

Höors kommuns ställningstagande gällande ny stambana mellan Hässleholm - Lund

Höors kommun avstyrker samtliga föreslagna korridorer för ny stambana Hässleholm-Lund. Höors kommun menar att en utbyggnad av kapaciteten mellan Lund och Hässleholm ska ske i anslutning till befintlig stambana genom kommunen och att hastigheten ska anpassas till de förutsättningar en sådan sträckning medger.

Höors kommun vänder sig mot de föreslagna korridorerna av flera skäl.

Järnvägskorridorerna genom Höors kommun utgörs av stora opåverkade områden, där den samlade upplevelsen av ett tyst och rofylldt område gör området skyddsvärt. Korridorerna innehåller vidare mycket höga naturvärden och kulturmiljövärden. Den nya järnvägen riskerar att urholka landskapets kvaliteter och tillgänglighet för friluftslivet såväl som pågående jord- och skogsbruk. Höors kommun befarar att omistliga värden går förlorade och ser konflikterna med det stora opåverkade området som en helt central fråga för miljöbedömningen av projektet.

Höors kommun befarar allvarliga barriäreffekter för sociala samband, räddningstjänstens insatstider, brukarperspektivet på mosaiklandskapet, rekreation, friluftsliv och besöksnäring samt naturvärden.

Arealen mark som behöver ianspråk tas för nya banor överstiger vida den mängd mark som blir aktuell genom en utbyggnad längs befintliga spår.

Höors kommun ser flera positiva effekter med att bygga ut längs befintlig stambana i stället för att bryta jungfrulig mark för en ny sträckning. Vi vänder oss därför mot att en samförläggning har valts bort i urvalsprocessen. Höors kommun uppmanar Trafikverket att analysera om vilken kapacitetsförstärkning och restidsvinst som går att uppnå genom uppgradering och utbyggnad av den befintliga stambanan. Vidare anser Höors kommun att Trafikverket bör utreda möjligheterna att bygga nya spår i tunnel förbi befintliga samhällen och tätorter i Höors kommun för att upprätthålla funktionen på södra stambanan genom kommunen under byggtiden och skapa maximala samhällsekonomiska vinster för framtiden. Anser inte Trafikverket att en samförläggning med befintlig stambana ryms inom det uppdrag som Trafikverket har fått från regeringen så bör Trafikverket efterfråga ett reviderat uppdrag från regeringen för att tillmötesgå Höors kommuns synpunkter.

KOMMUNLEDNINGSKONTORET
Avdelning

Vidare anser Höors kommun att Trafikverket bör göra förnyade analyser om de samhällsekonomiska vinsterna i ett post-Covid-19 samhälle och dess effekter på resandet mellan Malmö – Stockholm. Redan idag ser Trafikverket betydande samhällsekonomiska förluster för nya stambanor för höghastighetståg. Höors kommun menar att dessa förluster troligtvis kommer bli större än vad Trafikverket tidigare har räknat med på grund av nya resvanor. Genom att satsa på befintliga stambanor och infrastruktur anser Höors kommun att de samhällsekonomiska vinsterna kan bli positiva istället för negativa.

Avser Trafikverket att gå vidare med föreslagna korridorer mot Höors kommuns vilja vill vi skicka med följande synpunkter.

Allmänt

Höors kommun är en av de kommuner som berörs av lokaliseringstudier för nya stambana Hässleholm-Lund. Trafikverket har nu presenterat sex lokaliseringalternativ, med möjliga stationslägen och järnvägskorridorer mellan stationerna.

Höors kommun ser centrala stationslägen i Hässleholm och Lund som den enda relevanta lokaliseringen.

Natur och friluftsliv hör till Höors kommuns kärnvärden och är centrala för kommunens utveckling. Naturen lockar inflyttare från större städer i Skåne men vi ser också att människor från andra delar av landet väljer Höor när de får jobb i Skåne, eftersom de värdesätter att naturen finns runt knuten. Naturnära bostadsmöjligheter i Höors kommun bidrar därför till hela Skånes utveckling. Naturen har också en central roll för utvecklingen av besöksnäringen i Mittskåne.

Höors kommun uppmanar Trafikverket att utforma en större del av järnvägen i bro och tunnel. Höors kommun bedömer att anläggning på bro:

- gör det möjligt att fortsatt läsa det historiska landskapet under järnvägen, och därmed mildra skada på kulturmiljöer och stora opåverkade områden,
- minskar barriäreffekter,
- hushåller med marken, genom att det tar ungefär hälften så stor areal i anspråk som järnväg på bank,
- riskerar att sprida buller över större områden, vilket behöver studeras.

