

Lokaliseringsutredning för ny stambana Hässleholm-Lund (samråd 1, kunskapsunderlag)

Sammanfattande synpunkter

Samhällsbyggnadssektorn i Höors kommun är i stora drag positiv till det gedigna arbete som lagts ner på att sammanställa underlag till det första samrådet för lokaliseringsutredning för ny stambana mellan Hässleholm och Lund. Utredningsområdet är stort och underlaget är därför komplext och omfattande och kommer från många aktörer – inte minst nio olika kommuner. Det innebär att det behövs en samlad bearbetning av underlaget. Samhällsbyggnadssektor konstaterar att Trafikverket har påbörjat det arbetet, men att underlaget behöver värderas ur regionalt perspektiv och kompletteras innan det kan visa en samlad bild av utredningsområdet.

Särskilt när det gäller kartorna över rekreation och friluftsliv ser Höors kommun ett behov av fortsatt bearbetning. Även kulturmiljökartor och areella näringar behöver bearbetas. När det gäller den integrerade landskapskaraktärsanalysen (ILKA) ser samhällsbyggnadssektor frågetecken kring vilken funktion den kan fylla i detta tidiga skede.

Detta yttrande behandlar endast planeringsunderlag och förutsättningar och skickas därför utan politisk beredning. Kommunstyrelsen i Höors kommun kan välj att följa upp yttrandet med ett eget yttrande som innehåller politiska bedömningar, efter den utannonserade samrådstiden.

Bakgrund

Höors kommun är en av de kommuner som berörs av arbete med lokaliseringsutredning för utbyggnad av höghastighetsjärnväg mellan Lund och Hässleholm.

Projekt Hässleholm-Lund är en första sydlig del i anläggandet av en helt ny stambana avsedd för persontrafik mellan Stockholm-Malmö. Mellan Hässleholm och Lund planerar Trafikverket för en ca 70 km lång ny dubbelspårig järnväg med hastigheten 320 km/h för fjärrtåg och 250 km/h för snabba regionaltåg. I arbetet ingår även etablerandet av stationslägen i Lund och Hässleholm. Planerad byggstart är någon gång under perioden 2027-2029.

Projekt Hässleholm-Lund befinner sig just nu i ett av de tidigaste planeringsskedena vid byggandet av ny järnväg; lokaliseringsutredning. Arbetet påbörjades sommaren 2019 och förväntas vara färdigt våren 2022. Under utredningen undersöker Trafikverket olika

SAMHÄLLSBYGGNADSSSEKTOR
Strategiska enheten

lämpliga sträckningar (s.k. korridorer) för den nya järnvägen. I det arbetet behöver Trafikverket ta hänsyn till flertalet aspekter, bland annat naturmiljö, kulturmiljö, viktiga samhällsfunktioner, kostnad och byggbarhet.

En viktig del i lokaliseringsutredningen är också samråd, vilket är en del av den demokratiska processen. Samråd ger Trafikverket möjligheten att få in synpunkter och kunskap som kan påverka de val som görs i lokaliseringsutredningen. Det första samrådet under lokaliseringsutredningen genomförs under perioden 16 februari-17 mars 2020.

Detta samråd gäller förutsättningar i utredningsområdet och det underlag som Trafikverket har samlat in för det fortsatta arbetet med lokaliseringsutredningen. För Höors kommuns del innebär detta samråd att vi kan följa upp hur Trafikverket har fångat upp de underlag som vi har lämnat in till projektet under hösten och se hur underlag från Höors kommun förhåller sig underlag från andra kommuner och till utredningsområdet som helhet. Samhällsbyggnadssektor i Höors kommun har valt att skicka detta yttrande, som endast behandlar planeringsunderlag och förutsättningar, som verkställighet av sektorns uppdrag, utan politisk beredning. På det viset ger vi Trafikverket möjlighet att så snabbt som möjligt arbeta in kommunens planeringsunderlag i den fortsatta processen.

Det är möjligt att kommunstyrelsen i Höors kommun väljer att följa upp detta yttrande med ett eget yttrande som innehåller politiska bedömningar.

Synpunkter på projektmålen

Samhällsbyggnadssektorn anser att det är positivt att målen har reviderats utifrån de synpunkter som kommunen har framfört i samband med åtgärdsvalsstudie och samråd om miljöpåverkan. Det är dock svårt att överblicka projektmålen utan förklarande text och tillhörande utvärderingskriterier. Höors kommun kommer därför sannolikt att återkomma med synpunkter kring projektmålen vid kommande samråd.

Övergripande synpunkter på kartindelningen

Samhällsbyggnadssektorn anser att det är otydligt vilken funktion de tematiska kartorna har i förhållande till MKB-kartorna. Det finns ingenting angivet på kartorna som förmedlar om de hör till MKB-delen eller om de hör till de övergripande tematiska kartorna. Det borde anges på respektive karta vilken del de hör till. Det är också lite svårt att förstå hur distinktionen har gjorts mellan vad som tas med i TEMA-kartorna och vad som kommer med i MKB-kartorna.

