

Yttrande samråd 2, Höghastighetsjärnväg Lund-Hässleholm

Sammanfattande synpunkter

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.

Höors kommun har stor respekt för komplexiteten i uppdraget att ta fram en lokaliseringsutredning för sju mil ny järnväg genom ett tätbefolkat landskap rikt på värdefulla natur- och kulturområden. I detta andra formella samrådstillfälle vill Höors kommun lyfta fram värdet av det löpande samrådet, där Höors kommun får möjlighet att kommentera svagheter i underlaget innan det har ställts ut formellt och att löpande bidra med att sammanställa lokal kunskap till Trafikverket.

Detta yttrande innehåller därför:

- Synpunkter på det formella samrådsunderlaget, som Höors kommun menar fortfarande inte tillräckligt väl beskriver förutsättningarna för korridorvalen. Bristerna gäller framförallt friluftslivet, besöksnäringen, landskapskaraktärsanalysen, stadsanalyser och kommunens utvecklingsplaner enligt översiktsplanen.
- Synpunkter till pågående utredningsarbeten som berör de frågor kommunen särskilt bedömer påverkar kommunens utveckling samt
- Ett PM om friluftsvärdena i riksintresseområdet för friluftsliv Frostavallen-Ringsjön-Fulltofta. PM:et utgår från Höors kommun och lyfter fram lokal kunskap med syfte att stödja Trafikverkets möjligheter att ta hänsyn till friluftslivet i lokalisering och utformning av ny järnväg.

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.

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

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

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 genomfördes under februari-mars 2020, och nu är vi framme vid det andra samrådet som pågår 29 maj-18 juni.

De två första samråden gäller förutsättningar i utredningsområdet och det underlag som Trafikverket har samlat in för det fortsatta arbetet med lokaliseringsutredningen. För Höors kommuns del innebär samråd 2 att vi kan följa upp hur Trafikverket har fångat upp de underlag som vi har lämnat in till projektet inför och under samråd 1 och att se hur underlag från Höors kommun förhåller sig till underlag från andra kommuner och till utredningsområdet som helhet. Detta yttrande beslutas av samhällsbyggnadschef enligt gällande delegationsordning.

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

Kommunens översiktsplan, mål och utvecklingsstrategier

En ny stambana får genomgripande effekter på utvecklingen nationellt och regionalt, men även lokalt. När det gäller hur stambanan stämmer ihop med lokala utvecklingsplaner för Höors kommun är översiktsplanen det viktigaste dokumentet att utgå från, och det är ur översiktsplanen som Höors kommun har lämnat in underlag till Trafikverket i de tidiga skedena av lokaliseringsutredningen. Vid granskningen av samrådsunderlaget kan dock Höors kommun konstatera att lokaliseringsutredning och MKB dåligt speglar kommunens utvecklingsplaner. Däremot speglar PM Social konsekvensanalys (SKA) kommunens utvecklingsplaner enligt översiktsplanen på ett mer rättvisande sätt.

Lokaliseringsutredningen, avsnitt 3.2.5/MKB, avsnitt 6.5.1

Rubricerade avsnitt handlar om Höors kommun och innehåller dels en beskrivande inledning och dels ett särskilt avsnitt med rubriken *Utvecklingsplaner och målbilder i översiktsplanen*. Detta avsnitt redovisar dock inte kommunens utvecklingsplaner ur ÖP, utan en allmänt beskrivande text om befolkningsutveckling och demografi i kommunen. Rubriken stämmer alltså inte med innehållet i texten. Antingen behöver rubriksättningen ändras, eller texten bytas ut. Diskrepansen mellan rubrik och textinnehåll verkar gälla alla kommuner i berörda kapitel.

Utvecklingsplaner och målbilder i översiktsplan för Höors kommun

Samhällsbyggnadssektor vill understryka vikten av att kommunens egna målformuleringar och utvecklingsstrategier används i lokaliseringsutredningen. Det handlar då om fyra teman med tillhörande mål och utvecklingsstrategier:

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

Projektet Ny stambana kopplar till alla fyra temana.