Stationslägen

De sex lokaliseringalternativen utgår från två alternativa stationslägen i Hässleholm (Finja och centralt) och tre alternativa stationslägen i Lund (Pilsåker, centralt i markplan och centralt i tunnel). Höors kommun bedömer att centrala stationslägen i Hässleholm och Lund kan skapa relevanta resmöjligheter för våra kommuninvånare. Med centrala stationslägen blir det möjligt att ta tåget från stationen i Höor eller Tjörnarps och byta direkt till höghastighetståget i Lund eller Hässleholm, när den nya stambanan är utbyggd i

KOMMUNLEDNINGSKONTORET
Avdelning

hela sin sträckning. Höors kommun ser därför centrala stationslägen i Hässleholm och Lund som den enda relevanta lokaliseringen.

Föreslagna järnvägskorridorer på sträckan

Alla sex lokaliseringalternativ berör Höors kommun och påverkar stora delar av kommunens yta. Stationsläget i Lund påverkar inte hur järnvägskorridorerna avgränsas genom Höors kommun, utan överlappar varandra helt och hållet. I praktiken finns det därför två alternativa järnvägskorridorer genom Höors kommun – Finjakorridoren och Hässleholm C-korridoren. I detta yttrande utvecklar vi vilka värden som finns i berörda områden av Höors kommun och befarade konsekvenser av att en järnväg anläggs där.

Järnvägens utformning och höjdläge

Trafikverkets utgångspunkt är att bygga järnvägen på bank eftersom det är billigare än att bygga järnvägen på landbro. Järnvägen kan inte följa terrängens höjdvariationer eftersom den är styv och får luta max 2,5 %. Det innebär att bankens höjd kommer att variera när omgivande landskap varierar och att järnvägen även kommer att skära ner i höjderna. Jämfört med konventionell järnväg kan sträckorna på bank och i skärning bli längre. Även broarna kan bli fler och längre, trots att Trafikverket förväntas undvika bropartier av kostnadsskäl. Trafikverket har dock inte studerat möjliga höjdlägen genom järnvägskorridorerna och det framgår därför inte av samrådsmaterialet i vilka avsnitt järnvägen kan förväntas gå på bank, bro och i skärning.

Region Skåne har med konsultstöd genomfört en översiktlig analys av höjdlägets betydelse. Med ledning av analysen kan Höors kommun konstatera att höjdläge och utformning får genomgripande betydelse för markintrångets storlek, barriäreffekter och landskapskonsekvenser. Höors kommun uppmanar därför Trafikverket att utforma en större del av järnvägen i bro och tunnel för att undvika att omistliga värden går förlorade.

Föreslagna järnvägskorridorer genom Höors kommun**Höors kommuns inventering**

Förutsättningar, tematiska utredningar och miljökonsekvensbeskrivning ingår inte i Trafikverkets underlag för samråd 3 utan presenteras först i samråd 4. Det finns alltså inte idag ett färdigt samrådsunderlag till de presenterade lokaliseringalternativen vilket gör det svårt för Höors kommun och andra samrådsinstanser att värdera alternativen. Samtidigt innebär det att vi får en möjlighet att granska och bidra med kunskap innan Trafikverket har låst lokaliseringalternativen helt. Samhällsbyggnadssektor har valt att genomföra en första inventering av de föreslagna korridorerna genom kommunen som underlag för den politiska beredningen av ärendet och som inspel till Trafikverkets fortsatta utredning. Inventeringen presenteras i bifogat PM.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att järnvägskorridorerna genom Höors kommun:

KOMMUNLEDNINGSKONTORET
Avdelning

- står i konflikt med Höors kommuns översiktsplan, särskilt när det gäller Tillgänglig natur med höga kvaliteter (strategi), areella näringar (markanvändning) samt miljöbalkens hushållningsbestämmelser (hänsyn).
- utgörs av stora opåverkade områden, där den samlade upplevelsen av ett tyst och rofyllt område gör området skyddsvärt enligt miljöbalken
- innehåller mycket höga naturvärden och kulturmiljövärden samt
- har en bitvis dramatisk topografi.

Ovanstående gäller oavsett vilket lokaliseringalternativ Trafikverket väljer. Järnvägskorridorerna rymmer dessutom ett stort antal bostäder och livsmiljöer.

