Stadsdelsprogram för västra Höör

Godkänt av kommunstyrelsen i Höörs kommun

2020-02-25

KSF 2019/229

Höörs kommun

Inledning

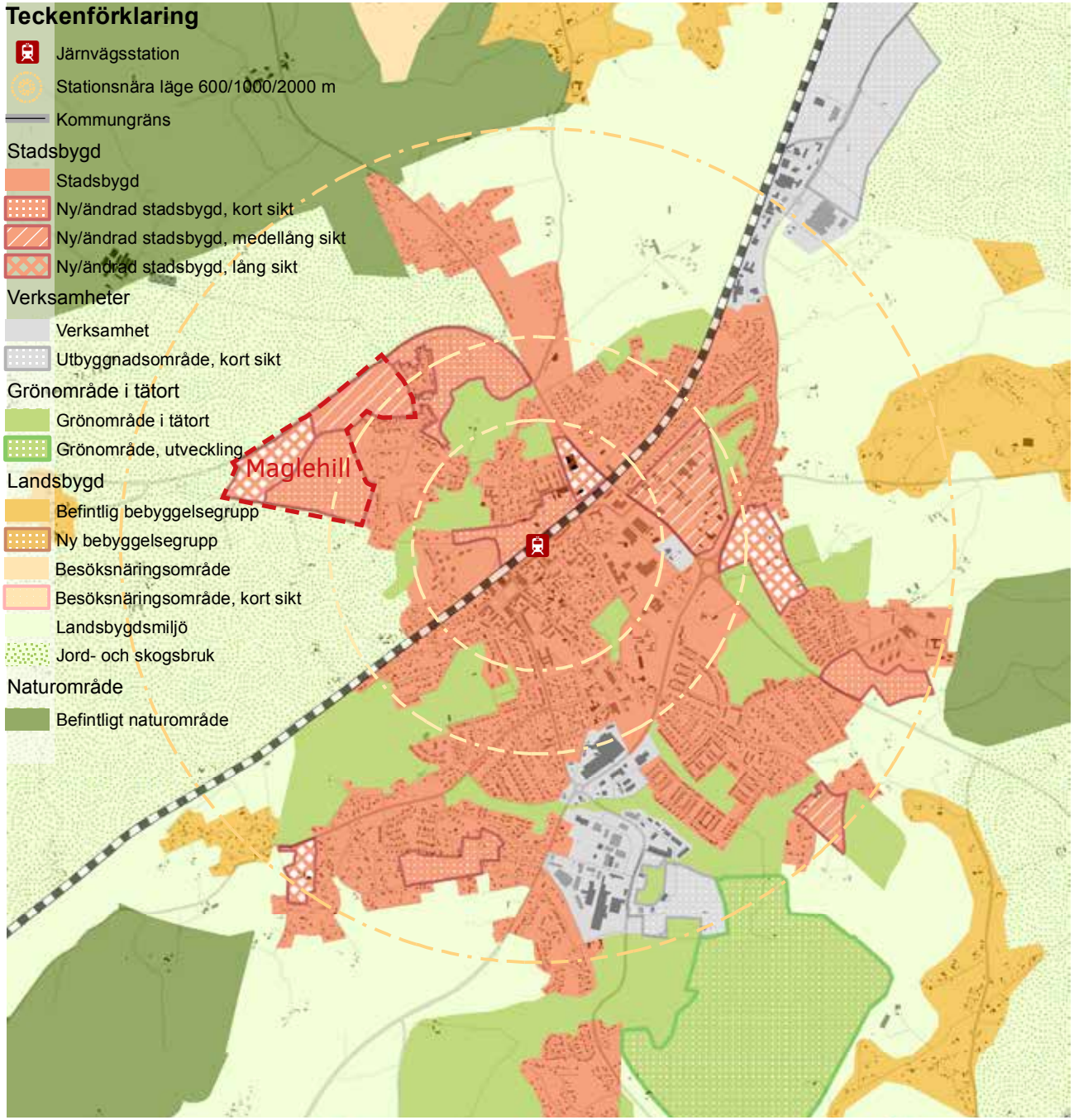
Höör ska växa utifrån sin potential som småstad i en storstadsregion och som kärna för sitt omland.

Det säger utvecklingsstrategin för småstaden Höör (Översiktsplan för Höörs kommun, antagen 2018). De viktigaste exploateringsområdena för att förverkliga strategin finns i västra Höör, nämligen **Kvarnbäck och Maglehill.** Områdena ligger 750-1500 m från Höörs station och har mycket goda förutsättningar att bidra till hållbara transporter. För Kvarnbäck finns redan gällande detaljplaner för ca 100 bostäder och nu planerar Höörs kommun utvecklingen av Maglehill med bostäder, särskilt boende för äldre, förskola, skola och idrottshall.

Genom detta program sammanfattar Höörs kommun slutsatserna så här långt av det inledande planarbetet för Maglehill. Syftet med programmet är att underlätta och samordna de olika planuppdrag och exploateringsprojekt som kommer att pågå under de närmaste åren för västra Höör, och särskilt för Maglehill. Programmet tar utgångspunkt i den utveckling som beskrivs i översiktsplanen, men är mer konkret. Förhoppningen är att programmet ska sätta kommunens olika parallella initiativ i ett sammanhang och fungera som underlag både i kommunens interna beslutsprocesser och i dialog med allmänheten.

Viktiga ingångsvärden för Maglehill:

- Stationsnära läge, 800-1500 m, från Höörs station gör området mycket lämpligt för bostäder och kommunal service
- Behov av förskola, skola, idrottshall och särskilt boende, totalt ca 8 ha mark
- Kommunen äger större sammanhängande markområde. Det ger förutsättningar att skapa en hållbar stadsstruktur och skapa tillräckliga ytor för kommunal service



Markanvändningskartan ur översiktsplanen.

Utveckling av västra Höör som en del av småstaden

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

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

Strategier för bostäder

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

Fler lägenheter nära centrum!

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

Utbyggnad för en hållbar stadsstruktur!

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

Planera för marklägenheter och radhus!

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

Strategier för vardagslivet

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

Vardagens funktioner ska finnas nära!

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

Prioritera cykeln som transportmedel!

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

Kommunal service stärker småstaden!

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

Strategier för natur i staden

Utveckla grönområden och parker!

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

Lyft fram vattendragen i stadsmiljön!

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

Planera för träden!

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

Hållbara transporter

Hållbara transporter är ett eget tema i ÖP.

Stärk resandeunderlaget för noderna!

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

Plats för kommunal service

Motiven för att etablera skola, förskola och särskilt boende samlat på Maglehill finns utvecklade i översiktsplanens avsnitt om Plats för kommunal service.

Både skolor och förskolor bör lokaliseras så att föräldrar har möjlighet att cykla när de lämnar sina barn. I Höör är avstånden korta och alla stadsdelar utom Sätofta/Ringsjöbandet har mindre än två km till centrum. Både för föräldrarnas skull och ur driftsperspektiv är det en fördel om ny skola och förskola kan etableras samlat.

Eftersom Höörs befolkningstillväxt sker till stor del genom generationsväxling i befintliga villor och fritidshusområden bör skolan lokaliseras på en plats som enkelt kan nås från hela Höör. Skolbygget förutsätter en plats där det är möjligt att avgränsa en tillräckligt stor tomt utan att styras allt för mycket av befintlig bebyggelse och kan därför inte enkelt genomföras i Höörs centrala delar.

Maglehill ligger bara 1 km från stationen och centrum, vilket gör området tillgänligt för boende i större delen av Höör.

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

Det bör tilläggas att kommunen inte äger ett sammanhängande markområde som rymmer den här typen av anläggningar någon annan stans i Höörs tätort.

Mål för Maglehill och västra Höör

Baserat på översiktsplanen med strategier och de specifika ingångsvärdena för Maglehill ska följande mål gälla för utvecklingen av västra Höör:

- En stadsdel som är levande under stora delar av dygnet och där människor kan bo och verka i livets alla skeden.
- Effektivt utnyttjande av marken i en tät småstadsstruktur
- Olika bostadstyper och upplåtelseformer
- Gena och attraktiva cykelförbindelser mot Höörs station och resten av Höör.
- Grönstruktur som en bärande del av stadskaraktären
- Välkomnande och attraktiv entré till Höörs tätort.

Övergripande stadsstruktur

Programmet innebär att stadsdelens karaktär byggs upp av:

1. Det böljande landskapet
2. Servicefunktionerna utformas som en entré till Höör. Kombinerad förskola och särskilt boende fungerar som en välkommande famn.
3. Huvudgatan runt servicefunktionerna innebär att nyttotrafik till verksamheterna inte behöver belasta resten av området.
4. En ny grönstruktur i form av naturstråk anläggs längs befintliga diken
5. Tyngdpunkter med flerbostadshus vid infarten till Kvarnbäck och i anslutning till servicefunktionerna, platser som också ligger högt.
6. Lägre bebyggelse längst ut och i mötet med befintlig villa bebyggelse.

Servicefunktionerna

Att bygga förskola, skola, idrottshall och särskilt boende i kommunal regi är en kraftfull satsning. Investeringen och utformningen påverkar både kärnverksamheten inne i byggnaden och stadsmiljön runt omkring på ett påtagligt sätt. Det är viktigt att både välja rätt plats och att utforma byggnader och utemiljö för utveckling av stadsdelen, orten och kommunen.

Placeringen

Föreslagen placering har flera finesser. Det stationsnära läget nära centrum har redan nämnts. Många människor ska ta sig till verksamheterna varje dag, och det är därför viktigt att dels skapa trygga trafikmiljöer för dem, och samtidigt säkerställa att vägnätet tål trafikökningen. Placeringen invid Maglasätevägen och med en huvudgata som ramar in verksamheterna gör att merparten av trafikökningen förväntas ske på Maglasätevägen. Den ingår i det övergripande vägnätet för Höör och har en väl anpassad utformning.

Placeringen hamnar också centralt och lättillgängligt i den nya stadsdelen. De som flyttar in i de nya bostäderna får nära till kommunal service.

Utformningen

Byggnader för förskola, idrott, förskola och särskilt boende kommer att dominera blickfånget och skapa en helt ny entré till Höör. Framförallt byggnaden med förskola i markplan och särskilt boende i 2-3 våningar ovanpå att få en längd och tyngd som avviker från befintlig bebyggelse i Höör. Läget i sluttningen ner mot Maglasätevägen kommer att bidra ytterligare till upplevelsen av byggnadernas höjd.

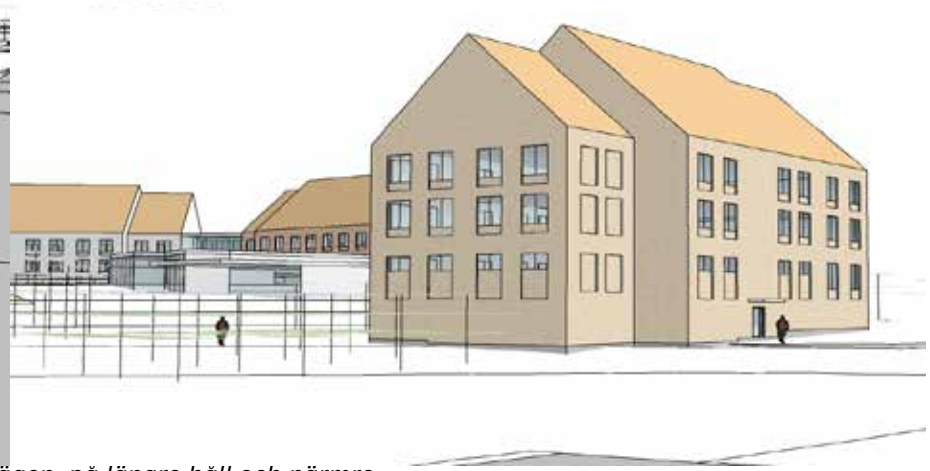
Det finns förutsättningar för att byggnaden får karaktären av en välkomnande famn. En mindre omsorgsfull utformning riskerar i stället att uppfattas som en oformlig koloss.

Utformningen ska signalera:

- Välkommen till Höör!
- Långsiktig hållbarhet
- Kvalitet i verksamheterna.

För att inte de stora offentliga byggnaderna ska ge ett alltför storskaligt och enahanda intryck bör de utformas så att de uppfattas som mindre. Det kan ske genom förändringar i volym eller material, exempelvis frontespiser, trapphus eller liknande, var 25:e meter. Den byggnad som skissats i ett tidigt skede har en sådan utformning med glaspartier.