Småstad i storstadsregion

Målbilden är att Höör 2035 är en småstad som växer genom utvecklingen i storstadsområdet. Förstklassiga kommunikationer gör att Höör år 2035 är som en stadsdel i Lund, Malmö eller Kristianstad, men samtidigt en småstad med helt egna kvaliteter. Utvecklingsplanerna för Höors tätort är direkt knutna till kollektivtrafiken på den befintliga stambanan, och det finns därför en stark koppling mellan denna målbild och nya stambanans utformning.

För att Höors kommun ska kunna dra nytta av den nya stambanan är det avgörande att de nya stationerna integreras med de befintliga stationerna i Lund och Hässleholm så att byte mellan olika tågtyper kan ske med så lite friktion som möjligt. Vidare är det nödvändigt att den nya järnvägsanläggningen i övrigt utformas på ett sätt som stödjer en effektiv regional tågtrafik, se vidare under rubriken Stationslägen och stadsanalyser.

Byar i utveckling

Målbilden är att byarna erbjuder varierade livsmiljöer i trygg omgivning, där Tjörnarps växer som stationsby. Även här är tillväxten knuten till den befintliga stambanan. Eftersom endast Pågatåg stannar i Tjörnarps är det om möjligt ännu viktigare för resenärer från Tjörnarps station att bytet mellan tågtyper underlättas (jämför ovan om småstaden).

Tillgänglig natur med höga kvaliteter

Målbilden är att Höors kommun 2035 ”erbjuder sammanhängande vandringsleder i vacker natur och har Skånes mest upplevelserika naturområden. Här finns den urbaniserade storstadsregionens gröna lungor. Ringsjön och de mindre sjöarna är pärlor som erbjuder bad, fiske och friska ekosystem. Besöksnäring med naturen som bas är en viktig motor för sysselsättningen i kommunen.” De värdena och utvecklingsplanerna riskerar att komma i konflikt med ny järnvägssträckning och därför är det av stor vikt att kommunens utvecklingsmål kring värdena får plats i utredningen (ÖP, Utvecklingsdelen s 24-25 och 123-163).

I de avsnitt som mer konkret beskriver friluftslivet har Trafikverket fångat upp underlagen från kommunen och dialog pågår om fortsatt komplettering, se separata rubriker. Besöksnäringen som utvecklingsfråga syns däremot inte tydligt i samrådsunderlaget. Eftersom besöksnäring med naturen som bas är en central del i Höors kommuns utvecklingsstrategi är det angeläget för Höors kommun att besöksnäringen i området

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

kommer till uttryck i lokaliseringsutredningen och vägs in i analysen. Det som saknas är då ett resonemang om närings-perspektivet och dess funktion i samhället, för att i slutändan ge en rättvisande bild av konsekvenserna av en ny stambana. Förutsättningarna för näringen är dock i grunden de samma som fångas i avsnitten om natur och friluftsliv.

I den sociala konsekvensanalysen finns ett avsnitt som sätter besöksnäringarna i ett sammanhang. Höors kommun menar dock att det inte är tillräckligt att besöksnäringarna syns i SKA:n, eftersom den inte syftar till att fånga upp näringsperspektivet. Effekter på besöksnäringen medför ju effekter på kommunens ekonomiska utveckling och samhällsutvecklingen i stort.

Hållbara transporter

Målbilden är att Höors kommun år 2035 är del av en storstadsregion där den flerkärniga Ortsstrukturen är tätt sammankopplad tack vare väl utbyggd kollektivtrafik. Södra stambanan är kommunens livsnerv och ryggraden i kollektivtrafiksystemet. Miljöpåverkan minskas genom att ny infrastruktur planeras så att den skadar befintlig miljö så lite som möjligt och så att barriäreffekter undviks (ÖP, Utvecklingsdelen s 26-27 och 168-171).

