet till uppställningsspår är 27m och till övriga spår 35m.

Byggnaders känslighet för vibrationer beror framförallt på fyra faktorer:

- Källa vibrationer
- Markförutsättningar
- Grundläggning
- Konstruktion

Vibrationsmätningen har genomförts med två mätpunkter (vid kvarter A och kvarter C) och samtliga mätningar visar på mycket låga vibrationsnivåer långt under riktvärdet, $0,4 \text{ mm/s}$, samt kännbara vibrationer. Vid station finns uppställningsplats för Pågatågen, när tåg ankommer eller avgår uppkommer i sammanhanget höga vibrationer, detta är troligen beroende av det kortare avstånd samt förändring av grundläggning.

Resultatet är att de mätningar som har utförts på mark med markspett för två positioner där byggnader avses byggas visar mycket låga värden för vibrationer från järnväg och väg.

Vibrationsmätningar ger en indikation om att mycket liten risk för komfortstörande vibrationer föreligger.

Markföroreningar

Den miljötekniska markundersökningen för Västra stationsområdet som tagits fram av konsultföretaget Tyréns (2016) medförde att det gjordes 11 jordprover för hela området, varav två (H1 och H2) berör det aktuella planområdet. Dessa prover analyserades för metaller och PAH (se ruta intill), BTEX (bensen, toluen, etylbensen, och xylener.), alifanter, aromater och metylkvicksilver. De två punkterna redovisar "Halter högre än eller lika med NVs generella riktvärden för känslig markan-

PAH = finns i petroleum och kol samt bildas vid förbränning av organiskt material. Detta betyder att ämnena förekommer i stadsmiljöer. De bildas även vid grillning av mat, främst från proteinrik sådan såsom kött. Den svarta stekytan kan innehålla koncentrationer av PAH:er som långt överstiger gränsvärden i luft, varför grillad mat kan anses vara en orsak till ökade cancerfrekvenser hos människor. Småskalig vedeldning, trafik inklusive fartygstrafik och rökning är de huvudsakliga källorna till utsläpp av PAH i luft i Sverige. Spill av eldningsolja, till exempel bunkerolja till fartyg, ger utsläpp av PAH till mark och vatten.

vändning" (Känslig markanvändning kan till exempel vara bostäder, skolor och odlingsmark.). För PAH M är riktvärdet 3 mg/kg TS och provpunkt H1 har värdet 4 mg/kg TS i djupledet 0,0-0,5 meter och provpunkt H2 har värdet 3,6 i djupledet 0,5-1,0 meter. För PAH H är riktvärdet 1 mg/kg TS och provpunkt H1 har värdet 3,8 mg/kg TS i djupledet 0,0-0,5 meter och provpunkt H2 har värdet 4,9 i djupledet 0,5-1,0 meter. Det har inte påträffats några ytterligare föroreningar djupare ner i marken, utan det är endast i ytskiktet av marken som det förekommer föroreningar. Grundvattenprovet som tagits visar inte på någon föroreningsförekomst, dock ett något lågt pH. Värdena som mätts upp för området och som överstiger något av Naturvårdsverkets riktvärden är redovisade i tabellen nedan:

Ämne	Utgångsvärden			Provpunkt	
	1	2	3	H1	H2
PAH M (mg/kg TS)	2	3	20	4	3,6
PAH H (mg/kg TS)	0,5	1	10	3,8	4,9

1 Halter högre eller lika med Naturvårdsverkets Handbok 2010:1 för mindre än ringa risk

2 Halter högre eller lika med Naturvårdsverkets generella riktlinjer för känslig markanvändning

3 Halter högre eller lika med Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning

Resultatet indikerar att grundvatten, naturlig jord och djupare fyllnadsmassor inom undersökningsområdet inte förorenats av tidigare verksamhet. Ytliga fyllnadsmassor bedöms dock påverkat av diffus PAH-förorening.

Planområdet har kompletterats med ytterligare 10 provpunkter för undersökning av markföroreningar gällande PAH och metaller. Resultat av undersökningen visar att området är utfyllt med fyllnadsmassor från 0,3-1,6 m mäktighet. Fyllningen är ditlagd i modern tid och bör inte ha förorenats av något större utsläpp. Föroreningar som påträffas i fyllnadsmassorna har troligen följt med dessa och förekommer troligen ställvis i hela fyllningen. Resultat från utförd laboratorieanalyserna visar på halter under Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM) i samtliga analyserade jordprover. Ställvis påträffades halter över minder än ringa risk (MRR) och i tre analyserade jordprover påträffades halter över riktvärdena för KM för ämnena PAH H, kadmium och bly. Det går inte att dra några slutsatser om föroreningsutbredningen i fyllningen då de förhöjda halterna påträffas utspritt över området och på olika djup. Analyserade prov visar på att underliggande naturlig jord inte är förorenad. Gällande PAH H visar provpunkt 3 att värdet tangerar riktvärdet för känslig markanvändning (KM) och att provpunkterna 6 och 9 har värden som överstiger riktvärdet i ytskiktet (0,0-0,25 meter under markytan). Provpunkt 5, 8 och 9 överstiger riktvärdet för mindre ringa risk. Bostandsändamål är godkänt på mark som klarar riktvärdet för känslig markanvändning och därmed är de riktvärden som inte uppnås gällande mindre ringa risk inget som medför att bostasbebyggelse inte kan etableras på platsen.

Enligt VISS (Vatten informationssystem Sverige) har planområdets grundvatten god kvantitativ grundvattenstatus.

Biotopskydd

Detaljplaneområdet berörs inte av något biotopskydd.

Kultur

Arkeologi

Enligt Riksantikvarieämbetet finns det inga fornlämningar inom planområdet.

Kommunalt kulturmiljöprogram 2012

Höörns kommun har tagit fram kulturmiljöprogram som ska ligga till grund för att bevara, vårda och utveckla kulturhistoriskt värdefulla miljöer i Höörns kommun. Planområdet ingår i den del av kulturmiljöprogrammet som benämns som "Stationssamhället - Delområde 2" och byggnaderna Magasinet och Silon har den samlade bedömningen K-2, M-2. Där K utgör kulturhistoriskt värde på en skala mellan 1-4 + "övrig bebyggelse" där 1 är "mycket stort värde". M redogör för miljömässigt värde och innehar en skala mellan 1-3, där 1 är "mycket stor betydelse". Det innebär att Magasinet och Silon har "stort värde för Höör, men varsamma förändringar kan tillåtas" och "stor betydelse för gatu- eller gårdsmiljön".