Även färgsättningen är viktig. Milda, matta färgtoner är lämpligt. Helt svarta eller vita byggnader är inte lämpligt. Motiven för att inte välja svart är att en så stor svart byggnad kan uppfattas tung och dyster. Motiven för att inte välja vitt är att så stora vita byggnader för tankarna till kyrkor eller slott. Även om de här byggnaderna är tänkta att stå för kvalitet och pålitlighet på ett sätt som kyrkor och slott har gjort, så är de inte avsedda att signalera makt. Fasaderna kommer inte heller att vara påkostade på det sätt som maktens byggnader har varit.



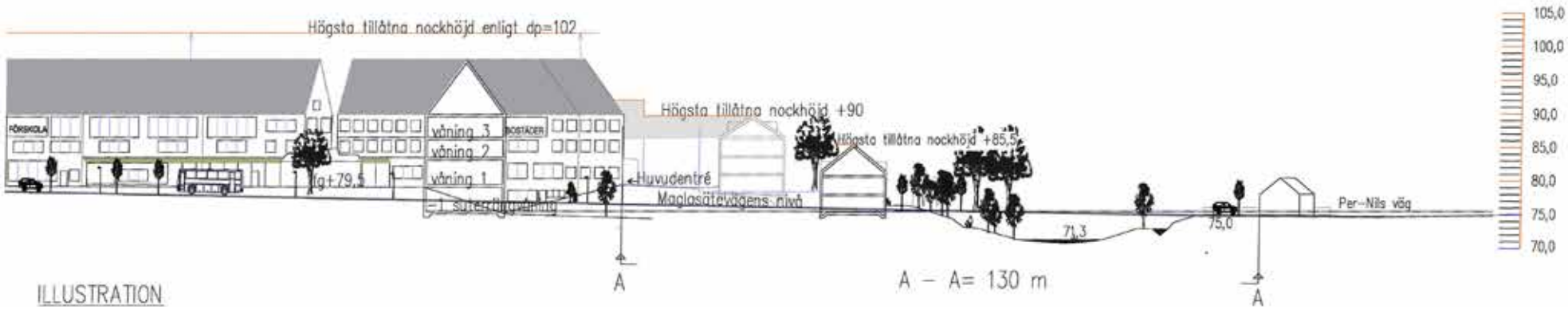
Volymstudier av hur byggnaden för förskola och särskilt boende kan uppfattas från Maglasätevägen, på längre håll och närmre.

Anpassning till landskapet

Byggnaden för förskola och särskilt boende kommer att ligga i ett kuperat landskap. Byggnadshöjden kommer att vara allra högst i den del som ligger närmast Maglasätevägen. Sektionen nedan visar byggnadernas höjd i relation till det modellerade landskapet och befintlig villabebyggelse.

Karta som visar vilket snitt sektionen motsvarar.

Flygvy norrifrån över möjlig byggnad för förskola i markplan och särskilt boende i 2 våningar ovanpå.



Sektion genom byggnaden för förskola och särskilt boende för äldre, huvudgata, bostadskvarter, naturmark med dagvattenfördröjning, befintlig villa och Per Nils väg.

Vägnät

Vid infarten till Kvarnbäck byggs under 2019 en cirkulationsplats som ger en trafiksäker infart från väg 13. Maglehill ligger lättillgängligt invid Maglasätevägen. Det finns inget behov av nya vägar för genomfartstrafik i västra Höör. Maglasätevägen och Åkersbergsgatan kommer att vara de viktigaste vägarna in mot centrala Höör.

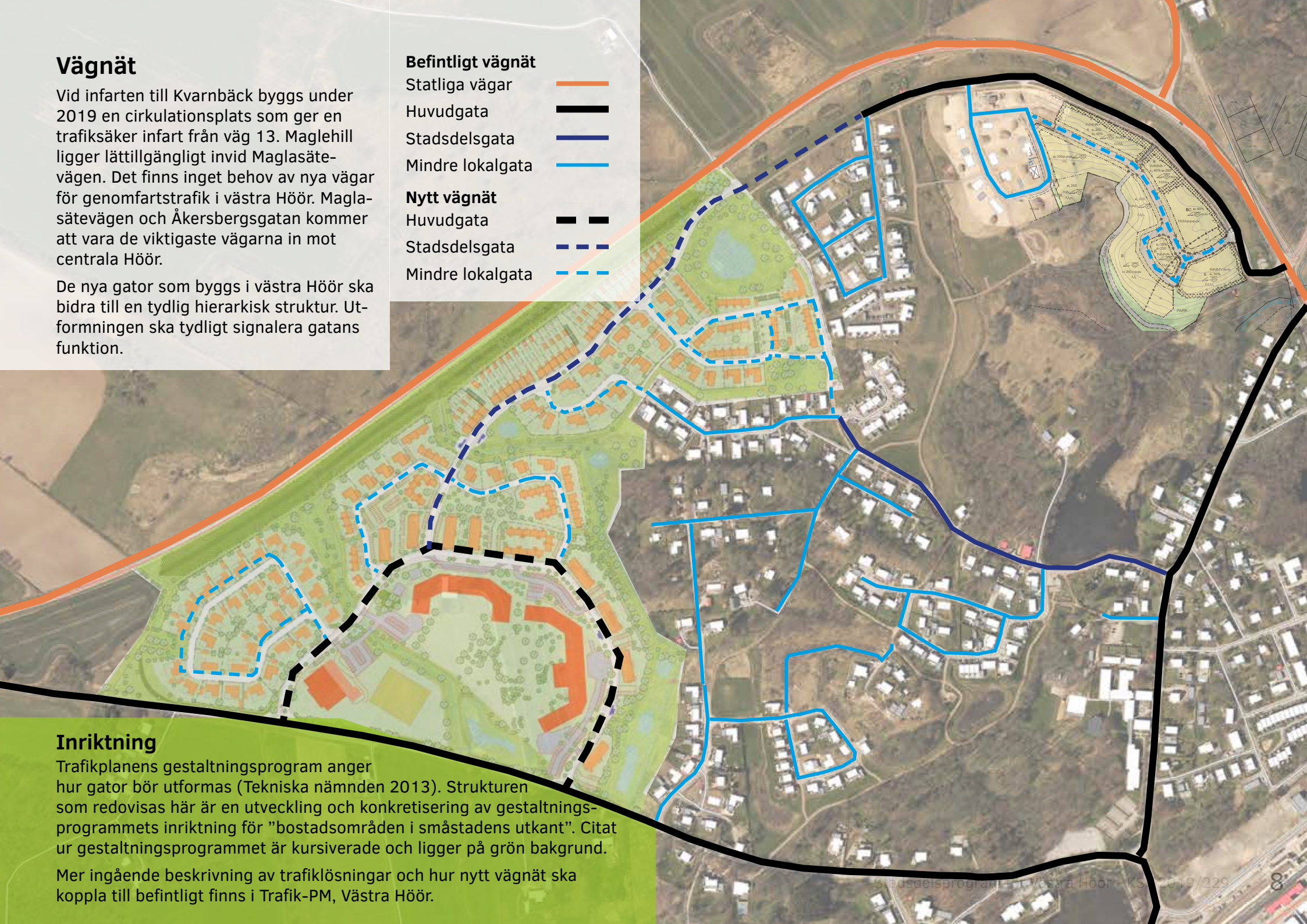
De nya gator som byggs i västra Höör ska bidra till en tydlig hierarkisk struktur. Utformningen ska tydligt signalera gatans funktion.

Befintligt vägnät

- Statliga vägar
- Huvudgata
- Stadsdelsgata
- Mindre lokalgata

Nytt vägnät

- Huvudgata
- Stadsdelsgata
- Mindre lokalgata



Inriktning

Trafikplanens gestaltningsprogram anger hur gator bör utformas (Tekniska nämnden 2013). Strukturen som redovisas här är en utveckling och konkretisering av gestaltningsprogrammets inriktning för ”bostadsområden i småstadens utkant”. Citat ur gestaltningsprogrammet är kursiverade och ligger på grön bakgrund.

Mer ingående beskrivning av trafiklösningar och hur nytt vägnät ska koppla till befintligt finns i Trafik-PM, Västra Höör.

Huvudgata

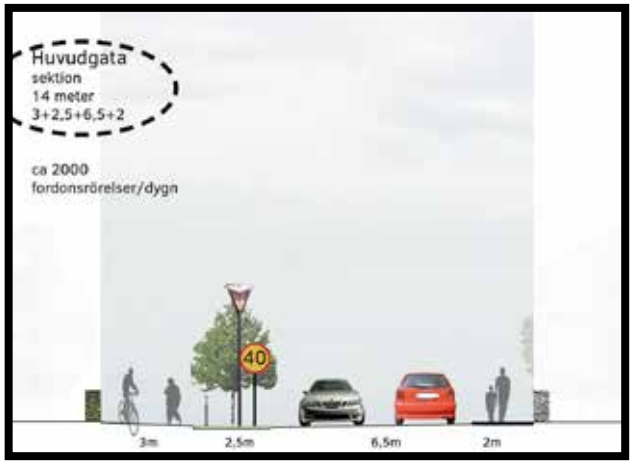
Huvudgatorna matar trafik in i området från det övergripande vägnätet och leder fram till skola, förskola och särskilt boende. Framkomlighet, trafiksäkerhet, stadsmässighet och orienterbarhet är högt prioriterade och motiverar det breda vägrummet. Cykelväg behöver finnas längs med och kan med fördel vara separerad från gatan med en remsa med grönska >2,5 meter. Trafikflödena vid skola/förskola kan förväntas bli ca 2000/dygn

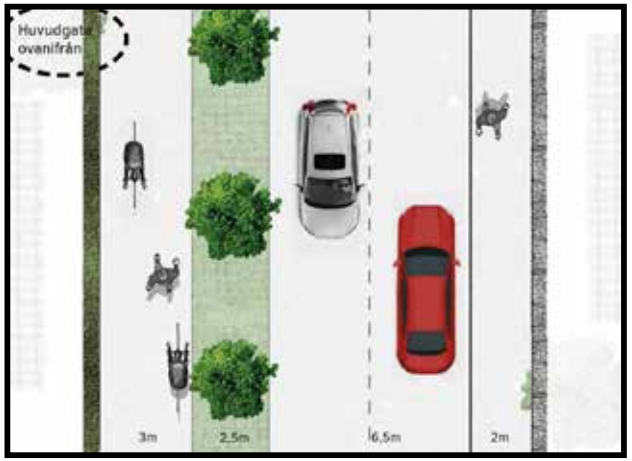
Stadsdelsgata

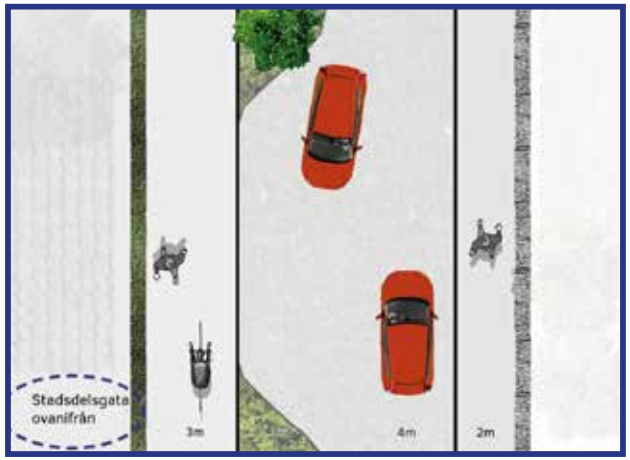
Stadsdelsgatan samlar upp trafik från lokalgator. Ny stadsdelsgata binder samman Maglehill och Kvarnbäck. Den sammanfaller med ett viktigt cykelstråk och är tänkt att fungera som bussgata. Trafiksäkerhet är därför högt prioriterad, trots att gatan inte förväntas få höga trafiksiffror, ca 900/dygn. Utformningen med cykelväg och träd bidrar till orientering mot huvudgator och centrum. För att det breda gaturummet inte ska bli ödsligt och uppmana till höga hastigheter bör husen placeras i förgårdsmark nära gatan.