Lokaliseringsutredningen, avsnitt 3.3.3/MKB, avsnitt 3.3.3

Avsnitten om kommunal översiktsplanering har en underrubrik om Höors kommun. Här återges valda delar av kommunens översiktsplan. Samhällsbyggnadssektor uppfattar avsnittet som korrekt, men för att ge en mer komplett bild av kommunens utvecklingsplaner behöver även vikten av besöksnäringen lyftas fram och att besöksnäringen i sin tur är beroende av naturvärden och anläggningar för friluftsliv. Samhällsbyggnadssektor menar att mål och strategier ur kommunens översiktsplan bör få ta plats i lokaliseringsutredningen med kommunens egna formuleringar både i detta avsnitt och i ovan nämnt avsnitt 3.2.5.

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.

Höors kommun har lämnat in underlag och synpunkter om friluftslivet under hösten 2019, under samråd 1 (mars 2020) och under det löpande samrådet i tjänstepersonsgruppen. I detta yttrande följer vi upp tidigare lämnade synpunkter och kommenterar det aktuella samrådsunderlaget och lämnar synpunkter på pågående utredningsarbetet.

Pågående inventering av utredningsområdet

Vid samråd 1 uppmanade Höors kommun Trafikverket att värdera och karaktärisera friluftslivsvärdena för hela utredningsområdet i ett regionalt sammanhang. Under det löpande samrådet har samhällsbyggnadssektor fått veta att Trafikverket genom sin konsult genomför en inventering av friluftslivet i hela utredningsområdet. Inventeringen sker enligt en metodik som Naturvårdsverket har tagit fram. Resultatet är inte färdigt för granskning.

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

Höors kommun ser ett stort värde i att områdets värden för friluftslivet på det viset kan sammanställas på ett sätt som blir mer likvärdigt för området som helhet, oberoende av kommungränserna. Höors kommun ser fram emot att få ta del av inventeringen i det fortsatta löpande samrådet.

Frostavallen-Ringsjön-Fulltofta, område av riksintresse för friluftslivet

I Höors kommun finns ett stort område som är av riksintresse för friluftsliv och som sträcker sig in i Eslövs och Hörby kommuner (Frostavallen-Ringsjön-Fulltofta). Under det löpande samrådet har Höors kommun blivit uppmärksam på att Trafikverket mött svårigheter att ta hänsyn till området i sin generering av järnvägskorridorer, eftersom området täcker ett så stort område och eftersom verket inte hittat några "kärnområden". Samhällsbyggnadssektor har därför särskilt uppmärksammat verket på de värden för friluftslivet som är utpekade i översiktsplanen för Höors kommun och som bör betraktas som en fördjupad kunskapskälla för riksintresseområdet (ÖP, Utvecklingsdelen, kapitel 4, Tillgänglig natur med höga kvaliteter).

Med utgångspunkt i översiktsplanens ställningstaganden och beskrivningar har samhällsbyggnadssektor tagit fram ett PM om kärnvärden inom den del av riksintresseområdet som finns i Höors kommun. Inom det stora riksintesseområdet pekar Höors kommun ut delområden som har en särskilt stor koncentration av anläggningar och kvaliteter för friluftslivet. Syftet är att stödja Trafikverkets möjligheter att ta hänsyn till friluftslivet i lokalisering och utformning av ny järnväg. Ett utkast av dokumentet har stämts av med Trafikverket och Länsstyrelsen Skåne. Slutsatsen blev att länsstyrelsen har en liknande uppfattning om friluftslivsvärdena. Slutlig version av PM:et biläggs detta yttrande (Bilaga 1).

Höors kommun har i översiktsplanen tagit ställning för att:

"ny bebyggelse och nya anläggningar ska lokaliseras och utformas med stor hänsyn till friluftslivsintresset. Alla aspekter som påverkar landskapsupplevelsen ska vägas in, som tystnad, estetiska kvaliteter, tillgänglighet till stränder, stigar med vägvisning, trafiksäkerhet och att natur- och kulturvärden bevaras och utvecklas. Omfattande kompensationsåtgärder är nödvändiga om större ingrepp blir aktuella."