Konsekvenser av järnvägsbygge i föreslagna korridorer

Samhällsbyggnadssektors inventering av järnvägskorridorerna bildar utgångspunkt för en preliminär bedömning av vilka konsekvenser som kan förväntas av en järnväg genom landskapet. Höors kommun förväntar sig att Trafikverket utreder konsekvenserna och söker efter utformningslösningar och åtgärder som mildrar och kompenserar för konsekvenserna i det fortsatta arbetet med lokaliseringstudier och miljökonsekvensbeskrivning.

Förlust av tyst och opåverkat område

Stora opåverkade områden har ett värde för areella näringar, som livsmiljö, för naturvärden, för jakt och fiske samt för friluftslivet. Miljöbalkens hushållningsbestämmelser säger att områden som inte alls eller endast obetydligt är påverkade av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön ska skyddas så långt möjligt mot åtgärder som kan påtagligt påverka områdenas karaktär (miljöbalken 3 kap 2 §). Höors kommun har pekat ut ett sådant område i sin översiktsplan. Föreslagna järnvägskorridorer ligger till övervägande del inom detta område (se bilaga PM).

Kvaliteterna i det stora opåverkade området handlar om den samlade upplevelsen av ett tyst och rofyllt område som sträcker sig över ett stort område. Höors kommun har i översiktsplanen särskilt betonat områdets storlek och att det hänger samman, jämfört med hur tidigare underlag om stora opåverkade områden såg ut. I delar av det stora opåverkade området finns dessutom särskilt höga natur- och kulturmiljövärden. Dessa har vi pekat ut som värdekärnor, för dess särskilt värdefulla landskapskaraktär och upplevelsevärden. Värdekärnorna är dock inte mer tysta och orörda än resten av det stora opåverkade området. Det är den oexploaterade och tysta helheten som är utgångspunkten – även för upplevelsen av värdekärnorna.

En järnväg genom det stora opåverkade området innebär ett enormt exploateringsprojekt som står i direkt konflikt med den tysta och ostörda upplevelsen av landskapet, både för besökare och för dem som har valt att bosätta sig i den tysta, rofyllda miljön. Det finns också uppenbara konflikter mellan järnvägsexploateringen och de brukare som idag förvaltar landskapet och bidrar till kvaliteter i landskapsupplevelsen.

Konflikterna mellan järnvägen och det stora opåverkade området handlar om:

KOMMUNLEDNINGSKONTORET
Avdelning

- Dess struktur och form. En styv och massiv konstruktion som skär mot historiska brukningsmönster och som bryter landskapets topografi
- Bullret från järnvägen. Det är osäkert om det alls blir några bullerskydd för att säkerställa tystnaden i området som helhet och värdet som rekreativsmiljö.
- Barriäreffekter för jord- och skogsbruk och friluftslivet (se separata rubriker)
- Förlust av livsmiljöer för skyddade arter.
- Markintrånget (se separat rubrik).

Höors kommun befarar att omistliga värden går förlorade och ser konflikterna med det stora opåverkade området som en helt central fråga för miljöbedömningen av projektet. Är det alls möjligt att undvika att störa och splittra området? Höors kommun befarar att projektets snäva ekonomiska förutsättningar medför större ingrepp, bullerstörningar och barriäreffekter än vad som skulle vara nödvändigt. En tunnel skulle minimera konflikterna, och skulle också möjliggöra genare järnvägskorridorer som är mindre beroende av skyddade områden. En brolösning skulle minska barriäreffekterna och landskapet skulle gå att fortsatt läsa under järnvägen, men skulle kanske påverka bullerutbredningen. Vilka kompensationsåtgärder kan vara möjliga? De här frågorna är helt avgörande för att Höors kommun ska kunna bedöma projektets lämplighet och behöver därför utredas innan järnvägskorridoren fastställs.

Höors kommun menar att 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. Området behöver skyddas från buller.

Förlust av natur- och kulturmiljöer

Inom järnvägskorridorerna finns ett stort antal områden med höga natur- och kulturmiljövärden som är identifierade i kommunens planeringsunderlag (se bilaga PM). Dessa områden ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada dem (miljöbalken 3 kap 6 §). Vilka områden som i slutänden påverkas av järnvägsbygget är inte känt, men det står klart att Trafikverket inte kommer att kunna undvika skada på dessa skyddsvärda områden vid järnvägsbygget.