Magasinet uppfördes på 1880-90-talet och användes som lagermagasin. Byggnaden har haft ett flertal användningsområden genom tiden så som lantmannaaffär med utsädesförädling, madrasstill-

verkning och för spannmålshantering. Kvarndrift fram till 1990-talet. *"Magasin- och kvarnbyggnaden ger ett ålderdomligt intryck och förstärker känslan av Höör som ett genuint stationsområde. Centralortens idag äldsta bevarade industribyggnad."*

"Kvarnbyggnaden och silon utgör tillsammans ett karaktäristiskt och välkänt inslag i gatumiljön/stationsmiljön."

Det har tidigare funnits ett flertal småskaliga industri- och hantverksföretag från järnvägens barndom, t ex AB Ringsjö Stenbrott, Maskin AB Gothia och andelsmejeriet, vilka försvunnit och lämnat plats åt andra anläggningar. Kvarn- och magasinbyggnaden från sent 1800-tal är centralortens idag äldsta bevarade industribyggnad och det enda kvarvarande industri som minner om tätortens stora uppsving i samband med järnvägens ankomst 1858.

Historik

Innan järnvägen byggdes var Höör en bondby med kyrka, skola och Gästis invid ett vägschal. Säteri- gården Åkersberg låg för sig, och det fanns inte någon bebyggelse mellan Höörs by och Åkersberg. År 1858 färdigställdes Höörs station, efter att Södra stambanans etapp Örtöfta-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 skånska stationssamhällen fick Höör en representativ framsida och en funktionell baksida. På framsidan (den östra sidan) förlades stationshus, järnvägs-gata, affärer och officiella byggnader. Bangård och bebyggelse med verkstadskvarter placerades på baksidan (den västra sidan).

Firma J. Ljungh grundad 1863 är Höörs äldsta företag inom handelssektorn. Från början fanns företaget på Handelsgatan 2, men flyttades till Bangårdsgatan i och med att allt fler varor transporterades via järnvägen. År 1974 bytte företaget namn från AB Ljungh till Byggland. Verksamheten hade förskjutits till att bli en trä- och byggvaruhandel. Företaget hade sin verksamhet på Bangårdsgatan mittemot järnvägsstationen från 1930-talet till 2009 då verksamheten slogs samman med en annan trävaruhandel i norra delen av Västra stationsområdet och flyttade.

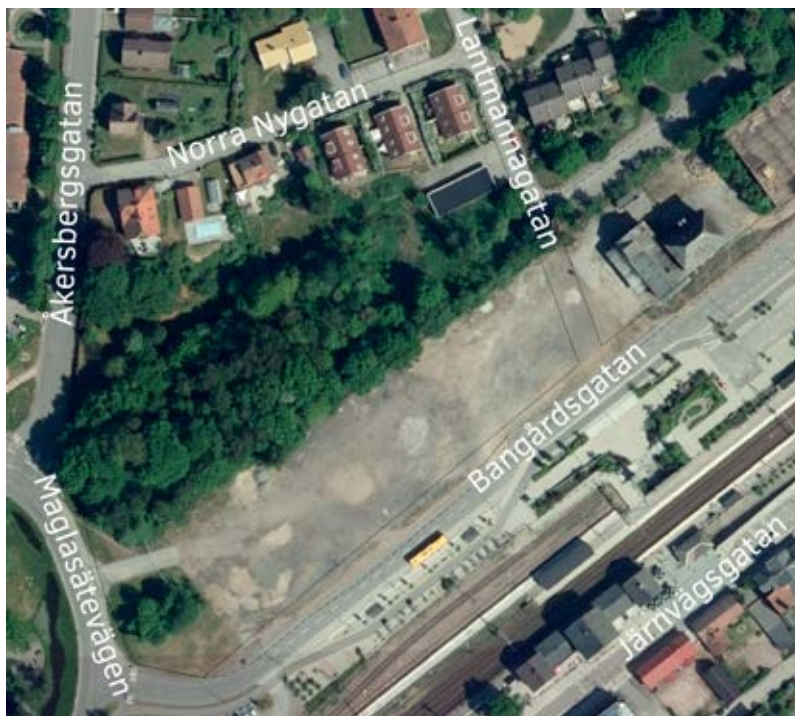
Trafik

Biltrafik

Inom planområdet finns det inte någon vägstruktur. Däremot finns det ett flertal gator som ansluter till planområdet. Den sydöstra gränsen av planområdet ligger i direkt anslutning till Bangårdsgatan och till den nordvästra delen ansluter Lantmannagatan. I sydväst avgränsas planområdet av Maglasätevägen. Det innebär att det finns tre gator som ansluter till planområdet på olika sätt.

Tågtrafik

Den 4 oktober 1858 rullade det första tåget in på Höörs station, efter att sträckan Örtöfta-Eslöv-Höör blivit färdig. Järnvägsområdet var en arbetsplats för många människor och utvecklades till en centralt belägen industri- och handelsmiljö.



Figur 15. Anslutande vägar till planområdet.

Södra stambanan är av internationell betydelse och ingår i TEN-T nätet. Banan sträcker sig från Stockholm till Malmö och är mycket viktig för person-och godstrafik. Banan ingår även i det utpekade strategiska godsnätet. Banan är



Figur 16. Avståndet från järnvägen (lila linje) med farlig gods. Flerbostadshus 150 m, småhusbebyggelse, handel, kontor m.m. 70 m och planområdets gräns mot Bangårdsgatan 45 m.

dubbelspårig och elektrifierad. Södra stambanan är utpekad som ett riksintresse för järnväg. På södra stambanan är det också tillåtet med farligt godstransporter.

Avståndet mellan spårmitte för genomgående spår till planområdet är 45 meter och avståndet mellan spårmitte för vändspåren till planområdet är 30 meter.