Rekreation och Friluftsliv

Natur och friluftsliv hör till Höors kommuns kärnvärden och har en central roll för utvecklingen av besöksnäringen i Mittskåne. Den nya järnvägen riskerar att påverka utvecklingen i kommunen på ett genomgripande sätt. Det är därför av största vikt för Höors kommun att det planeringsunderlag som Trafikverket tar fram är av högsta kvalitet och ger en trovärdig bild av förutsättningarna.

Kartlagrens innehåll

Samhällsbyggnadssektor konstaterar att kartsammanställningarna för rekreation och friluftsliv till stor del utgår från material som de nio kommunerna har lämnat in. Det är bra

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

att kommunernas lokalkunskap på det viset gör ett tydligt avtryck i underlaget, men de olika avsändarnas olika utgångspunkter gör materialet spretigt. De underlag och medskick som kommit in från kommunerna behöver nu analyseras, värderas och karaktäriseras i ett regionalt sammanhang. Samhällsbyggnadssektor menar att det behövs både kompletteringar och värdering av redan insamlat material för att det ska bli jämförbart över hela utredningsområdet. Kartlager som särskilt behöver bearbetas är:

- **Strövområden.** Fulltofta är utpekade som strövområde i kartan men det framgår inte vad bakgrunden är till att endast Fulltofta har fått den markeringen. Samhällsbyggnadssektor i Höors kommun menar att Frostavallen också ska betecknas som strövområde i kartan på grund av sitt stora utbud av vandringsleder, grillplatser, vindskydd, badplatser etc (se översiktsplanens utvecklingsdel s 142-144). Vi anser det rimligt att även Hovdala i Hässleholms kommun får samma markering. En samlad värdering inom utredningsområdet behövs.
- **Grönområden, rekreation och friluftsliv.** Detta kartlager förefaller innehålla underlag av väldigt olika karaktär som inte framgår av sammanställningen. Här förefaller det finnas ett stort behov av värdering och karaktärisering för att få jämförbarhet inom utredningsområdet.
- **Bullerfria/Tysta områden.** Samhällsbyggnadssektor konstaterar att flera kommuner har lämnat in sådana karteringar, men att de verkar utgå från lite olika metodik. Höors kommun har inte lämnat in någon kartering av tysta områden eftersom den kartering som kommunen har tillgång till är den som genomfördes av dåvarande Vägverket och Länsstyrelsen Skåne i samarbete 2001 (Bullerfria områden i Skåne, del 2. 2004:186). Höors kommun har bedömt att den karteringen är för gammal för att tillämpas som underlag, bland annat med tanke på att trafiken har ökat avsevärt på både väg och järnväg sedan dess. Eftersom det idag är relativt enkelt att genomföra en uppdaterad kartering av bullerfria områden med GIS-stöd menar Höors kommun att Trafikverket bör genomföra en samlad kartering av bullerfria områden för hela utredningsområdet och föra in i kartbilder över rekreation och friluftsliv.
- **Stora opåverkade områden.** De stora opåverkade områden som Höors kommun har pekat ut i sin översiktsplan innehåller en samlad värdering av flera kvaliteter, och är alltså inte jämförbar med en kartering byggd på GIS-analyser. Flera kunskapsunderlag och kvaliteter har vägts in i bedömningen, se översiktsplanens hänsynsdel s 89-92. Friheten från störande buller är EN av de kvaliteter som ligger bakom kommunens utpekande. Ovan nämnda kartering av bullerfria områden har funnits med som ett av bakgrundsmaterialen när kommunen valt att peka ut just det här området. Stora opåverkade områden i Höors kommun ska alltså förstås som BÅDE bullerfritt OCH fritt från stora exploateringar.

Karttekniskt

TEMA-kartorna för rekreation och friluftsliv har väldigt otydliga områdesmarkeringar. Riksintresseområdena ser ut som leder och är svåra att läsa som områden. En kartteknisk detalj som förvirrar är att vissa kommuners tysta/bullerfria/opåverkade områden pekas ut

som heltäckande medan andra kommuners sådana områden pekats ut som skrafferade. Heltäckande områden signalerar en större tyngd för den som läser en karta. Och de streck (som nämns ovan) vilka markerar riksintresse för friluftsliv signalerar en ännu lägre dignitet för den som läser kartan. Detta behöver justeras.

Generellt är det otydligt hur urval av innehåll och kartsymbol i TEMA-kartorna ska förstås. De statliga intressena är tydliga men däremot kan man ifrågasätta varför vissa kommunala skikt finns med medan andra inte gör det? Exempelvis finns kommunens utpekade tysta/bullerfria/opåverkade områden med i kartan för rekreation medan värdefulla naturområden från kommunens naturvårdprogram inte finns med någonstans i TEMA-kartorna.