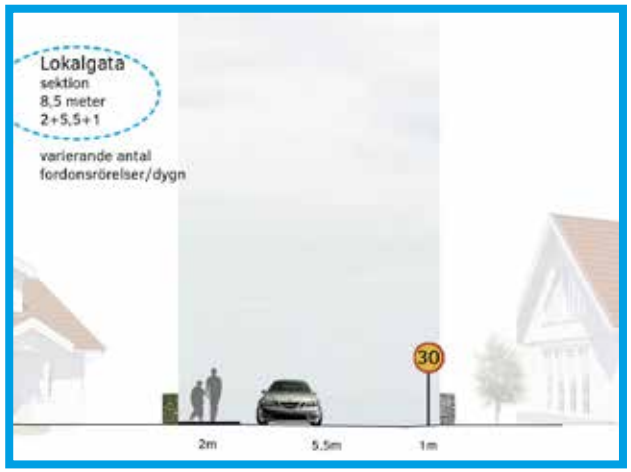
Lokalgata

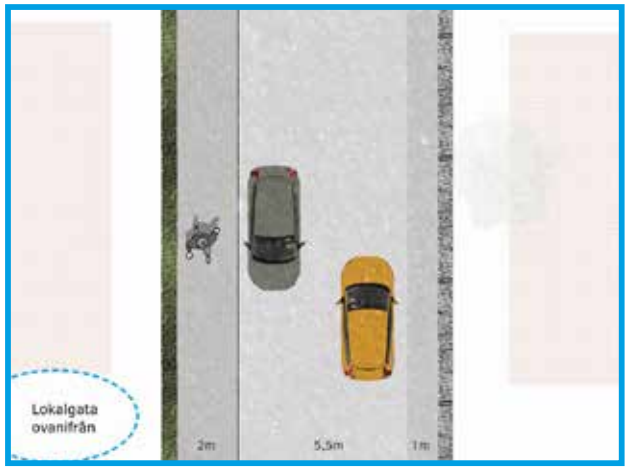
Lokalgatorna är till för dem som bor längs gatan. Sträckning och utformning ska motverka genomfartstrafik. Barn och cyklister kan förekomma i gaturummet vilket kräver att hastigheten hålls nere. Alla gator ska vara tillräckligt breda för för sophämtning och räddningstjänstens fordon. Kantstöd behövs inte nödvändigtvis för att separera g/c-ytor från bilkörbana.











”I de bredare gaturummen är det en fördel om man kan ta ner skalan med en grönremsa med trädrad.”

”På vissa gator kan det vara en fördel att trottoar saknas om gaturummet är tillräckligt smalt för att ändå sänka farten. Då trottoar saknas bör ändå en skillnad mellan tänkt gångyta och körbana markeras.”

GC-vägnät

Övergripande stråk kopplas samman med stråk av lokal betydelse för att bilda en helhet med goda möjligheter till rörlighet och valfrihet avseende val av väg eller tranportmedel. Förutom stor potential för ökad cykling skapas även utomordentligt goda förhållanden för attraktiva miljöer och stigar för rekreation.

Gångstråk

Befintliga

Nya

G/C-stråk

överordnat - bef

överordnat - nytt

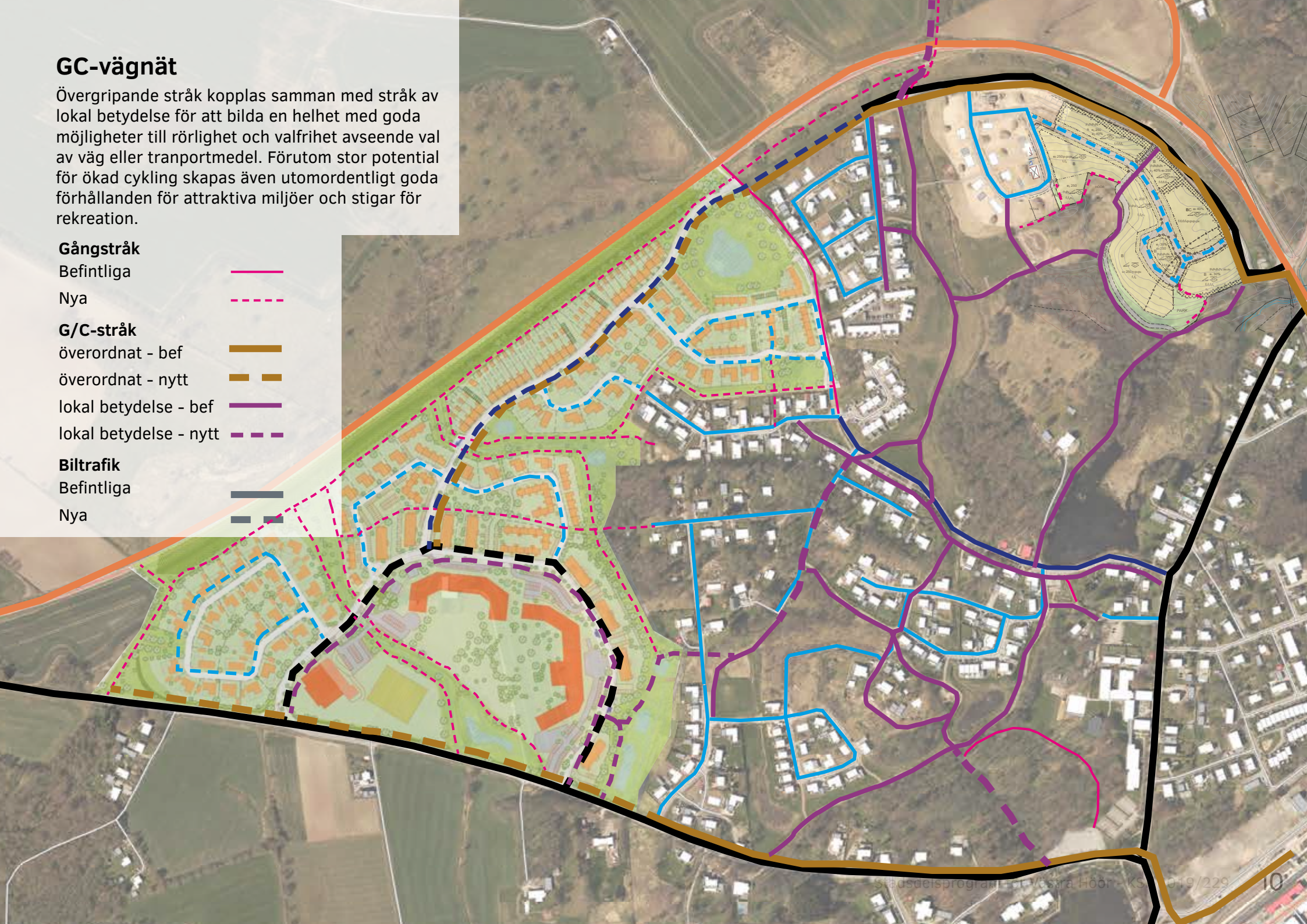
lokal betydelse - bef

lokal betydelse - nytt

Biltrafik

Befintliga

Nya



Viktiga åtgärder för att komplettera befintligt GC-nät

Stråkstudien har visat på behov av åtgärder för att koppla samman delar av västra Höör där det finns stort behov av gena och logiska förbindelser i cykelvägnätet.

GC-tunnel norrut

Det finns behov av kopplingar som kan överbrygga väg13. Vägen utgör idag en kraftig barriär längs med hela västra Höörs norra gräns. I gällande detaljplan för Kvarnbäck finns mark avsatt för en tunnel. Genomförande och finansiering ligger på Höörs kommun och förutsätter överenskommelse med Trafikverket. Tunneln kan få en viktig funktion i samband med utbyggnaden av kommunal service i Maglehill då den blir en del i att koppla västra Höör med Snogehall och vidare mot Frostavallen. Behovet kan ytterligare aktualiseras i samband med vidare utveckling och eventuell utbyggnad av Snogehall.

Alwe Nils väg

Alwe Nils väg är idag en enskild väg som används för de boende längs med vägen och för de som ska vidare in på Otto Hans väg. Vägen kommer att utgöra den mest gena och naturliga kopplingen mellan Kvarnbäck och den del av Maglehill där kommunal service i form av skola, förskola och särskilt boende för äldre planeras. Kommunen behöver ta över huvudmannaskapet och därefter bygga ut möjligheterna för cykling längs med vägen.

Åkersberg till dammen vid Elviras väg

Behov finns av att skapa en gen koppling mellan centrum och Åkersberg/Höör väster. Området söder om Åkersbergs stiftsgård är ett större naturområde centralt beläget i Höör precis väster om stationsområdet och direkt norr om en av Höörs finparker, Tjurasjö.

Naturen i staden

På den här kartan visar vi hur strategierna för natur i staden genomförs i den nya stadsdelen.

Utveckla grönområden och parker!
Naturmarken ska växa in mot centrum och vid behov ska naturmark anläggas i både nya och äldre bostadsområden. I grönområden är de naturliga inslagen helt dominerande. Enebacken och Tjurasjö är finparker i centrala Höör.

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

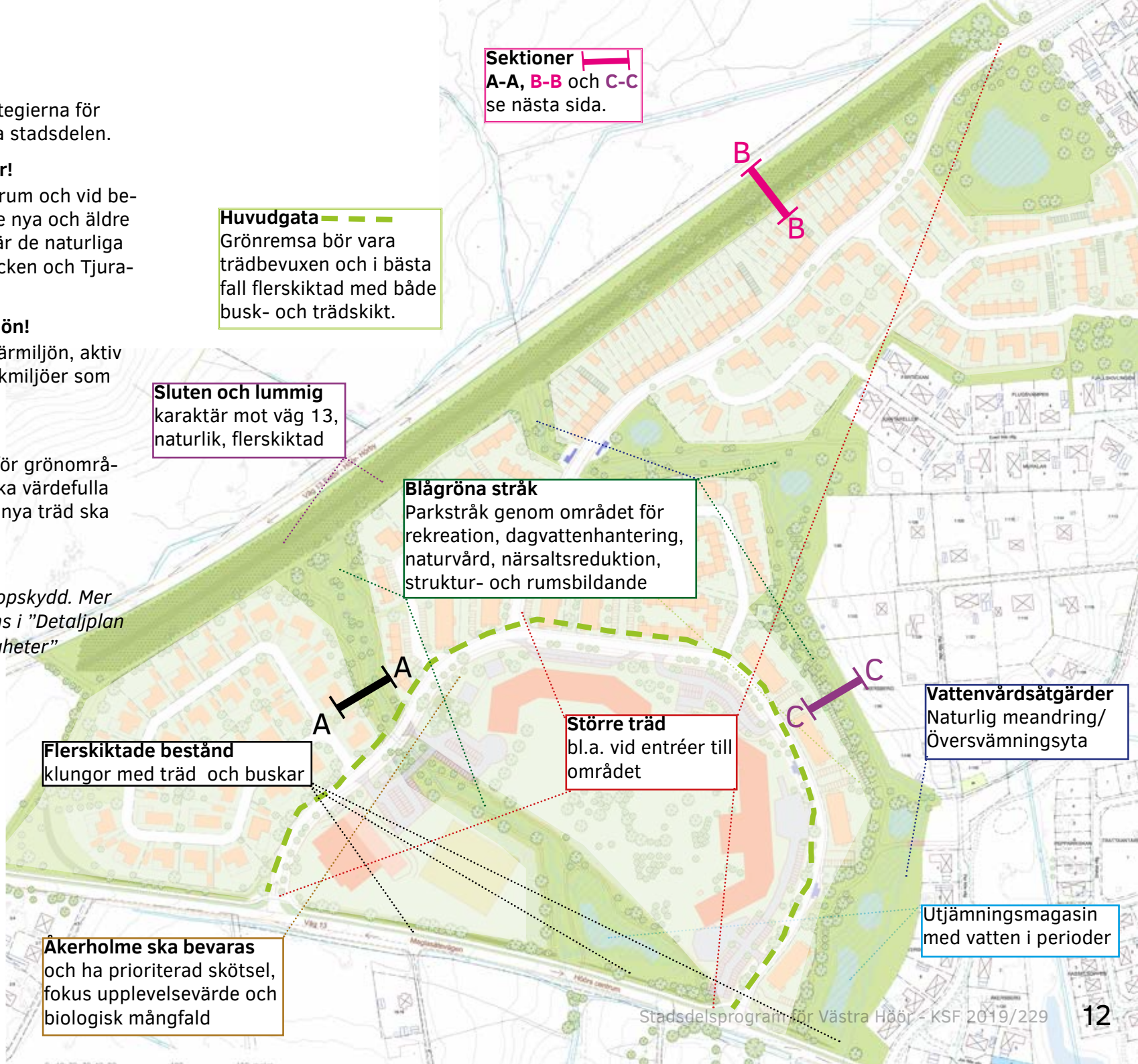
Planera för träden!
Träd har stor betydelse även utanför grönområden och parker. Vid exploatering ska värdefulla träd bevaras i möjligaste mån och nya träd ska planteras där det är lämpligt.