Farligt gods

Det finns nio olika klasser av farligt gods, de olika klasserna är beroende på dess farliga egenskaper. På Södra stambanan går alla klasser, förutom klass 7 - radioaktiva ämnen.

Transporterna på järnvägen medför en risk för olycka med farligt gods. Hörs kommun tillämpar länsstyrelsens *Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen* (RIKTSAM) för att hantera risker i anslutning till farligt godsleder. I länsstyrelsens skrift framgår det att för flerbostadshus behöver avståndet vara minst 150 meter för att det inte ska behövas några särskilda åtgärder eller analyser.

- Klass 1 Explosiva ämnen och föremål
- Klass 2 Gaser
- Klass 3 Brandfarliga vätskor
- Klass 4.1 Brandfarliga fasta ämnen, självreaktiva ämnen, polymeriserande ämnen och fasta okänsliggjorda explosivämnen
- Klass 4.2 Självantändande ämnen
- Klass 4.3 Ämnen som utvecklar brandfarlig gas vid kontakt med vatten
- Klass 5.1 Oxiderande ämnen
- Klass 5.2 Organiska peroxider
- Klass 6.1 Giftiga ämnen
- Klass 6.2 Smittförande ämnen
- Klass 7 Radioaktiva ämnen
- Klass 8 Frätande ämnen
- Klass 9 Övriga farliga ämnen och föremål

Från en farligt gods led finns ett riskhanteringsavstånd på 150 meter. Avståndet 0-30 meter från farligt godsleden möjliggörs bland annat parkering och trafik, mellan 30-70 meter från leden är det möjligt med bland annat kontor, lager och sällanköpshandel. 70-150 meter är det möjligt att lokalisera bland annat småhusbebyggelse, handel, kontor och centrum. 150 meter och över är det möjligt med flerbostadshus och kontor i flera plan, vård och skola.

Avståndet från de genomgående spåren på Södra stambanan till planområdesgränsen utmed Bangårdsgatan är cirka 45 meter, vilket innebär att planområdet inte kommer att klara sträckningen på 150 meter till flerbostadshus som RIKTSAM förespråkar. Viktiga förutsättningar för riskbedömningen är att stambanan i anslutning till planområdet har en sträckning utan kurvor. Godstransporterna berörs inte av stickspår och rangeras inte i Höör vilket minskar olycksrisken. Perrongerna vid stationen har också en riskreducerande effekt. För detaljplaneområdet har det tagits fram en riskanalys.

Riskanalysen som tagits fram av företaget Briab rekommenderar att bostäder ska uppföras på minst 20 m avstånd från närmsta genomgående spår tillhörande Södra stambanan. Den perrong som finns mot Södra stambanan har en säkerhetshöjande effekt som ger ett kort skyddsavstånd. På 20 m avstånd krävs inga särskilda åtgärder för skydd mot brandspridning.

Länsstyrelsens riskpolicy definierar ett riskhanteringsavstånd på 150 meter från närmsta spår tillhörande Södra stambanan. Byggnader i planområdet där personer vistas stadigvarande bör utföras enligt nedan för att begränsas skadorna vid en olycka med farligt gods:

- Ventilationssystemet bör förses med nödstopp.
- Friskluftsintag bör placeras så högt som möjligt, minst 8 m ovan mark.
- Det bör finnas utrymningsmöjlighet i riktning bort från järnvägen (norrut).
- Byggnadsverk, byggnader och anläggningar bör placeras i sådan ordning att de av minst känslig karaktär har ett kortare avstånd till järnvägen och de av känslig karaktär (skolbyggnader, skolgård, lekplatser m.m.) placeras med ett så stort avstånd som möjligt.

Räddningstjänsten har en central roll i bedömningen av riskfrågorna. I bygglovsskedet hörs Räddningstjänsten och kan då godkänna de åtgärder som föreslås i nybyggnationen.

Buller

Järnvägen är en av Västra stationsområdets största tillgångar, men samtidigt en av de största utmaningarna att hantera i det fortsatta planarbetet. Järnvägstrafiken medför omfattande bullerstörningar som måste hanteras med omsorg. Till det kommer trafiken på Bangårdsgatan, där särskilt bussarna bidrar till bullersituationen.

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

Det finns en "Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader", i den finns bestämmelser om riktvärden för buller utomhus för spårtrafik, vägar och flygplatser vid bostadsbyggnader. Den redogör för att ljudnivåerna inte får överstiga 60 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fasad och utifrån den bullerutredning som tagits fram för detaljplanen visar den på att bullret från Bangårdsgatan och Södra stambanan har en ekvivalent ljudnivå på 70 dB(A) vid huskropparnas fasad mot Bangårdsgatan.

Bullerutredningen som tagits fram till detaljplaneområdet är utfört av konsultföretaget Ramböll Sverige AB. Utredningen innehåller två alternativa utformningar på kvartersstruktur för planområdet (figur 17 och 18). Genomförd bullerutredning visar att området utsätts för höga bullernivåer (se tabell 1). Det är endast vägtrafikens bullernivåer (ekvivalent ljudnivå) som klarar trafikbullerförordningens angivna ljudnivå på max 60 dB(A) ekvivalent (ekv) ljudnivå. Resterande ljudnivåer mot Bangårdsgatan ligger över de ljudnivåer som trafikbullerförordningen redogör för. Gällande innergårds-

Utdrag ur: Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader

3 § Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskrida

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

För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller i stället för vad som anges i första stycket 1 att bullret inte bör överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad. Förordning (2017:359).

4 § Om den ljudnivå som anges i 3 § första stycket 1 ändå överskrids bör

1. minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden, och
2. minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden.