Synpunkter på kulturmiljökartan (MKB-karta)

Samhällsbyggnadssektorn i Höors kommun menar att kartredovisningen för kulturmiljö behöver kompletteras med de kulturmiljöunderlag som kommunen har lämnat in till Trafikverket. Samtidigt förutser Samhällsbyggnadssektor att kommunala underlag i fråga om kulturmiljö kommer att bli spretigt på samma sätt som kommunala underlag om rekreation och friluftsliv. Höors kommun vill därför särskilt uppmana Trafikverket att eftersträva en värdering och karaktärisering som gör det samlade kulturmiljöunderlaget jämförbart inom utredningsområdet.

Övriga kart-synpunkter

Areella näringar

Kartan behöver kompletteras så att bonitet för skogsmark redovisas i hela utredningsområdet. I samrådsunderlaget saknas skogsmarkens bonitet helt för Höors kommun, och redovisas i stället som åkermarksklassificering.

Ytvatten

Ytvattenkartan avseende fisket är svår att begripas sig på. Samhällsbyggnadssektorn i Höors kommun ställer sig frågande varför endast Lerbäcken (uppströms Höorsån) pekats ut som vandringssträcka för öring medan Höorsån längre ner mot Ringsjöarna inte pekats ut. Vi undrar också varför västra Ringsjön finns utpekad som livsmiljö för ål medan den östra Ringsjön inte gör det. Sjöarna sitter samman utan vandringshinder dem emellan.

På kartan över värdefulla vatten är några av sjöarna markerade med namn i kartan. Här finns dock ett fel: Vaxjön och Dagstorpssjön är två olika sjöar. Namnen står dock i kartan sammanskrivet över Dagstorpssjön. Vaxjön ligger sydöst om denna.

Synpunkter på ILKA

Samhällsbyggnadssektorn i Höors kommun ställer sig frågande till syftet med en ILKA i denna övergripande skala. Beskrivningarna av de utpekade karaktärsområdena pekar på en väldigt stor bredd av olika karaktärer inom respektive karaktärsområde. Varje karaktärsområde pekats ut med ett antal beskrivande attribut som ska vara kännetecken för respektive område. I den övergripande skala som arbetet gjorts blir det dock snarare så att beskrivningarna pekar på vilken bredd av karaktärer det finns inom de respektive områdena snarare än på gemensamma karaktärsdrag. Som exempel är beskrivningen av

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

karaktärsområdet *Mosaiklandskap kring Höör* extremt spretig. Området är mycket diversifierat och innehåller en mängd olika karaktärer som svårligen kan sammanfattas med sex korta punkter. *Stor variation i skal och brutenhet* betyder ju just det som beskrivs att det finns ett flertal olika karaktärer i området. *Höör med omgivande bebyggelse* är ju bara en del i det utpekade karaktärsområdet och *glesbebyggt i väster, mer tätbebyggt i öster* signalerar ju också att det handlar om helt olika karaktärer inom området. Samhällsbyggnadssektorn vill se en relevant indelning av karaktärsområden med sammanhängande karaktärer som säger någonting om karaktären och hur den landskapskaraktären förhåller sig till projektet med ny stambana.

Vidare efterfrågar vi att arbetet med landskapsanalys tar vidare till kommande skeden och görs i en mer inzoomad skala där det blir relevant att ta upp de två sista av de tematiska studierna som Trafikverket tagit fram för att beskriva landskapet och dess beståndsdelar ur ett helhetsperspektiv "*Landskapets ekologi beskriver landskapet utifrån naturmiljö, bland annat naturtyper, arter och ekologiska samband*" och "*Landskapets användning uppmärksammar landskapet som en resurs för människor.*"

Samhällsbyggnadssektorns bedömning är dessa frågeställningar kräver en annan skala än vad som är fallet i den presenterade ILKA:n. Den enskilda människans/brukarens perspektiv kan omöjligt komma fram i den skala som ILKA:n har lagts fram i aktuellt samrådsunderlag.

Samhällsbyggnadssektorn i Höör kommun anser följaktligen att analysen är gjord i en alldeles för övergripande skala för att den ska vara relevant och säga någonting om gemensamma drag inom de utpekade områdena. Vi efterfrågar också en analys kopplad till de utpekade karaktärerna. Vad innebär de olika karaktärerna i termer av känslighet och landskapspåverkan i förhållande till den planerade nya stambanan?

Samhällsbyggnadssektorns bedömning är att arbete med ILKA blir relevant först i kommande skeden där det finns framtagna korridorer och där det går att avgränsa mindre karaktärsområden som innehåller flera gemensamma karaktärsdrag. I den mer inzoomade skalan går det också att göra en relevant analys hur man behöver ta hänsyn till de utpekade karaktärerna i samband med eventuell dragning av en ny stambana. Samhällsbyggnadssektorn i Höör kommun efterfrågar alltså en analys av landskapets känslighet i förhållande till utpekade karaktärer.

Anton Klacka
Samhällsplanerare

Rolf Carlsson
Samhällsbyggnadschef