Detta gäller i riksintesse-området som helhet.

Uppföljning av samråd 1 (friluftsliv)

Några av de synpunkter som Höors kommun framförde i samråd 1 lämnas utan åtgärd eller kommentar i samrådsredogörelse och samrådsunderlaget. Det gäller bland annat:

- Strövområdesmarkeringen i kartorna. Vad är det som gör Fulltofta till "strövområde", men inte Frostavallen?
- Behovet av värdering och karakterisering av olika typer av natur- och friluftsområden.
- Kartsymbolen för riksintesse för friluftsliv, som inte visar att det rör sig om ett sammanhängande område.

Höors kommun emotser en utveckling av redovisningen i det fortsatta arbetet.

Samrådsunderlaget

Kartredovisningen av värden för rekreation och friluftsliv har samma brister som i samråd 1 (jämför synpunkter ovan). En särskild detalj är att vissa områden benämns med en flagga i kartan som talar om vad den heter, medan andra områden bara markeras i kartan. Det är oklart hur urvalet gått till av vilka områden som får en kartflagga och betydelsen av kartflaggan. Höors kommun bedömer dock att det behövs kompletterande flaggor för friluftsområdena i Höör, se bilaga 2.

Social konsekvensanalys

Den sociala konsekvensanalysen ger på det hela taget en bra bild av Höors kommun, och har redan justerats i vissa delar som en följd av det löpande samrådet. Ytterligare justeringar som behövs är att område 4, utanför Tjörnarp, är för snävt inritat i kartan. Bilaga 3 till detta yttrande innehåller en karta som visar Höors kommuns bild av området.

Integrerad landskapskaraktärsanalys (ILKA)

Höors kommun bedömer att flera av de detaljsynpunkter som fördes fram under förhandsgranskningen har korrigerats, framför allt när det handlar om ren korrigerings av fakta. Den sammantagna bilden är att översikten på sidan 45 ger en bättre överblick över de storskaliga dragen i området än vad som fanns i tidigare version.

Höors kommuns kritik kvarstår angående att en landskapsanalys i den här övergripande skalan tenderar att ha svårt att svara på vilken typ av anpassningar som krävs för att lokalisera storskaliga styva strukturer i landskapet. Höors kommun har fortfarande synpunkter på hur översiktlig analysen är och att den buntar ihop ett flertal olika, vitt skilda, karaktärer inom ett och samma karaktärsområde. Inte minst i fallet med området "mosaiklandskap kring Höör" som innefattar både en större tätort med dess varierande omland som består av ett flertal olika karaktärsområden där både skogslandskap och jordbrukslandskap inryms. Detta blir tydligt även i underlaget som pekar ut ett flertal olika karaktärer inom karaktärsområdet på sidan 81.

Analys av vilken hur landskapets känslighet relaterar till lämpligheten för olika tekniska lösningar saknas fortfarande i analysen. Detta är något som Höors kommun har efterfrågat både vid löpande samråd och i samråd 1. Samtidigt inser vi att den (alltför) övergripande skalan medför svårigheter att ta fram sådana analyser. Därför vill kommunen åter igen lyfta behovet av en mer detaljerad landskapskaraktärsanalys i samband med kommande skeden. Arbetet med karaktärsanalyser behöver följa med vidare i processen och behöver i kommande skeden även inkludera boende och brukare av landskapet för att sägas ha beaktat den europeiska landskapskonventionen som Sverige har ratificerat (2011). Höors kommun menar att en ILKA i denna skala svårligen kan ge en bild av emotionella och platsanknutna värden. Förtydligande behövs i underlaget för hur Trafikverket avser följa upp och förtydliga värden kopplade till människor upplevelse av landskapet i det fortsatta arbetet.