5 § Om den ljudnivå om 70 dBA maximal ljudnivå som anges i 3 § första stycket 2 ändå överskrids, bör nivån dock inte överskridas med mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00.

miljöerna har utredningen konstaterats att *"bebyggelsealternativ 1 har sämre förutsättningar för att klara riktvärden för uteplats inom boningstomten utan fastighetsnära åtgärder i form av skärmar eller stödjande bebyggelse för att skapa ljuddämpning. Detta gäller främst för bostadsbebyggelse i väster. Både de ekvivalenta och maximala ljudnivåerna kommer att vara höga på stora delar av denna innergården. Alternativ 2 har avsevärt bättre förutsättningar till att klara riktvärden för uteplats. Ytterligare justeringar av byggnaden närmast Maglasätevägen hade dock förbättrat förutsättningarna för att åstadkomma en bättre ljudmiljö på gårdssidan."* Det innebär att det blir en bättre ljudmiljö för de boende om kvarter A förlängs med en vinkel mot Maglasätevägen som gör att bullret inte når innergården. Med de ljudnivåer som finns för området skriver Ramböll att *"Riktvärden för trafikbuller vid fasad klaras därmed inte och de aktuella byggnaderna kommer att behöva planeras med genomgående lägenheter med minst hälften av boningsrummen mot en ljuddämpad sida där den ekvivalenta ljudnivån ej överstiger 55 dB(A) ekvivalentnivå respektive 70 dB(A) maximalnivå (nattetid kl 22-06)"*.

	Alternativ 1 (högsta nivå anges, mot Bangårdsgatan)	Alternativ 2 (högsta nivå anges, mot Bangårdsgatan)
Väg, ekvivalent ljudnivå	60 dB(A)	60 dB(A)
Väg, maximal ljudnivå	84 dB(A)	84 dB(A)
Järnväg, ekvivalent ljudnivå	69 dB(A)	69 dB(A)
Järnväg, maximal ljudnivå	88 dB(A)	88 dB(A)
Väg- och järnvägstrafik, ekvivalent ljudnivå	69 dB(A)	69 dB(A)

Tabell 1. Ljudnivåerna från väg- och järnvägstrafik. Den högsta nivån är redovisad i tabellen och den högsta nivå finns på fasaderna mot Bangårdsgatan.

I rapporten framgår det också att det är viktigt att inte glömma bort inomhusnivåerna. Det går att läsa *"Observeras bör att beräknade ljudnivåer, då särskilt maximalnivåer, ut mot Höör station är mycket höga. Detta kommer att ställa krav på en fasaddämpning med upp till 45 dB(A) avseende järnvägstrafik. Detta bör inarbetas tidigt i projekteringen så att fönsterstorlekar, ventilation, materialval m.m. är anpassat till att motstå de höga ljudnivåerna."*

Maximalnivån för ljudutbredningen från endast järnvägstrafiken ligger mycket över den tillåtna nivån på 70 dB(A). Bullerutredningen visar på maximalnivåer på 88 dB(A). Förordningen om trafikbuller säger att en uteplats maximalt får ha en ljudnivå på 70 dB(A), det innebär att åtgärder behöver införas på fasaderna och byggnaderna måste utformas med vinklar som gör det möjligt att dämpa ljudutbredningen in på innergårdarna. Figur 21 och 22 visar ljudskillnader på gårdsmiljön (grön, ljusgrön och gul är färger med godkända ljudnivå (max 70 dB(A)) och alternativ 1 har nästintill obefintlig acceptabel ljudnivå medan alternativ 2 har bättre förutsättningar.

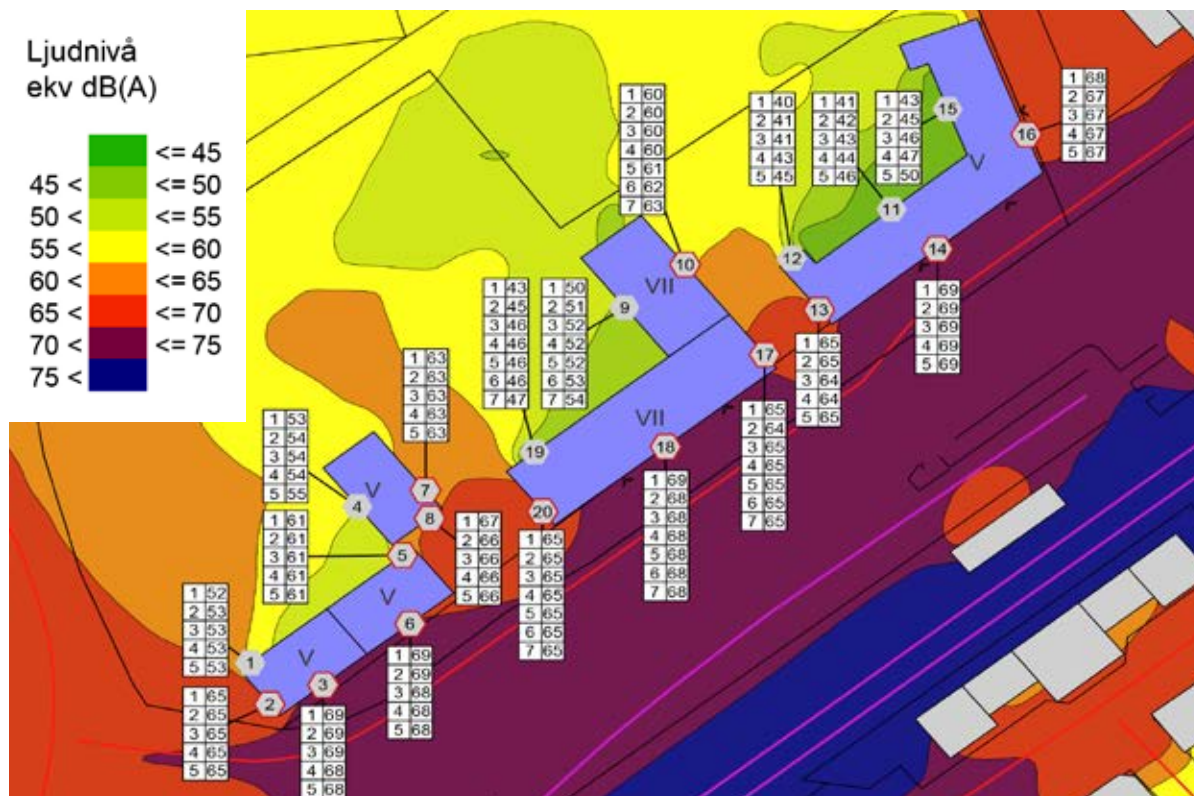
Rapportens slutsats är att alternativ 2 har bättre förutsättningar för att klara de angivna bullerkraven enligt trafikbullerförordningen. Alternativ 1 klarar inte kraven på en ljuddämpad ljudnivå mot gårdssidan. Alternativ 2 bedöms klara de riktvärden med avstegs krav som ställs i förordningen. Kvarter A behöver ha tillgång till en gemensam uteplats i markplan med eventuella särskilda bullerskyddsåtgärder, alternativt ha delvis inglasade uteplatser för att klara riktvärden.