Konflikterna med natur- och kulturmiljöer handlar om:

- Intrånget i sig. Exploateringen kommer att radera delar av de värdefulla områdena.
- Form och skala. Järnvägen bryter ekosystemen och de synliga strukturer som gör kulturhistorien begriplig.
- Bullret från järnvägen. Det är oklart hur naturlivet påverkas av höghastighetståg.
- Barriäreffekter för djurlivet och för upplevelsen av kulturlandskapet

Det är en utmaning för Trafikverket att hitta möjliga järnvägskorridorer genom Skånes varierade landskap med höga natur- och kulturmiljövärden. I bortvalsprocessen har Trafikverket lagt störst tyngd vid formellt skyddade områden och riksintressen utpekade av

KOMMUNLEDNINGSKONTORET
Avdelning

statliga myndigheter. Dessa värden har styrt vilka järnvägskorridorer som nu föreslås. Natur- och kulturmiljöer utpekade av kommuner har inte på motsvarande sätt vägts in i bortvalsprocessen. Däremot ingår de i Trafikverkets samlade underlag för den fortsatta miljöbedömningen. Höors kommun förutsätter att den närmare utformningen av järnvägen väljs så att dessa landskapsvärden skyddas i den mån det är tekniskt möjligt, även om det är dyrare.

Förekomsten av flera skyddsvärda fladdermöss har väckt uppmärksamhet sedan Trafikverket påbörjade utredningsarbetet om höghastighetsjärnvägen. Frågan har belysts av såväl lokalbefolkning med hög kunskap i frågan som av Trafikverket under de tidiga utredningarna. Nu när korridorsförslagen har presenterats kan Höors kommun konstatera att frågan ställs på sin spets genom att järnvägskorridorerna som helhet berör några av Skånes och Sveriges viktigaste fladdermuslokaler. För Höors kommuns del förefaller dragningen förbi Allarps bjär särskilt problematisk utifrån fladdermusperspektiv. Höors kommun räknar med att Trafikverket noga utreder om det är förenligt med Sveriges ansvar för arternas skyddsstatus att bygga en järnväg i deras närmiljö.

Exploatering av mark för jord- och skogsbruk

Den nya stambanan Hässleholm-Lund planeras bli sju mil lång, varav ca två mil genom Höors kommun. Anläggningens bredd kommer att variera beroende på hur den utformas i förhållande till omgivande landskap. En järnväg på tre meter hög bank kan förväntas bli i snitt 35 m bred och med tio m hög bank kan anläggningen förväntas bli 55 m bred inklusive diken och service-vägar (Effektstudie av ny stambana – höjdlägets påverkan, Region Skåne 210115). Om järnvägen i stället byggs på landbro blir intrånget 15 m, eller upp till 20 m där det behövs serviceväg. Det totala ytanspråket för järnvägsanläggningen genom Höors kommun utifrån dessa antaganden framgår av tabell nedan.

| Anläggningstyp | Anläggningens bredd | Ytanspråk för 2 mil järnväg |
|-----------------------|----------------------------|------------------------------------|
| Landbro | 20 m | 40 ha |
| Låg bank (3 m) | 35 m | 70 ha |
| Hög bank (10 m) | 55 m | 110 ha |

Trafikverkets utgångspunkt är att järnvägen byggs markförlagd, alltså på bank. Bankens höjd kommer att variera beroende på hur landskapets topografi ser ut, och järnvägens totala ytanspråk genom Höors kan alltså förväntas bli i storleksordningen 70-110 ha, varav merparten är mark för jord- och skogsbruk.

Till det kommer obrukbara restytor mellan järnvägsanläggningen och andra strukturer i landskapet. Sammantaget kan järnvägen förväntas påverka arealer för jord- och skogsbruk i samma storleksordning som all planerad utbyggnad i kommunens översiktsplan, där 150 ha mark för jord- och skogsbruk planeras för bostäder och verksamheter. Höors kommun menar att markintrångets storlek bör hållas nere genom att anläggningen utformas på bro som utgångspunkt och i tunnel där det är lämpligt.

KOMMUNLEDNINGSKONTORET
Avdelning

Förlust av bostäder och livsmiljöer

Järnvägskorridorerna genom Höors kommun innehåller unika bostadsmiljöer i ostörda områden. De som bor i områdena har valt lugnet och den oexploaterade miljön. Även med bullerskydd som säkerställer naturvårdsverkets riktvärden vid bostäder kan det förväntas bli en störning jämfört med nuläget.

En järnväg genom området kommer oundvikligen att innebära att bostäder blir inlösta, men kommer också att påverka bostäder och livsmiljö i ett större område som blir påverkat av buller och barriärer. Effekten av det drabbar inte bara dem som bor där, utan även Höors kommun som förlorar unika livsmiljöer som har bidragit till kommunens utveckling.