Delar av området omfattas av biotopskydd. Mer ingående beskrivning av dessa finns i "Detaljplan för del av Åkersberg 1:6 m.fl. fastigheter"

- Återväxt/uppväxt av stora träd prioriteras inom hela området, speciellt i delar med hög andel flerbostsdshus

- Möjlighet att röra sig längs med gröna och blå stråk, placering av allmänna platser prioriteras i anslutning till stråken

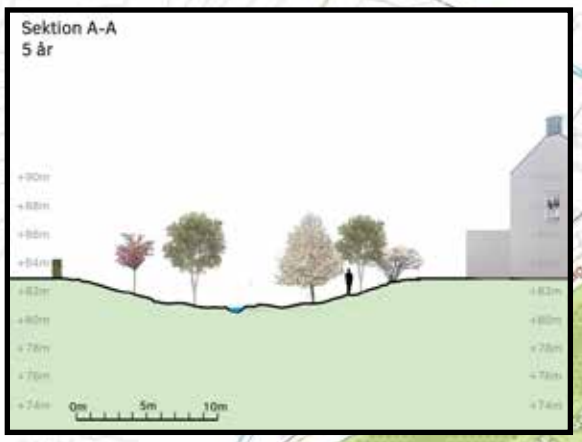
- Naturlika flerskiktade bestånd snarare än solitära träd



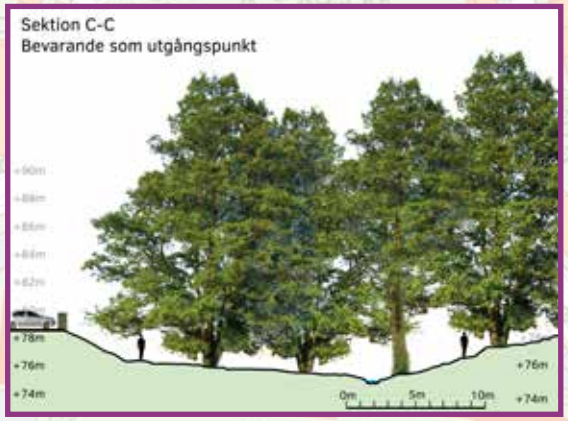
Sektioner

Här visas hur de olika stråken kan upplevas i samband med anläggandet och efter flera årtionden med en mer uppvuxen grönska.

A-A Längs det västliga grönstråket genom området får grönskan gärna vara täckande för att delvis skärma av de respektive sidorna från varandra. Den som rör sig längs med stråket kommer utmed huvuddelen av stråke och större delen av året att kunna uppleva den omgivande bebyggelsen. Här blir det viktigt att satsa på grönska med hög kvalitet och med något mer intensiv skötsel.



B-B På befintlig bullervall finns redan idag flerskiktade bestånd som kan få utvecklas och som kommunen kan arbeta vidare med. På den nya delen av bullervallen behöver kompletteras med ny vegetation i liknande utformning som knyter an till befintliga delar och som har höga kvaliteter samtidigt som den bidrar till att skärma av mot väg 13.



C-C Den östra korridoren blir den mest som har förutsättningar att bli det mest naturlika grönstråket. Redan idag finns uppvuxen frodig vegetation, inte minst i form av stora klibbalar som ramar in området och skapar en grön ridå åt öster. Den som rör sig genom stråket ska ha upplevelsen av att vara i frodig natur trots att det är mitt i centrala Höör. Den här typen av frodig grönska knyter väl an till de befintliga grönområden som finns i Höörs västra delar.

Bostäder

Den övergripande strukturen innehåller områden som är anpassade för olika typer av bostadsbebyggelse, se karta nästa sida. Strukturen rymmer ca 253-459 bostäder, beroende på hur den utnyttjas. En hög exploateringsgrad för maximalt byggande ska prioriteras.

Tyngdpunkter med högre bebyggelse

Vid infarten till Kvarnbäck och runt servicefunktionerna planeras marken för tätare och högre bebyggelse. Det är platser som ligger strategiskt i stadsdelen och som därför bör utnyttjas effektivt och markeras visuellt. Det är samtidigt platser som ligger högt och det böljande landskapet markeras genom att planera för högre bebyggelse. 4-7 våningar är en lämplig höjd. Med högre bebyggelse blir det svårare att lösa parkeringsbehovet på ett ekonomiskt hållbart sätt.

Det är viktigt att utforma byggnader och utemiljö så att de samspelar väl med angränsande gator och gröna stråk.

Möjliga byggrätter:

Kvarnbäck etapp III, 32 lgh, gällande DP

Maglehill, mitt för skolan, 128 lgh, DP ej påbörjad

Mellantätt

Radhus och flerbostadshus i två våningar ger ett bra markutnyttjande samtidigt som det fungerar fint ihop med fribyggartomter. Det ger en blandning av bostadstyper och upplåtelseformer. Den här typen av bebyggelse har också ett enhetligt utseende vilket gör att den passar längs viktiga gator. Byggnaderna placeras då i gräns mot gata eller förgårdsmark för att rama in gatan.

Samma typ av byggrätt kan användas för antingen radhus (bostadsrätt eller äganderätt) eller flerbostadshus (hyresrätt). Även kedjehus och gruppbyggda småhus ger ett effektivt marknyttjande och sammanhållen utformning. Antalet bostäder beror förstås på bostädernas storlek.

Möjliga byggrätter:

Kvarnbäck etapp II, 30 lgh, gällande DP

Kvarnbäck etapp III, 25 lgh, gällande DP

Maglehill mitt för förskola, 16-63 lgh, DP-förslag

Maglehill centralt, 50-100 lgh, DP ej påbörjad

Maglehill norra, 66-132 lgh, DP ej påbörjad

Fribyggartomter

Fribyggarområden blir av naturliga skäl spretiga till sin karaktär, jämfört med flerbostadshus och gruppbyggda småhus. Det är därför viktigt att lokalisera dem till områden som är mindre framträdande i stadsbilden. För att ge köparen frihet att bygga sin drömvilla behöver fribyggartomter vara större och kvarteret ha en lägre exploateringsgrad än andra bostadskvarter. Det ger ett mindre effektivt marknyttjande och fribyggarområden placeras därför inte allra närmast de viktigaste målpunkterna där densiteten bör vara högre.

För att uppnå en god helhet i fribyggarområden trots människors varierande tycke och smak är det lämpligt att bestämma om någon samordnande karaktär. Det kan gälla fasadens utförande eller huvudbyggnadens placering i förhållande till förgårdsmark. Vilken typ av reglering som är lämplig varierar mellan olika områden.

Möjliga byggrätter:

Kvarnbäck IIb och III, x tomter, gällande DP

Maglehill väst, 28 tomter, DP ej påbörjad

Maglehill centralt, 8 tomter, DP ej påbörjad

Maglehill norr, 19 tomter, DP ej påbörjad

Generella gestaltningsprinciper

En viktig gestaltningsaspekt är hur bebyggelse placeras i förhållande till gatan. Generellt gäller för västra Höör att bebyggelse utmed vägar bör ligga i samma längdriktning som intilliggande väg. I de fall utfarter ska anordnas i direkt anslutning till vägen ska husen ligga så tätt inpå gatan som möjligt för att skapa omslutande gaturum som signalerar låga hastigheter.

Genomförandet

Genomförandet av västra Höör kommer att pågå länge. Sett till utvecklingen hittills under 2000-talet och med tanke på att det planeras för utveckling i flera andra delar av Höör kan det förväntas dröja till en bra bit efter 2035 innan hela området är utbyggt. På nästa uppslag presenteras en möjlig etappindelning.

Osäkerheterna är stora när det gäller bostadsmarknaden, både när det gäller takten i byggandet och när det gäller vilka bostadstyper som efterfrågas. Stadsdelsprogrammet ger möjlighet till olika typer av bebyggelse och pekar samtidigt ut riktningen mot en tätare bebyggelse som hushåller med mark och med kommunens resurser.

Även efter att området är fullt utbyggt kommer området att påverka Höör. De livsmiljöer vi planerar för nu kommer att vara de områden som lockar nya invånare till kommunen när det blir dags för generationsväxling i Maglehill. Utformningen behöver ske med ett långsiktigt perspektiv som fortsätter att göra Höör attraktivt i framtiden.

Kommunalteknik

När Höörs tätort växer med nya invånare behöver VA-ledningsnätet uppgraderas för att klara fler invånare. Detta gäller oavsett var orten växer, men det blir särskilt tydligt när en hel stadsdel presenteras i ett sammanhang.

Exempel, olika bebyggelsetyper

Exempel tyngdpunkter, högre bebyggelse
Sisjödal Göteborg - Peab bostad

Exempel, mellantät bebyggelse,
Tollare äng, Nacka - Alma Arkitekter

Exempel fribyggartomter
Kvarnbäck etapp 1, Höörs kommun

Utredningar och slutsatser

Detta stadsdelsprogram har tagits fram parallellt med detaljplan för Åkersberg 1:6 m fl och samma utredningar har nyttjats för både programmet och detaljplanen. Här följer en sammanställning av utredningar som påverkat stadsdelsprogrammets utformning och Höörs kommuns slutsatser.

Naturvärdesinventering

En naturvärdesinventering genomfördes 2018 för detaljplaneområdet och kompletterades under 2019 till att omfatta hela den nya stadsdelen. Tre av 21 inventerade objekt har påtagliga naturvärden medan övriga har begränsade naturvärden.

Tolv objekt omfattas av generellt biotopskydd. Stadsstrukturen har anpassats till de skyddade biotoperna så att alla utom en kommer att finnas kvar eller utvecklas. Förändringar av diken, våtmark, småvatten, lindallé, åkerholme samt odlingsrösen kommer att prövas genom biotopskyddsdispens/anmälan om vattenverksamhet. Detta beskrivs närmare i detaljplan för Åkersberg 1:6 m fl, där alla biotoper utom en ingår.

Särskilt skäl för dispens är exploatering av stort intresse. Möjligheten att lokalisera samhällsviktiga funktioner och tätortsutveckling med blandade bostäder nära centrum och järnvägsstation har varit avgörande för valet av plats. Utformningen av området har skett med stor hänsyn till naturvärden i området som helhet och särskilt till skyddade biotoper. Planeringen innehåller många åtgärder med syfte att utveckla naturvärdena i området. Merparten av de skyddade objekten har begränsade naturvärden idag och Höörs kommun bedömer att naturvärdena i området som helhet kommer att öka genom förändringen.

Naturvärdesinventering Maglehill i Höör, Ekoll AB, oktober 2019.

Bedömning av ekosystemtjänster

Till detaljplanen för Åkersberg 1:6 har en bedömning av ekosystemtjänster genomförts. Rapporten innehåller förslag som kan tillämpas vid utveckling av områden med naturvärden.

Bedömning av Ekosystemtjänster Maglehill, Ekoll AB, november 2018

Trafikutredning

En översiktlig trafikutredning har genomförts med syfte att bedöma hur mycket trafik utbyggnaden av västra Höör kan förväntas alstra och hur den trafiken fördelar sig på det övergripande vägnätet. Slutsatsen är att området fullt utbyggt förväntas alstra ca 4800 fordon/dygn, varav 3900 förväntas angöra via Maglasätevägen (två nya anslutningar) och 900 förväntas tillkomma på Kvarnbäcksvägen. Dessa gator är väl anpassade för trafikökningen och det behövs inga åtgärder i befintlig miljö för att hantera trafikökningen. Befintliga trafiksituationer på de statliga vägarna 13 och 1304 har analyserats särskilt och slutsatsen är att de är acceptabla.

Maglehill Höör - Trafikutredning, Tyréns 180713

Analys av vägar 13 och 1304 vid utbyggnad av västra Höör, Höörs kommun 190905

Efter samrådet har Höörs kommun tagit fram PM Nytt vägnät för västra Höör. Det visar hur gatorna bör utformas och regleras för att uppnå de avsedda låga trafikflödena i gatumiljöer som planeras anslutas till Evert Nils väg och Dammgatan.

PM Gatunät i västra Höör ligger som en bilaga till stadsdelsprogrammet.

Bullerutredning

En trafikbullerutredning är genomförd baserad på de översiktliga trafiksiffrorna. Slutsatsen är att riktvärden för ekvivalent ljudbullernivå klaras vid 35-40 m från vägkant på väg 13 vid våning 1 och 2 (utan förlängd bullervall). Mot Maglasätevägen är motsvarande mått 15-20 m. Om byggnader ska placeras närmare krävs någon form av åtgärder. Uteplatsers ljudnivåer behöver studeras särskilt och det kommer eventuellt att behövas lokala skärmar för uteplatser som lokaliseras mot bullerutsatt sida. Det finns alltså relativt goda möjligheter att bygga ut området utan bullervallar. När bullervallen mot väg 13 är anlagd går det att utnyttja området friare. Det blir till exempel inga problem att klara även riktvärdet för uteplats utan lokala skärmar, och ljudnivån blir generellt bättre.

Maglehill Höör - Trafikbullerutredning, Tyréns 180621

Vibrationer från vägtrafik

En översiktlig vibrationsutredning är genomförd med avseende på vibrationer från väg 13. Slutsatsen är att risken bedöms liten för att komfortvibrationsnivåer i planerade byggnader ska överskrida riktvärdet 0,4 mm/s.