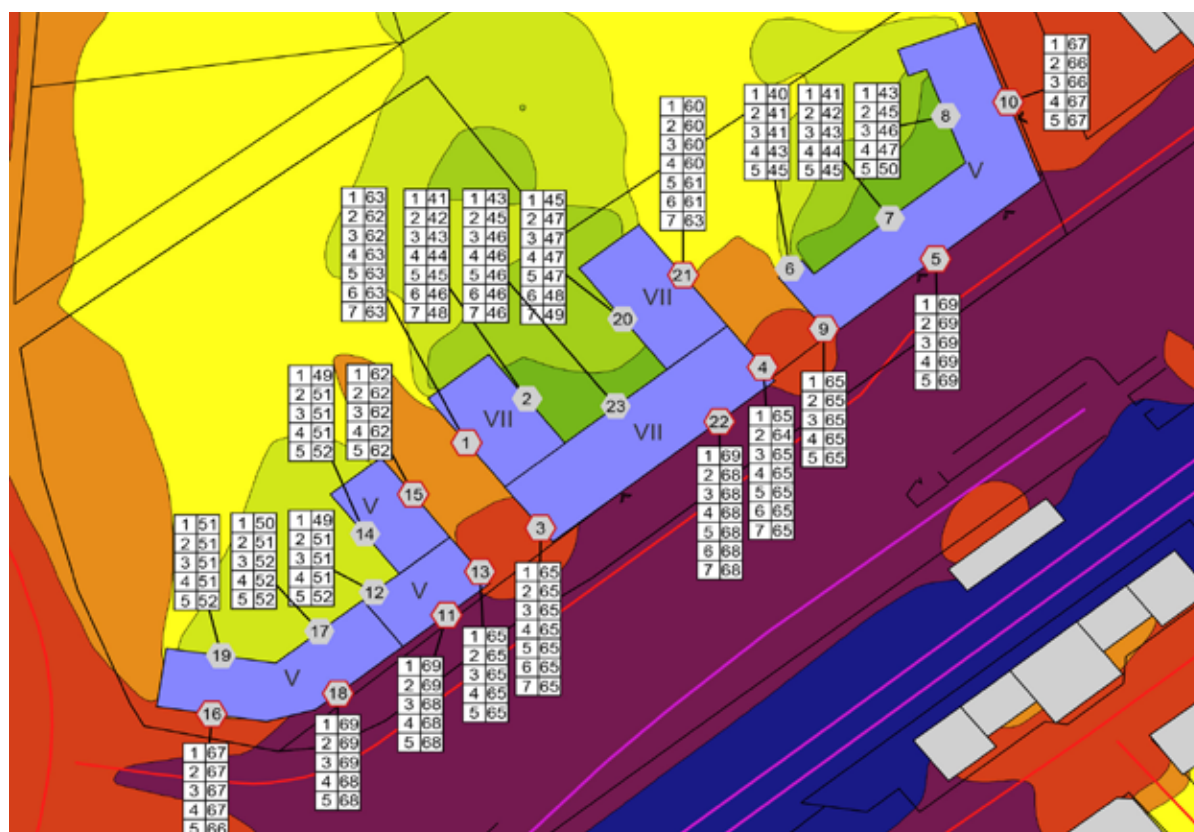
Figur 17. Bebyggelsealternativ 1.



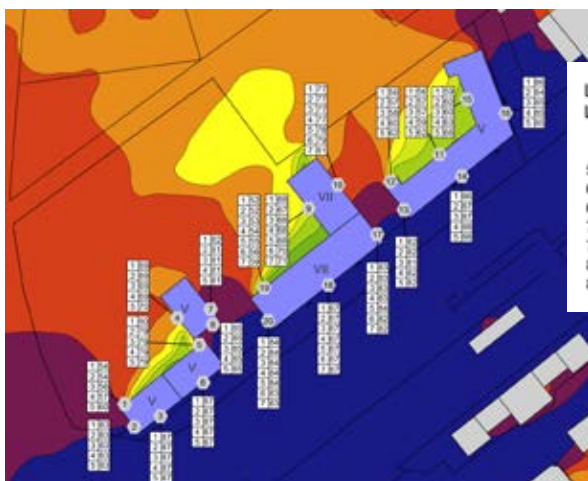
Figur 18. Bebyggelsealternativ 2.



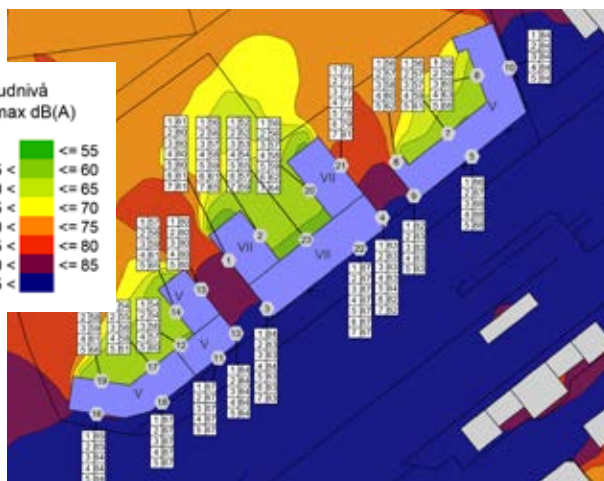
Figur 19. Ljudutbredning 2 meter ovan mark för både väg- och järnvägstrafik, ekvivalentnivå - Alternativ 1



Figur 20. Ljudutbredning 2 meter ovan mark för både väg- och järnvägstrafik, ekvivalentnivå - Alternativ 2