Järnvägskorridorerna har effekt redan nu, genom den oro som väcks hos människor. Höors kommun konstaterar att nuvarande järnvägskorridorer innehåller flera vägval för Trafikverket i fortsatt process. För att inte oron ska drabba fler människor än nödvändigt vill Höors kommun därför uppmana Trafikverket att så snart det är möjligt kommunicera vilka korridorer som väljs bort i det fortsatta arbetet.

Barriäreffekter – sociala samband

Trafikverket har uttalat att statliga och kommunala väg-samband kommer att upprätthållas. I de berörda järnvägskorridorerna i Höors kommun är dock en stor del av vägarna enskilda. Risken finns att en stor del av dessa kapas. Den nya järnvägen blir då en barriär som riskerar att göra stor skada på de sociala sambanden i det småskaliga landskapet i Höors kommun. Avskurna vägar, stigar och strövområden innebär förändrade sociala strukturer där tidigare grannar plötsligt kan få sina fysiska kontaktytor eliminerade genom omdragning av vägar och brist på möjligheter att passera den nya barriär som järnvägen innebär. Järnvägens barriäreffekt kommer att förändra hur människor använder landskapet och ändra många människors vardagliga resvägar och rörelsemönster. En utformning på bank utmed längre sträckor förväntas få allvarliga sociala konsekvenser i de byar och bygder som passerar.

Barriäreffekter - brukarperspektiv på mosaiklandskapet

Berörda natur- och kulturmiljövärden i järnvägskorridorerna är till stor del knutna till ett ålderdomligt mosaiklandskap, med betydande inslag av steniga betesmarker och äldre lövträd. Att vi har detta fina mosaiklandskap beror till stora delar på att det finns lantbrukare kvar, som mot alla odds bedriver småskaligt, ekonomiskt hållbart lantbruk här i dessa trakter, där storskalighet inte är ett alternativ. För de boende på landsbygden blir banan som skär av enskilda vägar, och klyver marker, skillnaden mellan att kunna bedriva ett lönsamt företag, och att inte längre kunna göra det. Den längre resvägen innebär skillnaden mellan att kunna öppna en grind och släppa djuren till nästa bete – eller att fånga in alla djur, lasta dem några stycken åt gången och köra bort dem till nästa bete. Det riskerar att föra med sig långa omvägar med traktor och vattentank och skapa ett behov av att använda bilen för den dagliga tillsynen. Lantbrukare och boende på landsbygden

KOMMUNLEDNINGSKONTORET
Avdelning

bedömer att det inte finns marginaler i lantbruket för att kunna bära de extrautgifter som en järnväg på bank riskerar att föra med sig.

Ersättningsreglerna för markintrång är dåligt anpassat till dem som bor eller är verksamma i mosaiklandskapet. Reglerna fungerar om en hel fastighet behöver lösas in men reglerna fungerar tyvärr inte alls för dem som bedriver ett diversifierat lantbruk som är anpassat till mosaikartat landskap, där odling och djurhållning behöver kombineras.

Utifrån ovanstående resonemang finns det för Höors kommuns del en överhängande risk att landskapet kommer att förändras längs med banan, i en korridor som är betydligt bredare än själva banan.

Barriäreffekter – rekreation, friluftsliv och besöksnäring

Natur och friluftsliv hör till Höors kommuns kärnvärden. De tillgängliga naturområdena utnyttjas dagligen av närboende och är en viktig orsak till att invånarna väljer att bo i Höors kommun. Strövområden och vandringsleder i stora orörda naturområden lockar dagsbesökare från storstadsområdena i Öresundsregionen och har en central roll för utvecklingen av besöksnäringen i Mittskåne.

Föreslagna järnvägskorridorer bryter viktiga samband för friluftslivet. Särskilt stora konsekvenser kan förväntas av en ny järnvägsbarriär mellan Frostavallen och Allarps bjär där både Skåneleden och Pilgrimsleden går samt väster om Allarps bjär där Skåneleden går vidare mot Söderåsen. Även Skåneleden norrut mellan Frostavallen och Sösdala bryts av järnvägskorridoren.

Skåneleden och Pilgrimsleden riskerar då att behöva dras om till passager som samordnas exempelvis med passager för statliga vägar. Känslan av röra sig i ett ålderdomligt natur- och kulturlandskap med den relativa ostördhet och tystnad som finns längs med övervägande del av kommunens delsträckor av Skåneleden, riskerar att förändras utmed stora delar.