Vibrationer från vägtrafik Kvarnbäck 2b, 3 samt Maglehill, Höör, Tyréns, 181212

Geoteknisk undersökning

En geoteknisk undersökning har genomförts. Slutsatsen är att det generellt är goda grundläggningsförhållanden inom området med undantag för områdena med organisk jord. Stadsdelen planeras därför så att exploatering inte kommer att ske på organisk jord. Grundläggning kan då ske med platta på mark. På grund av de höga grundvattennivåerna rekommenderas inte källare.

PM Rekommendationer inför detaljplanearbete/ geoteknik (Maglehill) Tyréns 191023

VA-anslutning

Mittskåne Vatten har genomfört en kapacitetsutredning. Slutsatsen är att avloppsvattnet ska ledas till befintlig pumpstation Maglasätevägen som är placerad på pendlarparkeringen vid Tjurasjö. Marken sluttar svagt åt sydväst och ledningarna kommer att följa befintliga topografiska förhållanden med anslutning via Per Nils väg m.fl.

Befintlig pumpstation och ledningssystem har kapacitet för tillkommande avloppsvatten från detaljplan för Åkersberg 1:6 m fl utan problem. Bedömningen är att det finns kapacitet även för resten av stadsdelen vid samma pumpstation, men med dålig marginal gällande pumpkapacitet. Inventering ska därför ske när etapp 1 är utbyggd. Mittskåne Vatten utreder parallellt med denna lösning en kompletterande överföringsledning till Ormanäs reningsverk dit det kan bli akutellt att leda avloppsvattnet från västra Höör på längre sikt. Motivet för denna överföringsledning är i så fall kapacitetsbrist längre nedströms i befintligt system och inte direkt knutet till utbyggnaden av just västra Höör.

Gällande vattenförsörjningen så finns det god kapacitet i ledningsnätet i Per Nils väg respektive Dammgatan för att förse stadsdelen med dricksvatten.

Kapacitetsbedömning VA-system Maglehill exploatering, Mittskåne vatten 20200114

Dagvatten, skyfall och ytvatten

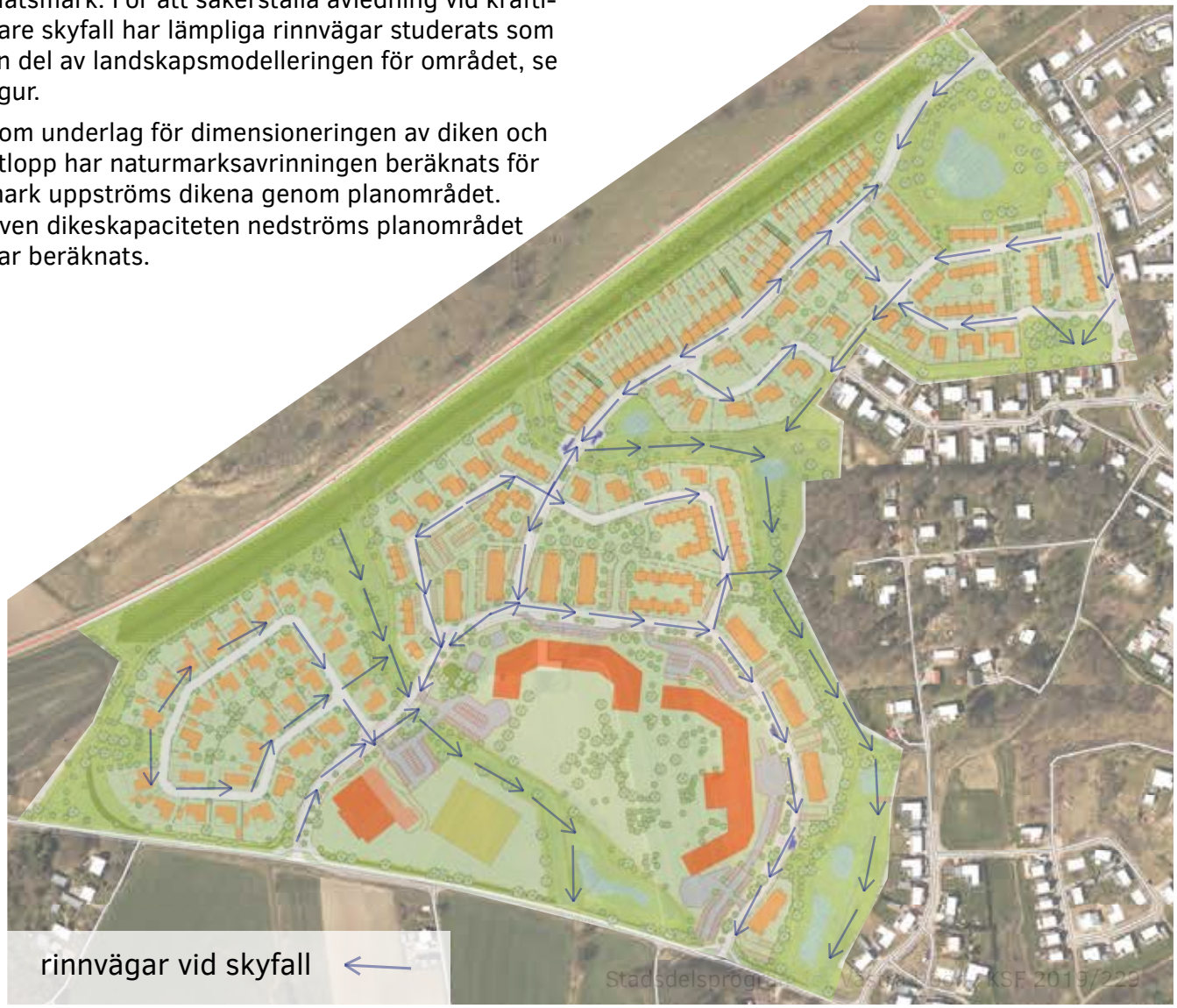
En dagvattenutredning är genomförd 2018 och kompletterad 2019. Området avvattnas huvudsakligen genom två diken genom området, som leder vidare till Höörsån. Fördröjningsbehovet är beräknat utifrån att dikningsföretaget nedströms är dimensionerat för 1,0 l/(s*ha). Områden för fördröjning av 10-årsregn är avsatta inom allmän platsmark. För att säkerställa avledning vid kraftigare skyfall har lämpliga rinnvägar studerats som en del av landskapsmodelleringen för området, se figur.

Som underlag för dimensioneringen av diken och utlopp har naturmarksavrinningen beräknats för mark uppströms dikena genom planområdet. Även dikeskapaciteten nedströms planområdet har beräknats.

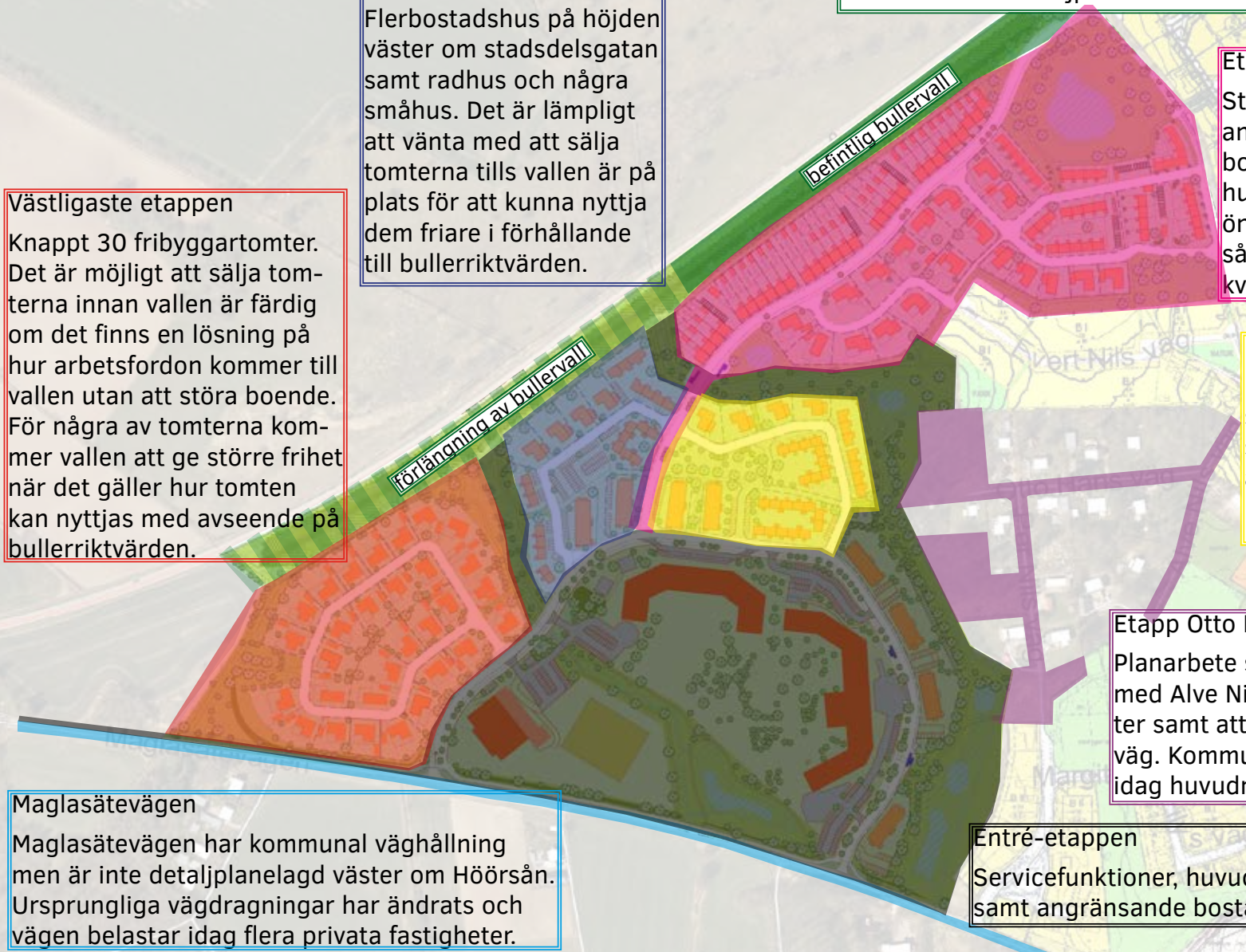
Dagvattenutredning Maglehill, Höör, Tyréns och Mittskåne Vatten 20191201

Beskrivning dagvatten och dikessystem Maglehill, Mittskåne vatten, 20200122

Beräkning av flöde och kapacitet i diken, Maglehill, Hushållningssällskapet, 20200114



Etappvis utbyggnad



Etapp bullervallens förlängning

Bullervallen bidrar till bättre bostadsmiljö i området men är inte formellt nödvändig för att klara riktvärdena för trafikbuller. Anläggandet är godkänt av länsstyrelsen genom samråd enligt miljöbalken. Massöverskott från exploateringar utnyttjas för anläggandet och även om detta inleds 2019 kommer det att dröja till ca 2030 innan vallen är helt klar. Detaljutformning studeras i samband med detaljplan och kan samordnas med etapp Maglehill norr.

Etapp Maglehill centralt-väst

Flerbostadshus på höjden väster om stadsdelsgatan samt radhus och några småhus. Det är lämpligt att vänta med att sälja tomterna tills vallen är på plats för att kunna nyttja dem friare i förhållande till bullerriktvärden.

Etapp Maglehill norr

Stadsdelsgatan samt lokalgatorna som ansluter till Dammgatan med angränsande bostadskvarter för radhus och ca 20 småhus (möjliga som fribyggartomter). Det är önskvärt att Stadsdelsgatan blir färdig tidigt så att cykelstråket kommer på plats. Dessa kvarter är skyddade av befintlig bullervall.

Västligaste etappen

Knappt 30 fribyggartomter. Det är möjligt att sälja tomterna innan vallen är färdig om det finns en lösning på hur arbetsfordon kommer till vallen utan att störa boende. För några av tomterna kommer vallen att ge större frihet när det gäller hur tomten kan nyttjas med avseende på bullerriktvärden.

Etapp Maglehill centralt-öst

Flerbostadshus på höjden öster om stadsdelsgatan samt radhus och några småhus. Ligger så pass långt från väg 13 att utbyggnad av bullervall inte påverkar praktiskt.

Etapp Otto Hans och Alve Nils väg

Planarbete syftar till att skapa cykelförbindelse längs med Alve Nils väg och ett mindre antal bostadstomter samt att reglera huvudmannaskapet för Otto Hans väg. Kommunen äger Otto Hans väg, men har inte idag huvudmannaskapet.

Maglasätevägen

Maglasätevägen har kommunal väghållning men är inte detaljplanelagd väster om Höörsån. Ursprungliga vägdragningar har ändrats och vägen belastar idag flera privata fastigheter.