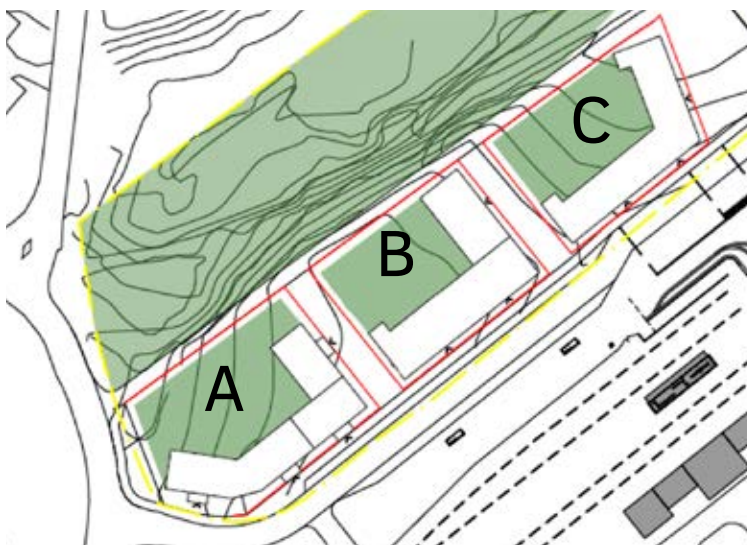
Figur 21. Ljudutbredning 2 meter ovan mark för järnvägstrafik, maximalnivå - Alternativ 1



Figur 22. Ljudutbredning 2 meter ovan mark för järnvägstrafik, maximalnivå - Alternativ 2

Höörs kommun bedömer att genomförd bullerutredning ger tillräckligt med stöd för att pröva bebyggelsens lämplighet ur bullerhänseende. Utredningen visar att det är möjligt att bebygga marken enligt bullerförordningens riktvärden.

- Kvarter A behöver två vinklade byggnadsdelar utöver huvudlängan längs Bangårdsgatan. Byggnadsdelen längs Bangårdsgatan byggs samman med byggnadsvinkeln längs gränden.
- Kvarter B behöver minst en vinkelbyggnad längs gränderna för att klara både ljuddämpad sida (max 55 dBA ekvivalentnivå) och bullerskyddad gårdsmiljö (max 70 dBA maximal ljudnivå). Om kvarteret bara får en vinkelbyggnad riskerar insidan av fasaden närmast hörnet att få ljudnivåer något över ljuddämpad-gränsen. För att säkerställa att även dessa hörnlägenheter får hälften av bostadsrummen mot ljuddämpad sida är det nödvändigt att utforma byggnaden med någon form av utskjutande byggnadsdel, jämför kvarter C.



Figur 23. Reviderat bebyggelsealternativ för att kunna uppnå en goda ljudnivå på innergårdarna samt skapa en ljuddämpad sida och samtidigt möjliggöra ljusinsläpp på gårdarna.

- Kvarter C är avsett att få en vinkelbyggnad längs det nya torget och en liten utskjutande byggnadsdel i båda ändarna av huvudbyggnaden, för att hindra att buller smiter in den vägen. På det viset uppnås en ljuddämpad sida.

Gång- och cykeltrafik

Inom planområdet finns det en kort sträckning som utgörs av en trottoar, trottoaren finns i planområdets sydöstra del - utmed Bangårdsgatan. I övrigt finns det inga utpekade gång- och cykelbanor inom planområdet. Däremot finns det inofficiella gångstråk över planområdet för att nå Lantmannagatan och pendarparkeringen utmed Maglasätevägen.

I direkt anslutning till planområdet finns det gång- och cykelbanor till stationsområdet, de ligger på motsatt sida av Bangårdsgatan. Det finns också en trottoar från korsningen Bangårdsgatan/Maglasätevägen fram till pendarparkeringen som ligger söder om Stiftelsen Åkersberg och väster om planområdet.

Kollektivtrafik

Planområdet ligger i direkt anslutning järnvägsstationen med öresundstågs- och pågatågstrafik. Där finns även noden för all busstrafik inom kommunen, Ringbuss och regional busstrafik till Hörby.

Kommunal och kommersiell service

Området ligger på gångavstånd från centrum, med ett brett utbud av offentlig och kommersiell service. Ett urval av service i närområdet är: Apotek, bokhandel och restauranger inom 400 m, dagligvaruhandel, systembolag och tandläkare finns inom 600 m, förskola, låg- och mellanstadieskola samt vårdcentral finns inom 1000 m och högstadieskola finns inom cirka 750 m. Planering pågår för ny förskola med 6-8 avdelningar som kan komma att lokaliseras söder om Åkersberg och norr om Maglasätevägen. Inom området för skolorna finns det även bland annat bibliotek och ishall.

Teknisk försörjning

Vatten och spillvatten

Mitt skånevatten har VA-ledningar framdragna till planområdet. Spillvattenledningar går genom området. Vattenledningar finns framdragna till området längst Lantmannagatan.

Dagvatten

Området ligger inom verksamhetsområde för dagvatten och det finns befintliga dagvattenledningar som leds till Klocksjön. Dagvattenledningar går genom grönområdet Ravinen som leds vidare till Tjurasjö. Sedan finns det en korsande dagvattenledning mellan Bangårdsgatan och Lantmannagatan, väster om Magasinet. Dagvattenhanteringen ska ske enligt kommunens dagvattenpolicy.

Området är inte känsligt för översvämningsrisk och det finns inte heller några områden nedströms som påverkas av det här området. Precis intill området ligger en ravin, vilket är en stor tillgång för att skydda mot översvämningar vid skyfall.

El, tele och data

Kraftringen är ledningsägare för elnätet och det finns bredbandsfiber framdraget till Maglasätevägen som ägs av Kraftringen även Telia har fiber framdraget till Maglasätevägen. Det finns en transformatorstation inom planområdet.

Skanova har ledningar utmed Maglasätevägen och Bangårdsgatan, inga ledningar korsar själva planområdet. De ledningar som finns utmed Bangårdsgatan hamnar på allmän platsmark för gatan och berörs således inte av planläggningen och ledningarna utmed Maglasätevägen ligger utanför planområdesgränsen.

Genomförande

Ansvarsfördelning

Inom mark som i detaljplanen är utlagd som kvartersmark ansvarar berörd markägare/exploatör för byggnads- och anläggningsarbeten. Fastighetsbildning inom planområdet beställs av Höörs kommun.