Möjligheten till rekreation och äventyr vid sidan av de skyltade lederna riskerar att begränsas när det stora opåverkade området klyvs i två. Den nya stambanan riskerar också att störa och förändra vardagliga rörelsemönster och slingor/promenadvägar för närrekreation, för dem som rör sig eller bor i nära anslutning till järnvägsanläggningen. Många promenadvägar kommer att skäras av och den nya barriären riskerar att omöjliggöra eller försvåra människors rörlighet i riktningar som korsar järnvägsanläggningen. Slingor för närrekreation kommer att styras om till nya vägar, exempelvis längs med den nya anläggningen vilket innebär att den omgivande miljön kommer att bli en helt annan än idag.

Höors kommun anser att Trafikverket behöver ge rekreationssambanden stor tyngd vid utformningen av järnvägen. Järnvägen behöver få en utformning som säkerställer framför allt Skåneledens framtida sträckning och bevarande av de värden och den karaktär som finns längs med leden. Befintliga vandringsleder behöver korsas på ett sätt som minimerar

KOMMUNLEDNINGSKONTORET
Avdelning

järnvägsanläggningens negativa konsekvenser på vandringsupplevelsen. Även vad gäller stigar, promenadvägar och slingor i allmänhet vill Höors kommun att Trafikverket redovisar hur de avser ersätta de värden som går förlorade i samband med att befintliga samband skärs av.

Besöksnäringen i Mittskåne har stort fokus på Natur och Outdoor-aktiviteter. Månstorpstugor och sportfiske vid Hallaröd och Lone star konferensanläggning vid Vägasked är två konferensanläggningar i Höors kommun som är direkt berörda av järnvägskorridorerna. Barriäreffekterna i landskapet riskerar dock att minska Mittskånes attraktionskraft på ett sätt som påverkar besöksnäringen i området som helhet på ett negativt sätt.

Barriäreffekter – naturvärden

Eftersom de utpekade korridorerna går genom några av de delar med högst konstaterade natur- och landskapsvärden så vill Höors kommun uttrycka sin oro för de oundvikliga konflikter som kommer att uppstå i samband med att järnvägsanläggningen ska passera genom dessa områden. Barriäreffekten av en anläggning på järnvägsbank är det som förväntas kunna medföra överlagset störst negativa konsekvenser för naturvärden i de utpekade korridorerna.

Barriäreffekter – räddningsvägar och räddningstjänstens insatstid

Det är av stor vikt för räddningstjänsten att det befintliga vägnätet bevaras i så stor utsträckning som möjligt, genom att det planeras för ett tillräckligt antal passager över den nya stambanan. Om möjligheterna att passera stambanan blir för få, riskerar räddningstjänsten att få betydligt längre framkörningstider till vissa av kommunens medborgare. Det innebär i så fall att vissa boendeområden får en längre insatstid än vad de hade vid byggnation eller när de nuvarande fastighetsägarna flyttade dit.

Enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor 1 kap. 1 § ska, med hänsyn till de lokala förhållandena, alla människor ha rätt till ett tillfredsställande och likvärdigt skydd mot olyckor. Höors kommun ser en risk att den nya stambanan kan resultera i att skyddet mot olyckor blir mindre likvärdigt inom kommunen ifall det befintliga vägnätet förändras på ett negativt sätt.

Föreslagna järnvägskorridorer innebär även att mark som i dagsläget är otillgänglig från vägnätet kan komma att användas för järnvägen. Vid järnvägsrelaterade olyckor är det av stor vikt att räddningstjänsten kan tillträda järnvägen för att kunna utföra vårt uppdrag enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor.

Den befintliga järnvägen i Höors kommun går genom tätorter och längs med vägnätet. Det möjliggör för räddningstjänsten att hitta naturliga ställen att beträda järnvägen på och det finns lämpliga platser intill järnvägen att leda insatser från. För att kunna genomföra effektiva räddningsinsatser på den nya stambanan bedömer räddningstjänsten att det befintliga vägnätet kommer behöva byggas ut med tillträdesvägar som är dimensionerade för räddningstjänstens fordon. Höors kommun undrar därför vilka planer som finns på att

KOMMUNLEDNINGSKONTORET
Avdelning

bygga ut vägnätet anpassat efter den nya stambanan samt om behovet av tillträdesvägar vägs in i bedömningen av vilken korridor som är mest lämplig.