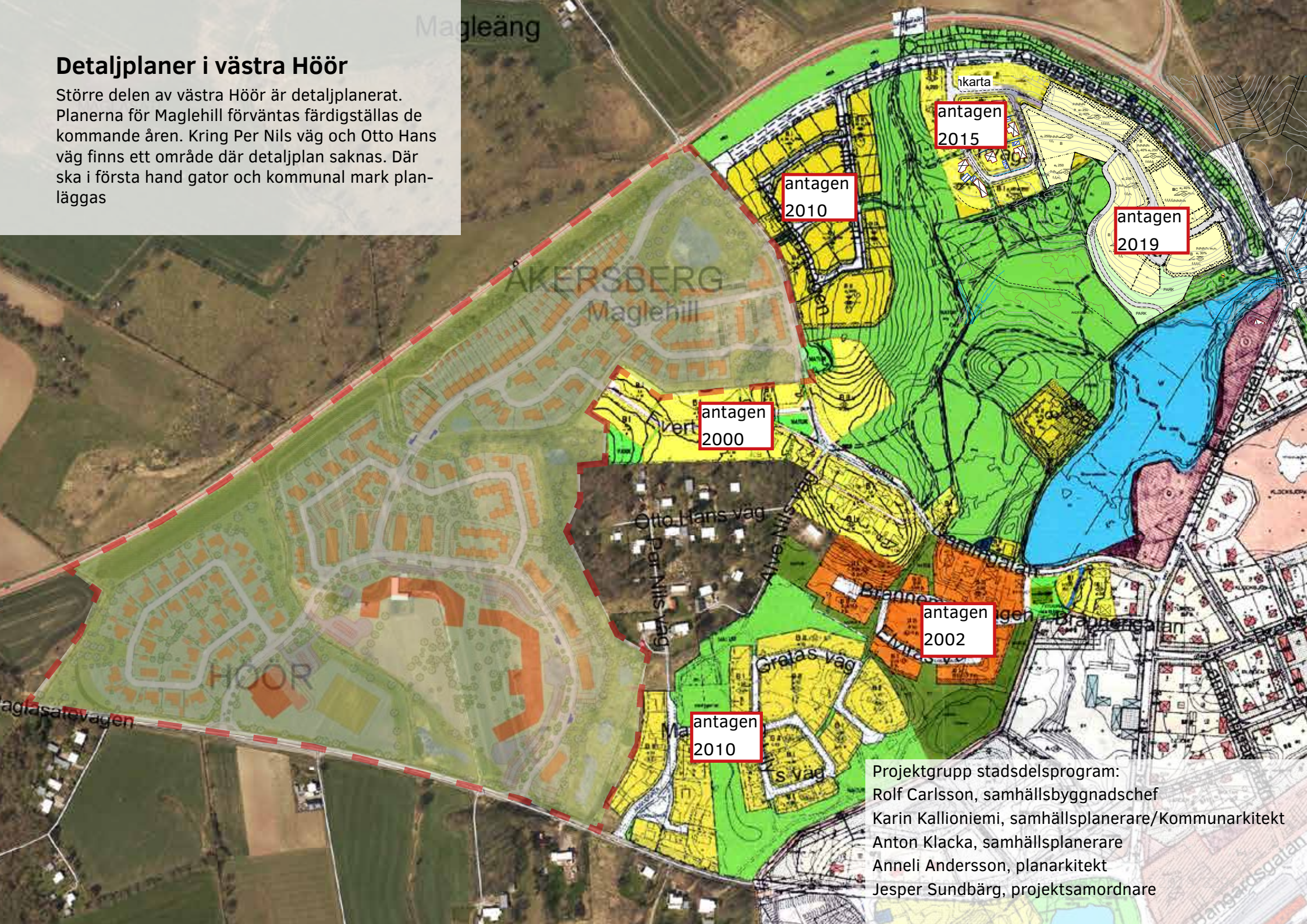
Entré-etappen

Servicefunktioner, huvudgata, naturstråk, dagvattenförsörjning samt angränsande bostadsmark. DP behöver vara antagen 2020.

Hållbarhetsperspektiv 9 perspektiv för uppföljning av översiktsplanen	**Stadstruktur för Maglehill** Området är 34 ha. Skissen innehåller 12 ha kvartersmark för bostäder, 6,2 ha kvartersmark för förskola, skola och särskilt boende, 4,6 ha gatumark samt 11 ha naturmark.
Befolkningstillväxt Antaganden: 2,3 invånare/bostad, likt i befintliga bostäder i Höörs kommun Kostnader om hela området skulle anläggas idag, med dagens tomtpriser och kostnadsbild.	Skissen visar 323-585 bostäder som flerbostadshus, radhus och småhus. Det motsvarar 743-1346 nya invånare. Effekter av särskilt boende för äldre tillkommer och varje lägenhet förväntas ge 2,3 nya inv. om hyresgästen lämnar en bostad i kommunen. Anläggningen av hela området förväntas kosta 130-150 miljoner kronor. Intäkter från markförsäljning förväntas bli 90-110 miljoner kronor. Driftkostnaden för kommunen när området är fullt utbyggt förväntas bli drygt 3 miljoner kr/år, varav drygt hälften för utemiljöerna vid skola och förskola mm, 0,6 miljoner för naturmarken och 0,7 miljoner för gatumarken.
Integrerad kommun	Kvarnbäck och Maglehill integreras genom en stadsdelsgata som binder samman dem och som är utformad för gående och cyklister. (jämför Miljöanpassat transportsystem nedan)
Samspel och möten	Stadsdelsgatan har goda förutsättningar att främja samspel och möten eftersom bebyggelsen vänder sig mot gatan och många förväntas vilja använda den som gång- och cykelstråk. Även naturstråken kan fungera som arena för samspel och möten. Förskola samlokaliserad med boende för äldre ger möjlighet till samspel mellan generationer.
Enkelt vardagsliv som främjar folkhälsa	Strukturen innebär att ny förskola, skola och särskilt boende får en bra placering i den nya stadsdelen och samtidigt lättillgängligt nära järnvägsstationen och Höörs centrum. Detta tillsammans med planering för rekreativa naturstråk och gena GC-stråk bidrar till enkelt vardagsliv och folkhälsa.
Identitet	Exploateringen innebär att en helt ny stadsdel växer fram i utkanten av Höörs tätort. Av befintliga karaktärer är det framförallt det böljande landskapet som kommer att kännas när området är utbyggt - i övrigt kommer stadsdelen att bestå av nya karaktärer. Utformningen av förskola/särskilt boende samt idrottshall och skola kommer att sätta stor prägel på området, tillsammans med huvudgator, stadsdelsgator och naturstråk.
Miljöanpassat transportsystem	Stadsstrukturen innebär effektivt nyttjande av stationsnära mark med bostäder, service och arbetsplatser. Gatustrukturen premierar gående och cyklister samt uppmuntrar till låga hastigheter genom området men ger ändå tillgänglighet och säkerhet. Nya lokalgator anläggs i förlängningen av Dammgatan och Evert Nils väg. Det medför ökad trafik på dessa gator. Dammgatan kommer dock inte att bli huvudstråk mot centrum för tillkommande kvarter.
Hänsyn till hav, sjöar och vattendrag	Stadsutvecklingen innebär att naturmark anläggs längs befintliga diken. En viktig funktion för dessa stråk blir att fördröja dagvatten innan det når Höörsån.
Hushållning med mark- och vattenresurser	Utbyggnaden innebär att 34 ha brukningsvärd jordbruksmark exploateras för tätortsutveckling. Motiven för det är möjligheten till stationsnära tätortsutveckling samt att det faktum att kommunen äger ett sammanhängande markområde ger möjlighet att genomföra ett byggprojekt för kommunal service som annars är svårt att rymma på ett bra läge i tätorten. Exploateringen har stöd i översiktsplanen, där motiven för exploateringen också är utvecklade.
Skydd av natur-, kultur- och rekreationsvärden	Strukturen innebär att naturstråk anläggs genom området. Huvudsakliga ekosystemtjänster för stråken blir reglerande (fördröjning, klimatreglering, bullerdämpning) samt kulturella (rekreation, sinnlighet, estetiska upplevelser).

Detaljplaner i västra Höör

Större delen av västra Höör är detaljplanerat. Planerna för Maglehill förväntas färdigställas de kommande åren. Kring Per Nils väg och Otto Hans väg finns ett område där detaljplan saknas. Där ska i första hand gator och kommunal mark planläggas



Projektgrupp stadsdelsprogram:
Rolf Carlsson, samhällsbyggnadschef
Karin Kallioniemi, samhällsplanerare/Kommunarkitekt
Anton Klacka, samhällsplanerare
Anneli Andersson, planarkitekt
Jesper Sundbärg, projektsamordnare

PM Gatunät i västra Höör

-bilaga till Stadsdelprogram för västra Höör

Bakgrund och syfte

Västra Höör är en ny stationsnära stadsdel med områdena Kvarnbäck och Maglehill. På Kvarnbäck pågår utbyggnaden sedan ca 10 år och gatustrukturen finns på plats. Nu planerar vi för att starta utbyggnaden av Maglehill.

Utvecklingen av en ny stadsdel innebär en unik möjlighet att bygga för hållbar utveckling. Det gör vi genom att integrera aktuell kunskap och utforma området utifrån globala hållbarhetsmål och framtidens utmaningar. Under 2019 presenterade Höörs kommun en huvudstruktur för området i Stadsdelsprogram för västra Höör. Där presenterade vi översiktligt hur grönstråk, gatunät och bebyggelse kan utformas för att skapa en hållbar och attraktiv stadsdel som hänger samman med befintliga områden.

I detta PM går vi ett steg djupare i planeringen för det nya gatunätet med en tydlig hierarki av gator. Vi visar hur stadsdelsgator och lokalgator bör utformas och regleras för att fungera som det är tänkt. Detta gäller särskilt för de befintliga lokalgator som får en förlängning in i det nya området.

Syftet med PM Gatunät för västra Höör är att:

- konkretisera vad stadsdelsgata och lokalgata innebär i praktiken
- presentera utformning och reglering som tar hänsyn till trafiksituationen vid såväl befintliga bostäder som nya och att
- utgöra underlag för detaljplaner och utbyggnad av gatunätet vid Maglehill

Målet är att trafiken ska utformas på ett sätt som:

- Främjar gång- och cykeltrafik
- Integrerar den nya stadsdelen med befintliga områden
- Förebygger genomfartstrafik på nya och befintliga lokalgator
- Är tydligt och självförklarande och uppmuntrar till trafiksäkert beteende

Några trafikmiljöer inom stadsdelen kommer att ha en särskilt stor betydelse för att nå målen. Detta PM presenterar därför detaljstudier för ett antal sådana miljöer. Syftet är att ge en samlad bild av hur trafikreglering och utformning kan samspela för en god miljö.

Innehåll

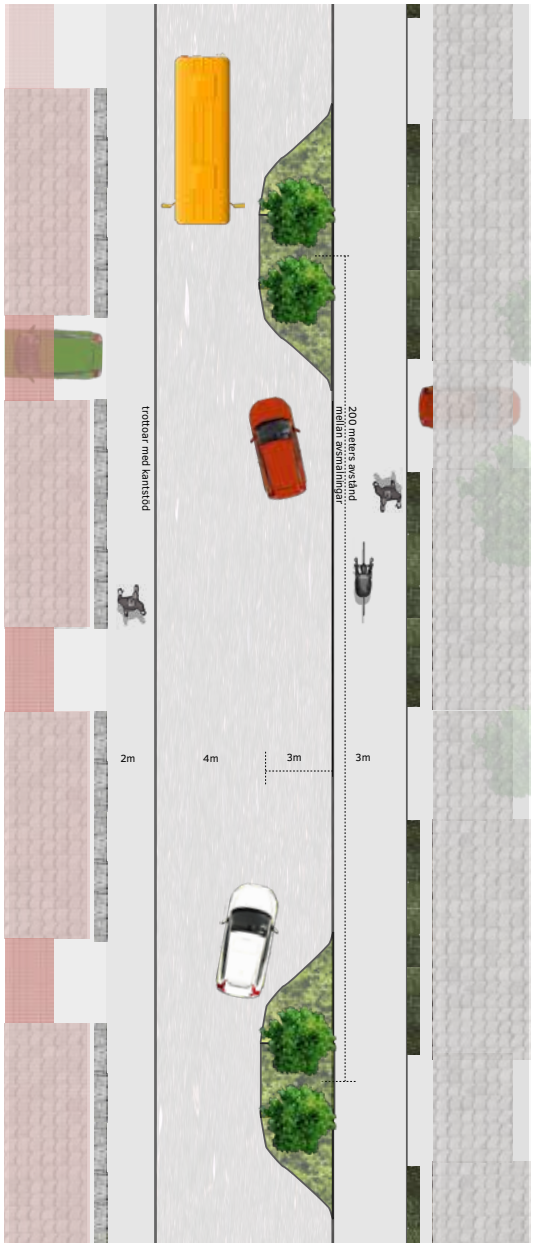
Bakgrund och syfte	s.1
Gatunivåer	s.2
Översikt gatunät	s.4
Övrig trafikreglering	s.5
Detaljstudier av trafikmiljöer	s.6
Översikt reglering	s.11