Dagvatten kommer att omhändertas enligt Höörs kommuns dagvattenpolicy. Va-verket är huvudman för va-systemet fram till förbindelsepunkten för fastigheten.

Kraftringen Nät AB ansvarar för elförsörjningen inom planområdet. Flytt av transformatorstation åligger Höörs kommun.

Vid nybyggnation inom planområdet ansvarar berörd exploatör/markägare att vid behov komplettera den översiktliga geotekniska undersökningen, avseende markens bärighet. Skulle det vid nybyggnations markarbeten påträffas under mark dold fornlämning ska arbetena avbrytas och länsstyrelsens kulturmiljöenhet omedelbart kontaktas, i enlighet med 2 kap 10 § kulturminneslagen.

Med de miljötekniska markundersökningarna (2016 och 2018) till grund har Höörs kommun för avsikt att använda massor med viss föroreningsgrad (över gränsen för KM, men under gränsen för MKM) till grund, gatu- och torguppbyggnad inom planområdet där människor inte kan komma i kontakt med massorna (förseglas med hårdgjord yta såsom asfalt, stenbeläggning etc.). Detta för att minska miljöpåverkan i form av transporter, deponering och resurshushållning. Miljö- och byggmyndigheten på Höörs kommun meddelar samhällsbyggnadssektorn följande:

”Vid eventuellt påträffade markföroreningar vid schaktning ska detta anmälas till miljö- och byggmyndigheten. Miljö- och byggmyndigheten har i övrigt inga synpunkter enligt de uppgifter som redovisas i rapport (daterad 2018-07-02) om miljöteknisk markundersökning, Västra stationsområdet på fastigheten Råven 1, Höör. När det gäller er avsikt med att använda massor som överskrider KM och underskrider MKM, begär miljö- och byggmyndigheten in redovisning om vart massorna kommer ifrån samt analys på innehållet i de massor som är tänkt att användas i god tid (minst 6 veckor) innan användning.”

Grundkonstruktionen på bebyggelsen behöver utföras med en radonskyddande konstruktion eftersom planområdet ligger inom ett normalrisk område för radon. Därför åligger det markägaren/exploatören att en radonsäker grund behövs.

Huvudmannaskap

Det är kommunalt huvudmannaskap för den allmänna platsmarken som finns inom planområdet.

Fastighetskonsekvensbeskrivning

Fastighetsbildning

Fastigheter bildas genom avstyckning. Kommunen ansöker hos Lantmäteriet om fastighetsbildning. Detta sker genom en ansökan till Lantmäteriet. Det är ett flertal fastigheter som behöver fastighetsregleras, det betyder att de delar som omfattas av detaljplanen och som är reglerade som allmän platsmark behöver styckas av och överförs till fastigheten Höör 51:1 (se tabell på sid. 19). Fastigheten Råven 1 kommer styckas upp i totalt tre nya kvarter och den allmänna platsmarken som finns på Råven 1 kommer att sammanfogas med Höör 51:1.

Tomtindelning

Detaljplaneförslaget innehåller ett upphävande av tomtindelning för fastigheten Råven 1. I och med upphävandet möjliggörs förändringar av gällande fastighetsindelning. Förändringar är inte möjliga att ändra idag då tomtindelningen inte kan frångås, utan kan endast genomföras med en detaljplaneändring.

Det finns idag en tomtindelning för Råven 1 och denna utgör ett hinder för fastighetsreglering (en sammanläggning av fastigheter). För att det ska vara möjligt med fastighetsregleringar inom plan-

området behöver gällande tomtindelning upphävas för fastigheten Råven 1 (aktbeteckning 1267K-217). När detaljplanen vinner laga kraft upphävs tomtindelning för fastigheten Råven 1.

Ledningsrätt och servitut

Kraftringen Nät AB har ledningsrätt på sina kablar. Kabelstråket inom området berörs av markanvändningen TORG, som är allmän platsmark. Ledningar tillåts placeras i mark som är reglerad som allmän platsmark och därför behöver inte ledningarna säkerställas med ett u-område. Ledningsrätten som finns för ledningstråket säkerställer även ledningarnas placering.

Inom planområdet finns avtalsservitut för ändamål såsom vatten- och avloppsledning. Ledningarna för vatten och avlopp befintliga placering ligger inom mark som i plankartan regleras till allmän platsmark. Sedan finns även ledningsrätt för fjärrvärme i direkt anslutning till planområdet, utmed Maglasätevägen. Men eftersom ledningsrätten ligger utanför planområdet innebär det inte någon påverkan på ledningens placering. Det kan däremot bli aktuellt med en anslutning till fjärrvärmenätet, men det är upp till respektive byggherre att välja uppvärmningssätt.

Ekonomiska frågor

Driftkostnad för det kommunala huvudansvaret

Detaljplanen medför att mark har avsatts för allmänt ändamål vilket medför att det uppkommer nya underhållskostnader för kommunens gatu- och parkenhet för att drifva planområdets nya vägar, torg och naturområde. 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 m²-ersättning. Modellens m²-priser baseras på de faktiska kostnader som gatu- och parkenheten har för att drifva gatu- resp parkmark idag.

Beräknad driftkostnad för den aktuella detaljplanens lokalgata, naturområde och torg medför att den totala schablonkostnaden för området är 101 000 kr.

Ovan nämnda schablonkostnad är utifrån 2016 års m²-priser, det innebär att områdets kostnader kan komma att förändras med tiden.

Övriga kostnader

Kostnadsansvaret för samtliga byggnationer och anläggningsarbeten inom kvartersmarken samt eventuella flyttningar av underjordiska ledningar åligger exploatören/markägaren.

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

Lantmäterikostnader i samband med fastighetsbildning och fastighetsreglering bekostas av exploatören/markägaren.

Eventuell kompletterande dagvattenutredning och/eller geoteknisk undersökning avseende markens bärighet och markradonförekomst, vilket kan krävas vid byggnation, bekostas av exploatören som även bekostar en eventuell arkeologisk undersökning.

Administrativa frågor

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

Medverkande tjänstemän

Vid framtagande av planförslaget har Rolf Carlsson, samhällsbyggnadschef, Jesper Sundbärg, projektingenjör och Yvonne Hagström, planarkitekt från Höörs kommun medverkat.