Höors kommuns utveckling begränsas

Natur och friluftsliv hör till Höors kommuns kärnvärden och är centrala för kommunens utveckling. Naturen lockar storstadsbor från Malmö och Köpenhamn att flytta till kommunen, men också inflyttare från andra delar av landet väljer Höör när de får jobb i Skåne, eftersom de värdesätter att naturen finns runt knuten. Naturnära bostadsmöjligheter i Höors kommun bidrar därför till hela Skånes utveckling. Naturen har också en central roll för utvecklingen av besöksnäringen i Mittskåne.

Tillgänglig natur med höga kvaliteter är därför centralt för utvecklingsstrategin i Höors kommuns översiktsplan. Den nya järnvägen riskerar att urholka landskapets kvaliteter och tillgänglighet för friluftslivet. Höors kommun befarar att kommunens attraktivitet och utvecklingskraft skadas av barriäreffekter, förändrad markanvändning och förlust av stora opåverkade områden och värdefulla landskap.

Underlag för samråd 3

Samråd 3 innehåller läsanvisning, samrådsredogörelse, PM bortvalda alternativ samt en presentation av lokaliseringsalternativen i en interaktiv webbkarta.

PM Bortvalda alternativ

Trafikverket beskriver i PM bortvalda alternativ hur processen har gått till för att hitta de sex lokaliseringsalternativen. Trafikverkets mål med bortvalsprocessen är att välja bort dåliga och mindre bra alternativ för att på så sätt bilda ett antal kompletta lokaliseringsalternativ med potential för hög måluppfyllelse. Ambitionen är att undvika större målkonflikter mellan funktionsmål och hänsynsmål.

Korridorer har genererats utifrån målnivån för så kallad gångtid mellan Hässleholm och Lund. Gång- och restiden har ett starkt samband med ändamålet för den nya stambanan, dess funktion och järnvägens attraktivitet. I ett första hänsynstagande identifierades områden där en ny järnväg skulle medföra negativ påverkan på värden av mycket stor samhällsvikt eller värden med starkt lagskydd. Ambitionen är att inte dra järnvägen genom dessa områden.

I ett andra hänsynstagande identifierades områden där intrånget av en ny järnväg skulle medföra stor eller måttlig negativ påverkan på andra värden och intressen i landskapet eller i staden. Ambitionen har varit att så långt möjligt välja bort områden där flera sådana värden sammanfaller. Det har dock inte varit möjligt att välja bort alla sådana områden. Det beror i en del fall på att de aktuella korridorerna måste finnas kvar i utredningen för att möjliggöra lokaliseringsalternativ, i en del fall på att utredningen ännu inte kommit tillräckligt långt för att kunna välja bort området.

KOMMUNLEDNINGSKONTORET
Avdelning

Vid samråd 2 lämnade Höors kommun underlag till Trafikverket om viktiga friluftsförutsättningar inom riksintresse för friluftsliv (Frostavallen-Ringsjön-Fulltofta). Bakgrunden var att övriga riksintressen (natur, kulturmiljö etc) ingick i första hänsynstagandet, men att Trafikverket inte hittat några kärnområden för riksintresse för friluftsliv och att just riksintresse för friluftsliv därför inte var undantaget från järnvägskorridorerna. Nu kan vi konstatera att merparten av riksintresseområdet Frostavallen-Ringsjön-Fulltofta har skonats från att ingå i järnvägskorridor och att Trafikverket tagit hänsyn till Höors kommuns underlag från samråd 2. Det är dock inte helt tydligt i PM bortvalda områden hur riksintresse för friluftsliv har vägts in i bortvalsprocessen. Kartunderlaget för första och andra hänsynstagandet visar nämligen fortfarande inga områden av riksintresse för friluftsliv. För bortvalt område nr 12, Frostavallen, framgår att riksintresse för friluftsliv är ett av argumenten för bortval. Området är dock inte avgränsat utifrån friluftslivets intressen. Höors kommun efterlyser därför förtydliganden av hur riksintresse för friluftsliv vägs in i utredningsprocessen, både för att ytterligare klargöra motiven till bortvalen och för att synliggöra behovet av hänsyn till de områden av riksintresse för friluftsliv som nu ingår i järnvägskorridorerna.

PM bortvalda områden är otydligt även i fråga om status för område nr 24, Stockamöllan. Området är av riksintresse för kulturmiljövården och i kartorna presenteras det som bortvalt i loop 2B (figur 29. Av brödtext på s 87 och tabell 12 framgår dock att område 24 först har undantagits i första hänsynstagandet, men sedan tagits med i järnvägskorridoren ändå för att få en tillräckligt bred korsningsmöjlighet av Rönne å.