Gatunivåer

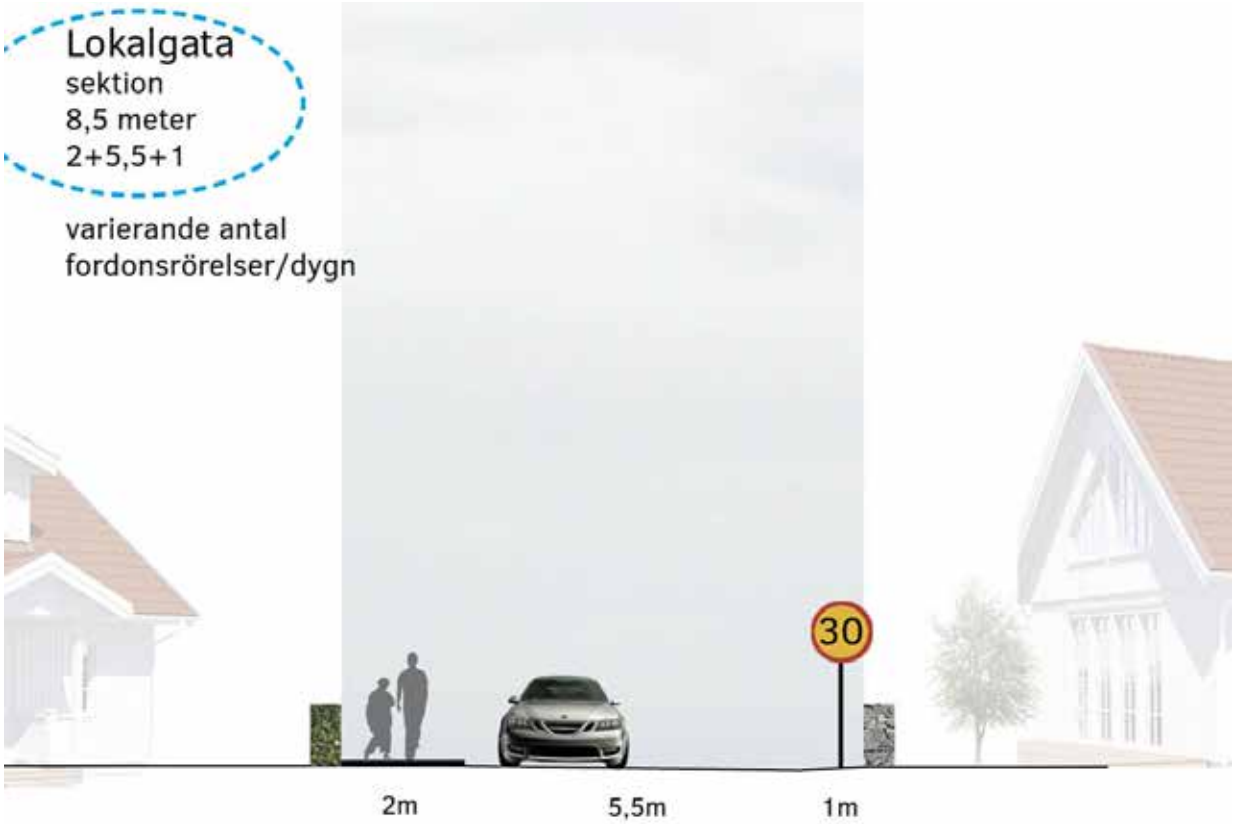
Höörs kommun

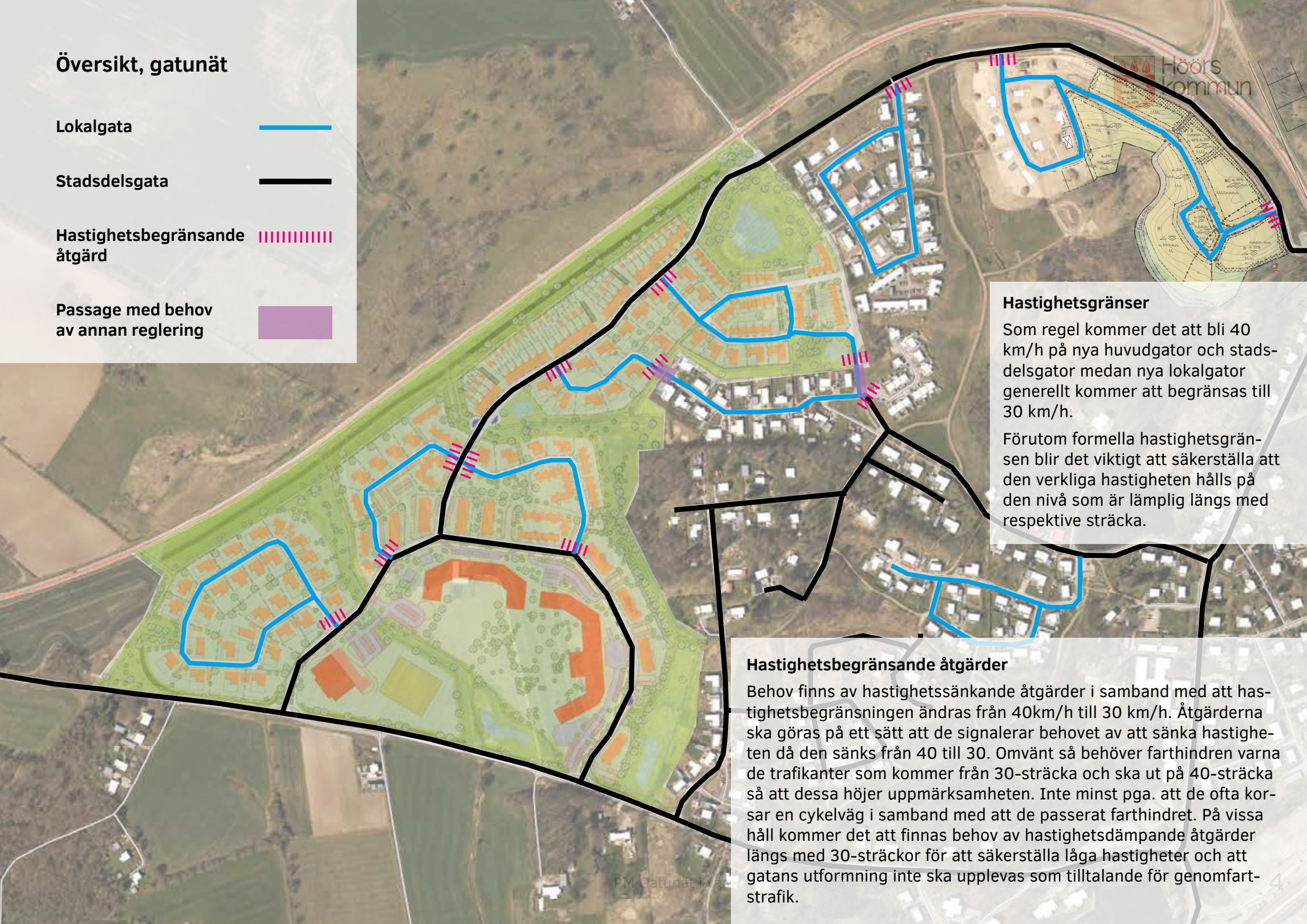
Detta PM berör framför allt trafiklösningar i anslutning till stadsdelsgata och lokalgator. Huvudgatans utformning finns beskriven i ”Stadsdelprogram för västra Höör”.

Stadsdelsgata - Ska i första hand vara till för de boende i och kring området då den samlar upp trafiken från kringliggande lokalgator. Viss genomfart-strafik till större målpunkter i och kring området går också via stadsdelsgatan. Stadsdelsgatan ska utformas så att den inte inbjuder till höga hastigheter. Stadsdelgatorna bör inte vara helt spikraka och de får gärna brytas av med utformningselement som bidrar till att höja uppmärksamheten hos bilisterna och som uppmuntrar till att sänka hastigheten.



Lokalgata - Är till för de som bor utmed gatan. Sträckning och utformning ska motverka genomfartstrafik. Barn och cyklister kan förekomma i gaturummet vilket kräver att hastigheten hålls nere. Alla gator ska vara tillräckligt breda för sophämtning och räddningstjänstens fordon. Kantstöd behövs inte nödvändigtvis för att separera g/c-ytor från bilkörbana. Längst med vissa delar längs lokalgatorna kan hastighetsbegränsande åtgärder behöva tillskapas för att säkerställa en trafiksäkermiljö där alla höjer uppmärksamheten och där bilar behöver ta särskilt stor hänsyn till andra trafikslag.





Översikt, gatunät

Lokalgata

Stadsdelsgata

Hastighetsbegränsande åtgärd

Passage med behov av annan reglering

Hastighetsgränser

Som regel kommer det att bli 40 km/h på nya huvudgator och stadsdelsgator medan nya lokalgator generellt kommer att begränsas till 30 km/h.

Förutom formella hastighetsgränsen blir det viktigt att säkerställa att den verkliga hastigheten hålls på den nivå som är lämplig längs med respektive sträcka.

Hastighetsbegränsande åtgärder

Behov finns av hastighetssänkande åtgärder i samband med att hastighetsbegränsningen ändras från 40km/h till 30 km/h. Åtgärderna ska göras på ett sätt att de signalerar behovet av att sänka hastigheten då den sänks från 40 till 30. Omvänt så behöver farthindren varna de trafikanter som kommer från 30-sträcka och ska ut på 40-sträcka så att dessa höjer uppmärksamheten. Inte minst pga. att de ofta korsar en cykelväg i samband med att de passerat farthindret. På vissa håll kommer det att finnas behov av hastighetsdämpande åtgärder längs med 30-sträckor för att säkerställa låga hastigheter och att gatans utformning inte ska upplevas som tilltalande för genomfartstrafik.

Övrig trafikreglering

Regleringen och skyltning av trafik i den nya stadsdelen ska samspela med syftet med trafikutformningen genom att *främja gång- och cykeltrafik, förebygga genomfartstrafik på nya och befintliga lokalgator* samt *vara tydlig och självförklarande och uppmuntra till trafiksäkert beteende.*

Gångfartsområde

Gångfartsområde främjar framför allt gångtrafiken eftersom regleringen innebär att trafiken ska ske på fotgängares villkor. Samtliga fordon har väjningsplikt gentemot gående och får inte framföra sina fordon i högre hastighet än gångfart (7km/h).

Regleringen gynnar småskalighet, stadsmässighet och mänsklig skala då den fotgängaren är den som blir norm i dessa trafiksituationer. Regleringen gynnar även de flesta cyklister även om många behöver sakta ner i samband med denna reglering. Framför allt medför regleringen att det blir mindre attraktivt att framför motoriserade fordon. Regleringen ska om möjligt kombineras med upphöjning av gångfartsområdet och om möjligt en markbeläggning med högre friktion för att markera för fordonsförare att de bör anpassa hastigheten.

Avsmalning och företräde

Avsmalningar kan vara effektiva som hastighetsdämpande åtgärd. Vid avsmalningar där bredden blir otillräcklig för två bilar att mötas ska dessa kombineras med reglering som anger att bilar i ena riktningen ska lämna företräde medan bilar i den andra riktningen för företräde. För att göra denna reglering mer trafiksäker är det fördelaktigt att kombinera den med gångfartsområde. Låga hastigheter och tydlighet kring vilken riktning som har företräde skapar en god miljö för såväl boende som trafikanter. En av fördelarna med avsmalning i kombination gångfartsområde och att ena körriktningen tvingas lämna företräde är att det gör det mindre attraktivt att framföra motorfordon på dessa sträckor. Denna typ av reglering ska framför allt användas i samband med trånga passager och på sträckor där det inte ska förekomma överflödig genomfartstrafik.

Cykelöverfart

De cykelvägar som går längs med stadsdelsgator och huvudgator i stadsdelen ska vara prioriterade. Det innebär att den trafik som kommer från anslutande lokalgator alltid ska lämna företräde innan de passerar cykelvägen för att köra ut på stadsdelsgata eller huvudgata. Den mest lämpliga regleringen i sådana korsningar är cykelöverfart som kombineras med en väjningsplikts-skylt och väjningslinjer i marken (sk. hajtänder). Viktigt är att väjningsplikts-markeringarna ligger innan cykelöverfarten och inte bara innan stadsdelsgatan.