Höors kommun noterar att det i den övergripande skalan har varit svårt att fånga upp besöksnäringen kopplat till landskapet och den näringens intressen. Besöksnäring med naturen som bas utgör en betydelsefull näring i Höors kommun

Höors kommun uppskattar att underlaget för stora opåverkade områden och deras värdekärnor redovisas men efterfrågar fortfarande ett enhetligt material för bullerfria områden som är heltäckande för hela utredningsområdet.

3.13 Mosaiklandskap kring Sösdala

Området innehåller även naturreservatet Prästabonnaskogen, ett tätortsnära och välbesökt rekreativområde vid Tjörnarp. Tjörnarpsbygden har en identitet kopplad till natur och friluftsliv, varför orten är känslig för barriärer som skär av den från omgivande skogsområden (Jämför bilaga 3).

3.14 Mosaiklandskap kring Matteröd

Skåneleden passerar genom området.

3.16 Mosaiklandskap mellan Norra Rörum och Färingtofta

I Norra Rörum finns en nybyggd kommunal förskola. Vid Vägasked finns en fristående grundskola.

3.17 Skogslandskap kring Frostavallen

Höors kommun anser att sambandet mellan Höors tätort och friluftsområdet Frostavallen behöver lyftas fram ytterligare, liksom sambandet mellan Frostavallen och Tjörnarp. Frostavallen är unikt genom att det är ett sådant stort tätortsnära rekreativområde som är lätt tillgängligt med kollektivtrafiken. Många tar tåget till Höör eller Tjörnarp för att börja sin friluftsvistelse från Frostavallenområdet som ligger på gångavstånd från dessa orter. Från Tjörnarp finns en anslutningsled till Skåneleden och från Höör finns Pilgrimsleden och bussar som ansluter. Området är därmed tillgängligt för besökare från framför allt Malmölundregionen men även från Danmark och norra Europa. Det bör framgå av analysen hur viktig kopplingen från Höors tätort och även Tjörnarp till Frostavallenområdet är samt hur känslig den kopplingen är för nya barriärer. Resonemanget fördjupas i *bilaga 1* men behöver även lyftas in i ILKA.

3.18 Fulltofta skogslandskap

Inom området finns även det tätortsnära rekreativområdet Fogdaröd, i direkt anslutning till Höors tätort.

Bokeshall och Bokelund är uppförda som fritidshusområden, men idag är den dominerande delen av bostäderna permanent bebodda.

3.24 Böljande odlingslandskap nordost om Eslöv

Snogeröds tätort finns i området, med en enskild förskola. Kommunal grundskola finns i Gudmuntorp.

Resandeunderlag, stationslägen och stadsanalyser

Samband mellan lokal utveckling, resandeunderlag och ändamål

Möjligheten att resa effektivt med kollektivtrafik på järnväg är central för Höors kommuns utveckling, vilket framgår av avsnittet ovan om kommunens översiktsplan, mål och utvecklingsstrategier.

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

Ett av ändamålen med den nya stambanan är att möjliggöra avlastning av Södra stambanan genom effektiv trafikering med storregionala tåg. Ett annat ändamål är att stationsorterna Hässleholm och Lund möjliggör hög tillgänglighet och ger stöd för ett betydande resande med tåg. Båda dessa ändamål skulle kunna bidra till att stärka utvecklingen i Höors kommun som kärna i det flerkärniga Skåne, genom att det regionala järnvägssystemet blir starkare och mer effektivt. Det förutsätter att denna länk i ett nytt stambanesystem utformas med tanke på möjligheten att skapa regionala nyttor och ett starkt flerkärnigt Skåne med järnvägen som bas. Placering av stationer och kopplingspunkter blir avgörande för om dessa nyttor kan skapas eller inte.