Övrigt**Kapacitet på södra stambanan**

Södra stambanan är Höors kommuns livsnerv och kommunen är beroende av att det finns tillräcklig kapacitet i järnvägsnätet. Höors kommuns bedömning är att södra stambanan behöver förstärkas i befintlig sträckning (jämför översiktsplanen, utvecklingsdelen s 171).

Två av ändamålen för Ny stambana Hässleholm-Lund är att:

- möjliggöra avlastning av Södra stambanan genom effektiv trafikering med snabba regionaltåg mellan Lund och Blekinge, Kronobergs och Kalmar län
- bidra till väsentligt kortare restider med tåg och därmed skapa goda förutsättningar för starka arbetsmarknadsregioner och hållbar regional utveckling

Höors kommun uppmanar Trafikverket att i effektbedömningen av de nya stambanorna särskilt analysera i vilken mån ovanstående två ändamål går att uppnå genom att uppgradera och bygga ut den befintliga stambanan.

Behov av fördjupad landskapskaraktärsanalys under våren

Höors kommun har genom hela lokaliseringsutredningen framhållit behovet av en fördjupad landskapsanalys i samband med att utredningen kommit längre och då

KOMMUNLEDNINGSKONTORET
Avdelning

framtagna korridorer finns att utgå från. Höörs kommun gör bedömningen att det nu efter samråd 3 finns ett stort behov av en fördjupad landskapskaraktärsanalys som beskriver de olika landskapskaraktärerna längs de utpekade korridorerna.

Landskapskaraktärsanalysen behöver svara på följande:

- Vilka olika landskapskaraktärsområden finns i de utpekade korridorerna?
- Hur bedöms respektive landskapskaraktärsområde utifrån känslighet för större strukturbildande ingrepp i landskapet?
- Hur kan landskapskaraktärerna ligga till grund för utformning och gestaltning av höghastighetsjärnväg?
- Hur väger man in kunskaper från de som bor och verkar i landskapet i arbetet med avgränsning och beskrivning av landskapskaraktärer?

Landskapskonventionen som Sverige ratificerade 2011 innehåller en tydlig demokratisk aspekt som lyfter fram landskapets sociala betydelse och understryker vikten av att såväl dagens som kommande generationer ska ges möjlighet att delta aktivt i värdering och förvaltning av landskapet. Ett landskap definieras "som ett område sådant det uppfattas av människor och vars karaktär är resultatet av påverkan av och samspelet mellan naturliga och/eller mänskliga faktorer".

Trafikverket lyfter i sin skrift "*Landskapsanalys för planläggning av vägar och järnvägar ILKA (Integrerad landskapskaraktärsanalys) - En handledning*" att "ett viktigt syfte med ILKA:n är att fånga berättelsen om det berörda landskapet som alla inblandade förstår. Därigenom skapas en gemensam utgångspunkt i fortsatta samtal och diskussioner."

Höörs kommun menar att det krävs en mer detaljerad analys av de utpekade landskapen i korridorerna där de som bor och verkar i landskapet behöver få möjlighet att komma till tals för att ge sin bild av sitt landskap. Fokus i det fortsatta arbetet med landskapskaraktärsanalys bör ligga på att eftersträva att skapa en gemensam bild med de som bor eller verkar inom utpekade korridorer. Samrådsprocessen hittills har riktat sig till en bred allmänhet inom ett väl tilltaget utredningsområde. I takt med att korridorer har tagits fram är det dags att ta nästa steg även vad gäller samråd och processen framåt. I den processen ser Höörs kommun att såväl berörda brukare som kommunerna bör få en större roll än hittills.

Synpunkter angående förutsättningar

Flera av de synpunkter som Höörs kommun framförde vid samråd 2 gäller förutsättningar som inte framgår av underlaget för samråd 3. Dessa frågor kan Höörs kommun därför inte följa upp förrän i samråd 4. Det gäller framförallt hur kommunens översiktsplan och utvecklingsstrategier presenteras som en del av lokaliseringsutredning, miljökonsekvensbeskrivning och effektbedömning. Denna fråga kopplar också till frågan om den samlade samhällsnyttan av olika stationslägen

KOMMUNLEDNINGSKONTORET
Avdelning

För kommunstyrelsen i Höors kommun,



Johan Svahnberg,

Kommunstyrelsens ordförande

Bilaga

PM Inventering av landskapet i järnvägskorridorer genom Höors kommun