Gångfartsområde eller gårdsgata är ett område där trafiken sker på fotgängares villkor. Fordon får inte framföras i hastigheter högre än gångfart och de har väjningsplikt mot gående. Fordon får endast parkeras på markerade parkeringsplatser. Till skillnad från gågator är motordriven genomfartstrafik tillåten

Skylten sätts upp på platser där det är trångt. Den talar om att mötande fordon ska lämna företräde vid möte.

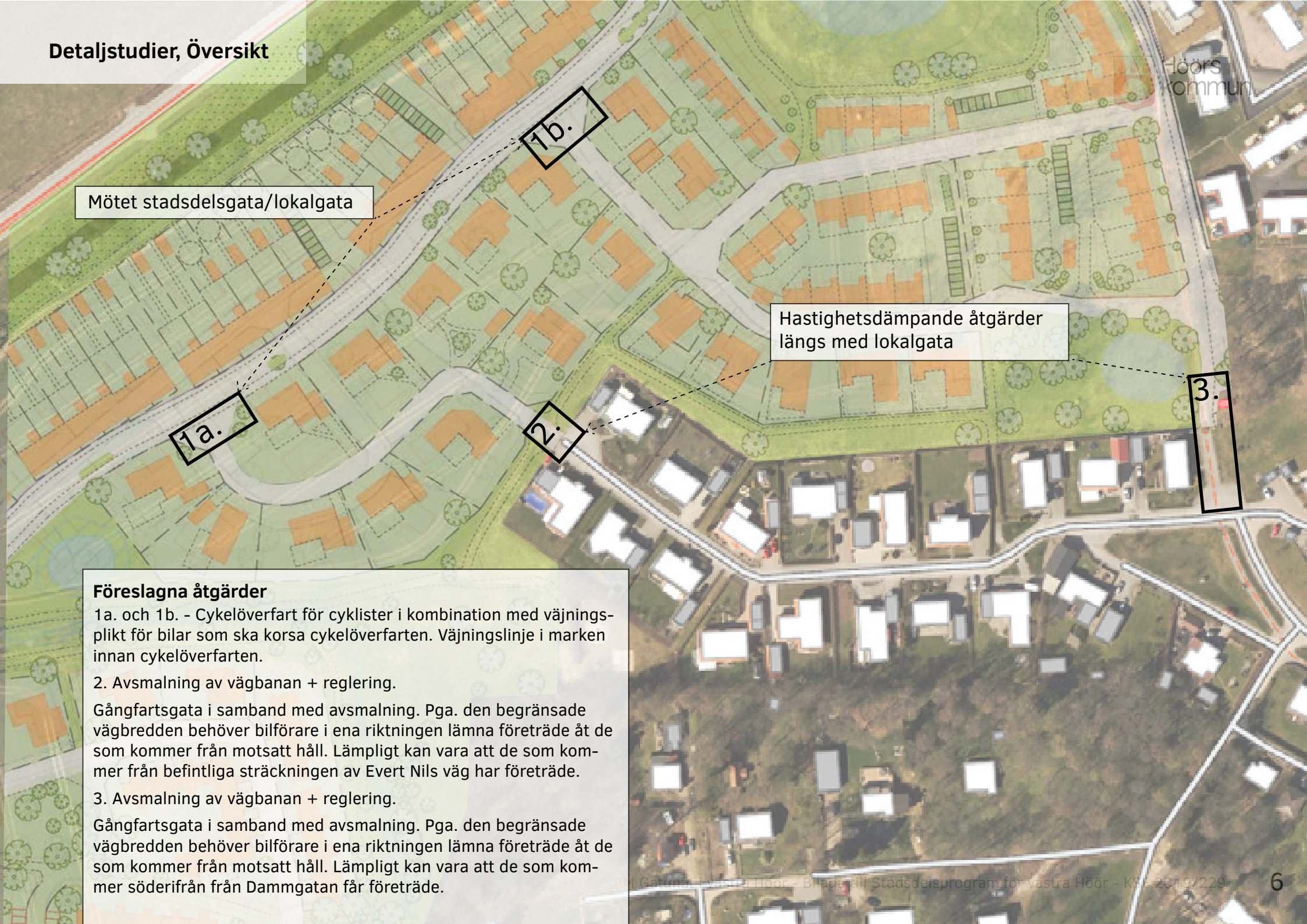
Skylten sätts upp på platser där det är trångt. Den talar om att mötande trafik har företräde vid möte.

Cykelöverfarter ska användas av cyklister eller förare av moped klass II för att korsa en väg eller en cykelbana. De har vägmarkering och vägmärken för cykelöverfart samt en utformning som säkrar att fordon inte förs med högre hastighet än 30 kilometer i timmen.

Cyklister och förare av moped klass II som färdas ut på en cykelöverfart från en cykelbana ska ta hänsyn till avståndet till och hastigheten hos fordon som närmar sig överfarten.

Fordonsförare har väjningsplikt mot cyklande och förare av moped klass II som är ute på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten

Detaljstudier, Översikt



Föreslagna åtgärder

1a. och 1b. - Cykelöverfart för cyklister i kombination med väjningsplikt för bilar som ska korsa cykelöverfarten. Väjningslinje i marken innan cykelöverfarten.

2. Avsmalning av vägbanan + reglering.

Gångfartsgata i samband med avsmalning. Pga. den begränsade vägbredden behöver bilförare i ena riktningen lämna företräde åt de som kommer från motsatt håll. Lämpligt kan vara att de som kommer från befintliga sträckningen av Evert Nils väg har företräde.

3. Avsmalning av vägbanan + reglering.

Gångfartsgata i samband med avsmalning. Pga. den begränsade vägbredden behöver bilförare i ena riktningen lämna företräde åt de som kommer från motsatt håll. Lämpligt kan vara att de som kommer söderifrån från Dammgatan får företräde.

Detaljstudie, infart från stadsdelgata Kvarnbäcksvägen) till lokalgata

Höörs kommun

- Upphöjd gång/cykelväg längs med Kvarnbäcksvägen vid infarter till lokalgator.
- Genomgående ytskikt/mark-beläggning längs med G/C-väg. Bör med fördel kontrastera i färg/nyans gentemot bilvägen.
- Funktion som hastighetsdämpande åtgärd för biltrafik.
- Anläggs som cykelöverfart

Detaljstudie, förlängning av Evert Nils väg för koppling mot Kvarnbäcksvägen

Höörs kommun

- Gångfartsgata med väjningsplikt för bilar i ena riktningen.
- Upphöjd yta med annat markmaterial, annan färgnyans
- Trafik på fotgängarnas villkor
- Funktion som hastighetsdämpande åtgärd för biltrafik.
- Utformning och linjeföring motverkar genomfartstrafik

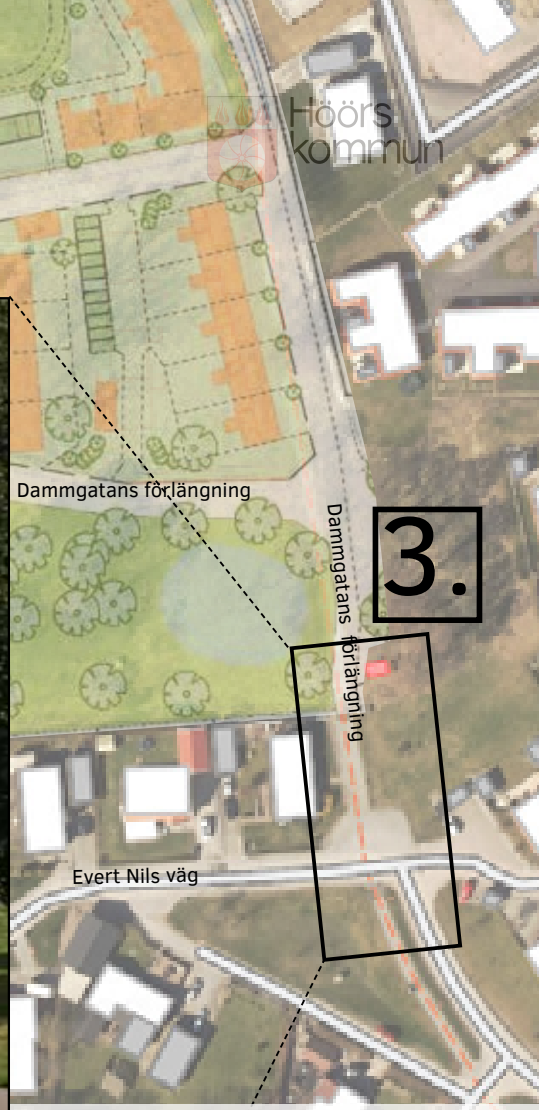
Detaljstudie, förlängning av Evert Nils väg för koppling mot Kvarnbäcksvägen

Höörs kommun

- Gångfartsgata med väjningsplikt för bilar i ena riktningen.
- Upphöjd yta med annat mark-material, annan färgnyans
- Trafik på fotgängarnas villkor
- Funktion som hastighetsdäm-pande åtgärd för biltrafik.
- Utformning och linjeföring motverkar genomfartstrafik

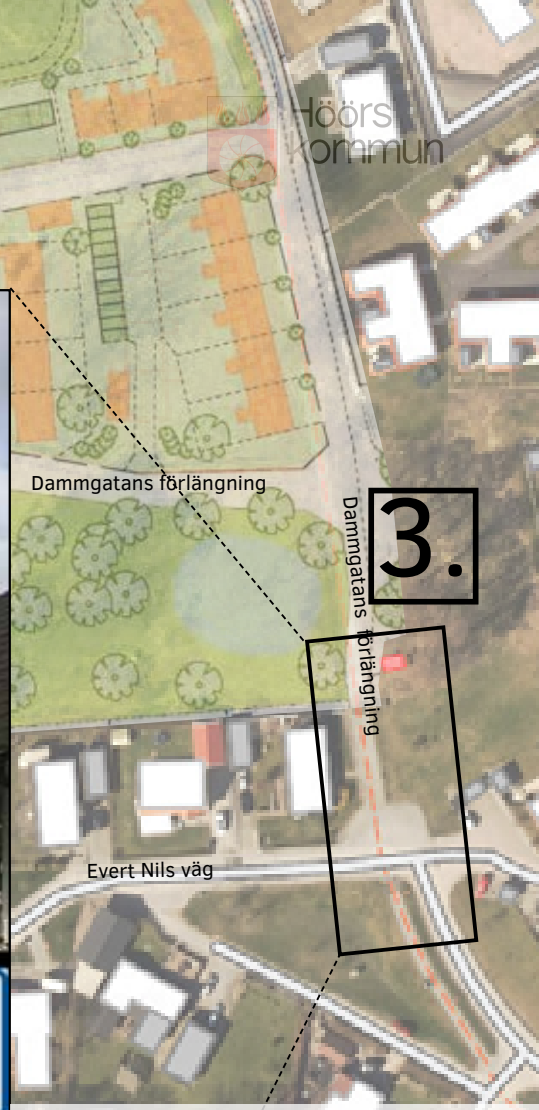
Detaljstudie, infart från stadsdelgata (Dammgatan) till lokalgata

Vy från söder



- Gångfartsgata med väjningsplikt för bilar i ena riktningen.
- Upphöjd yta med annat markmaterial, annan färgnyans
- Trafik på fotgängarnas villkor
- Funktion som hastighetsdämpande åtgärd för biltrafik.
- Utformning och linjeföring motverkar genomfartstrafik

Detaljstudie, Förlängningen av Dammgatan, vy norrifrån



- Gångfartsgata med väjningsplikt för bilar i ena riktningen.
- Upphöjd yta med annat markmaterial, annan färgnyans
- Trafik på fotgängarnas villkor
- Funktion som hastighetsdämpande åtgärd för biltrafik.
- Utformning och linjeföring motverkar genomfartstrafik

Översikt, reglering

Hastighetsbegränsande åtgärder

1a. och 1b. - Cykelöverfart för cyklister i kombination med väjningsplikt för bilar som ska korsa cykelöverfarten. Väjningslinje i marken innan cykelöverfarten.

2. Avsmalning av vägbanan + reglering.

Gångfartsgata i samband med avsmalning. Pga. den begränsade vägbredden behöver bilförare i ena riktningen lämna företräde åt de som kommer från motsatt håll. Lämpligt kan vara att de som kommer från befintliga sträckningen av Evert Nils väg har företräde.

3. Avsmalning av vägbanan + reglering.

Gångfartsgata i samband med avsmalning. Pga. den begränsade vägbredden behöver bilförare i ena riktningen lämna företräde åt de som kommer från motsatt håll. Lämpligt kan vara att de som kommer söderifrån från Dammgatan får företräde.