Höors kommun ser dock inte att lokaliseringsutredningen med tillhörande PM beskriver hur den nya stambanan kan integreras med det befintliga järnvägssystemet. Lokaliseringsutredningens avsnitt om kollektivtrafiksystemet är mycket kortfattat (3.4.3) och visar inte tydligt vilka stationer och orter som faktiskt kan påverkas av trafiken på den nya stambanan. Resandeunderlaget för befintliga stationer visas i tabell, men illustreras inte i karta så att det blir möjligt att se var i regionen resandeunderlaget finns. Region Skåne har tagit fram en utredning som på ett tydligt sätt åskådliggör skillnaderna mellan centrala stationslägen och icke-centrala. Den aspekten behöver inarbetas i lokaliseringsutredningen så att det blir tydligt vilka nyttor som går att nå med olika placeringar och tekniska lösningar. Centrala stationslägen i Lund och Hässleholm, integrerade med befintliga järnvägsstationer, förefaller utifrån tillgänglig kunskap vara den enda lösningen som ger nytta för tågresenärer till och från Höors kommun. Det gäller både i perspektivet att den nya stambanan slutar i Hässleholm och i ett längre perspektiv när det finns höghastighetsjärnväg hela vägen till Stockholm.

Stadsanalyser

Trafikverket studerar dels centrala stationslägen i Lund och Hässleholm, och dels semicentrala, perifera och externa stationslägen. Höors kommun accepterar att Trafikverket måste jämföra flera alternativa stationslägen för att leva upp till miljöbalkens krav och för att motivera kostnader som uppstår. Problemet i samrådsunderlaget är att de alternativa stationslägena analyseras som lokala angelägenheter på respektive ort, och inte utifrån sitt regionala upptagningsområde.

Tydligast är detta i stadsanalysernas avsnitt 4.2, där centrala, semicentrala, perifera och externa stationer jämförs utifrån tillgänglighet, samhällsutveckling och miljö. Där nämns till exempel att kollektivtrafiknätet i en stad ofta har sin huvudhållplats centralt, men det nämns inte att den befintliga (centrala) stationen är avgörande för kollektivtrafiknätet ur ett regionalt perspektiv. Ett annat exempel är punkterna om samhällsutveckling. Där nämns i vilken mån det finns lokala utbyggnadsmöjligheter i direkt närhet av de alternativa stations-placeringarna – en aspekt som pekar på fördelarna med att placera ny station perifert eftersom där finns mer mark att tillgå. Där saknas dock ett resonemang om möjligheten att bygga ut stationsnära i *andra* stationsorter i Skåne, en möjlighet som bygger på att de nya stationerna integreras med de befintliga stationerna vid södra stambanan och alltså placeras centralt.

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

Övrigt

Uppföljning av samråd 1 – övriga frågor

Synpunkter på kulturmiljöunderlaget

Samhällsbyggnadssektorn i Höors kommun framförde vid samråd 1 att kartredovisningen för kulturmiljö behöver kompletteras med de kulturmiljöunderlag som kommunen har lämnat in till Trafikverket. Trafikverket svarade i samrådsredogörelsen att materialet utgör underlag i det fortsatta utredningsarbetet. Höors kommun förutsätter att det innebär att kommunala kulturmiljöunderlag kommer att vara en del av värderingen inom kommande järnvägskorridorer.

Figur 6.53, Jord- och skogsklassificering

Kartan visar fortfarande inte bonitet för skogsmark i Höors kommun. Kan det vara så att skogsmarksskiktet ligger "bakom" jordbruksklassificeringen och därför döljs? Jordbruksklassificeringen är nämligen heltäckande i gamla Malmöhus län, och inte avgränsad endast till jordbruksmark. Höors kommun uppmanar Trafikverket att se över kartan så att hela kartlagret för skogsbrukets bonitet syns.

Kvarstående synpunkter från löpande samråd

Samhällsbyggnadssektor har framfört skriftliga synpunkter vid löpande samråd. Trafikverket har meddelat att det inte ännu funnits tid att åtgärda alla dessa synpunkter. Höors kommun räknar med att tidigare överlämnade synpunkter beaktas i fortsatt arbete.



Karin Kallioniemi
Samhällsplanerare/Kommunarkitekt



Rolf Carlsson
Samhällsbyggnadschef