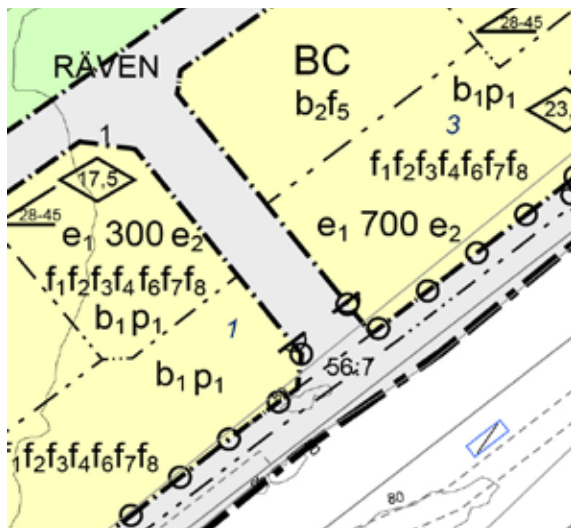
Bilaga 1

Hur man läser en plankarta

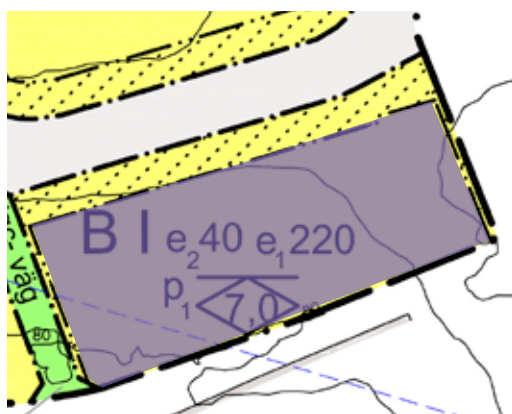
I en detaljplan regleras hur mark- och vattenområden ska användas. Detaljplanen reglerar användningen både på allmänna platser, kvartersmark och vattenområden. Vid reglering av användningen av ett område används versaler. Allmänna platser markeras med ett helt ord och kvartersmark markeras med en bokstav. Inom användningsområdena kan man reglera olika egenskaper. Egenskaper markeras med små bokstäver eller symboler.

-----	Planområdesgräns
-----	Användningsgräns
-----	Egenskapsgräns

Användningsområden (kvartersmark, allmän platsmark, vattenområde) avgränsas av en annan användningsgräns eller planområdesgräns. Egenskaper avgränsas av egenskapsgränser och av användningsgränser.



Eftersom kvartersmark (gula ytan) regleras genom "användningen av ett område" används versaler. Kvartersmark markeras med en bokstav, så för den föreslagna detaljplanen som det gjorts ett utsnitt från på intilliggande bild är det "B" och "C" som är användningsområdena. B och C avgränsas av användningslinjer (— · —) mot gatumarken (grå ytan). Ibland innehåller användningsgränsen cirklar för att visa på egenskapsbestämmelsen att det inte tillåts någon in- och utfart (så som det syns på bilden intill). Alla gemener och symboler som finns inom användningsområdet BC omfattar hela ytan. Med en egenskapsgräns (— · · —) inom BC innebär exempelvis att b_1 omfattat hela området fram till egenskapsgränsen.



Denna bild visar vilket område som exempelvis egenskapen p_1 avser. p_1 regleras på den lilamarkerade ytan inom användningsområdet B.

Bilaga 2

Parkeringstal

I "Gestaltungsprinciper för del av Västra stationsområdet" framgår det under Gestaltungsprincip 5# att parkeringstalet för specifikt Västra stationsområdet är satt till 0,5 parkeringsplatser/lägenhet. Nedan finns kommunstyrelsens protokoll för beslutet om gestaltungsprinciper och det parkeringstal som godkänts för planområdet. I ärendebeskrivningen nedan framgår det även att "ett parkeringstal som endast ska gälla för det aktuella området och är således inte en norm för Höörs tätort".



KOMMUNSTYRELSEN

PROTOKOLLSUTDRAG

Sammanträdesdatum
2016-11-14

Sida
1 (1)

Dnr KSF 2016/382

§ 228 Gestaltungsprinciperna för del av Västra Stationsområdet

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar:

De framtagna gestaltungsprinciperna för del av Västra Stationsområdet godkänns som underlag för dialog med byggherrar och för kommande detaljplanehandlingar.

Ärendebeskrivning

För att det ska vara möjligt att hitta intressenter för det framtida bostadsområdet på fastigheten Råven 1 (Västra Stationsområdet) behöver det finnas ett underlag som kommunen kan visa för intressenter. Detta underlag behöver redovisa vilka intentioner som kommunen har för området och således ges intressenter en förståelse för hur Höörs kommun vill att området ska utvecklas och vilket koncept som kommunen önskar ha på den nya flerbostadshusbebyggelsen.

Den 24 oktober 2016 hade kommunstyrelsens arbetsutskott (ksau) möte och under denna dag presenterades en informationspunkt gällande en koncepthandling för fastigheten Råven 1. Ksau godkände de principer som redovisades för dem på mötet och att handlingen skulle bearbetas för att kunna godkännas på nästa kommunstyrelsemöte i november.

Dokumentet som presenterar områdets utveckling är "Gestaltungsprinciper för del av Västra Stationsområdet, Höör" och dessa principer har tagits fram tillsammans med konsulterna FOJAB arkitekter och Forsens projektledning. Dessa gestaltungsprinciper redogör för bland annat utseendet på de framtida husen, att kommunen önskar framhäva den dominerande byggnadstekniken med bland annat fasader med tegel eller puts, höga socklar och sadeltak. I dokumentet framgår det även ett parkeringstal som endast ska gälla för det aktuella området och är således inte en norm för Höörs tätort. Detta gestaltungs-PM kommer sedan att ligga till grund för det kommande planarbetet.

Beslutsunderlag

1. Kommunstyrelsens Arbetsutskott 2016-10-24 (2016-10-24 KSAU §325).doc
2. Förslag till beslut_gestaltungsprinciper.pdf
3. Höör _ PM Gestaltungsprinciper 2016-11-07 anpassad.pdf