

Samrådsredogörelse

Stadsdelsprogram för västra Höör

Handläggning

Kommunstyrelsen beslutade 14 maj 2019 att godkänna förslag till Stadsdelsprogram för västra Höör för samråd. Programförslaget har varit utställt och tillgängligt för granskning 21 maj-11 juni 2019. Planförslaget har funnits tillgängligt på kommunens hemsida och, i kommunhusets medborgarcenter. Samrådsmöte genomfördes på kulturhuset Anders 21 maj.

I denna samrådsredogörelse redovisas inkomna yttranden tillsammans med samhällsbyggnadssektors bedömning i frågan och kommentarer om hur planförslaget har påverkats av synpunkten. Samrådsredogörelsen inleds med en sammanfattning av de ändringar som genomförts inför godkännande i kommunstyrelsen.

Sammanfattning av justeringar efter samråd

Inkomna synpunkter har inte gett anledning att ändra i innebörden av planförslaget. Däremot har stadsdelsprogrammet justerats med utgångspunkt i geotekniska undersökningar. Mark med torvjordar har undantagits från bebyggelse, vilket medför att bostadsmarken har minskat med 1,5 ha och naturmarken har ökat med motsvarande yta. Dessutom har programmet kompletterats med slutsatser efter ett flertal utredningar och analyser. Det gäller bland annat dagvattenfrågor och trafikfrågor. På det viset förtydligas vissa förutsättningar och innebörden av förslaget.

Innehåll

Sammanfattning av justeringar efter utställning	s 1
Yttranden från statliga myndigheter	s 2
Länsstyrelsen	
Trafikverket	
.....	
Yttranden från kommunala nämnder, Höors kommun	s 6
VR-nämnden	
Miljö- och byggnadsnämnden	
Ledningsägande bolag	s 7
Skriftliga yttranden från privatpersoner	s 7

Yttranden från statliga myndigheter

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen rådgivning

Programmet ger en bra överblick över området och ger en övergripande struktur för de olika etapperna i utbyggnaden i det utbyggnadsscenario som genomgående presenteras. Länsstyrelsen anser särskilt att den utbyggnad av den redovisade utvecklingen av GC-vägnätet och kopplingarna mellan området och mot Höör station är särskilt bra.

Biotopskydd

Av handlingarna framgår att det inom föreslaget planområde finns biotoper som omfattas av de generella biotopskyddsbestämmelserna. Länsstyrelsen anser att i första hand bör ett biotopskyddsområde skyddas i detaljplan genom att läggas inom allmänplatsmark med planbestämmelsen NATUR. Observera att planbestämmelsen ska ge biotopskyddsområdet ett fullgott skydd så att biotopens värde kan bevaras i så stor utsträckning det är möjligt och att den fortsättningsvis kan fylla funktioner inom planområdet.

Länsstyrelsen får, om det finns särskilda skäl i det enskilda fallet, medge undantag från förbudet. Om särskilda skäl föreligger att medge dispens, kan kompensationsåtgärder som innebär att olika biotoper nyskapas i viss mån utgöra ersättning för den biotop som skadas av åtgärden.

Eventuella dispensansökningar bör göras tidigt i processen eftersom utfallet kan påverka detaljplanens utformning.

Kommentar: *Naturvärdesinventeringen har efter samrådet utökats till att omfatta hela programområdet. Ytterligare skyddade biotoper identifierades då. Av totalt tolv skyddade biotoper ingår elva i detaljplanen för Åkersberg 1:6 m.fl medan en biotop ligger i en senare etapp. Kommunens avsikter avseende biotoperna förtydligas i planbeskrivningen till detaljplan för Åkersberg 1:6 m.fl. En kortfattad slutsats om har även infogats i stadsdelsprogrammet.*

Hotade och skyddade arter

Det finns rapporter om skyddsvärda träd både inom och utanför föreslaget planområde. Länsstyrelsen ger rådet till kommunen att i kommande arbete låta göra en naturvärdesinventering för att bli uträna skyddade arters förekomst inom och nyttjande av området samt göra en analys avseende vad ett genomförande av planen skulle innebära för påverkan på miljö i området och på bli a skyddade arter. Vidare beskriva hur påverkan i så fall ser ut. Även indirekt påverkan, t ex från ökad belysning, trafik och andra förväntade störningar bör tas upp. Vidare bör redogöras för vilka åtgärder som kan vidtas för att undvika skada och om dispens från artskyddsförordningen krävs för genomförandet av planerad exploatering.

Kommentar: *Den utökade naturvärdesinventeringen har inte indikerat några skyddade arter.*

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enhetenVatten och klimatanpassning

Länsstyrelsen anser det hade varit angeläget att under programskedet tagits fram underlag för att bedöma vilka markområden som ur översvämningssynpunkt är lämplig för t.ex. bostadsbebyggelse. Frågan är betydligt svårare att hantera i de kommande enskilda detaljplanerna och frågor som rör dagvatten, skyfall och MKNvatten hade med fördel kunnat hanteras på en övergripande nivå och som stöd åt kommande detaljplanering.

Länsstyrelsen har tagit fram ett planeringsunderlag i form av en lågpunktskartering som behöver beaktas när markens lämplighet för bebyggelse ska avgöras. För information om lågpunktskarteringen och andra kartunderlag om översvämning hänvisar vi till karttjänsten "vatten och klimat" samt till den användarguide som Länsstyrelsen tagit fram.

Kommentar: Programmet förtydligas med referens till de utredningar som har genomförts till detaljplan för Åkersberg 1:6 m fl och som fungerat som underlag för programmet. Marken projekteras för landskapsmodellering. Lågpunktskartering utifrån befintliga höjder blir därför av begränsat värde. Däremot har programmet kompletterats med en kartbild över de rinnvägar vid skyfall som blir resultatet efter modelleringen. Dagvattenutredningen uppdateras så att den tydligare visar vilka ytor som behövs för fördröjning.

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen bedömer att frågor vatten- och klimatanpassning samt frågor rörande biotopskydd och hotade och skyddade arter behöver beaktas i den kommande detaljplaneringen.

Kommentar: Höors kommun kommer att förtydliga och arbeta vidare med frågorna enligt ovan.

Trafikverket

Trafikverket ser positivt på kommunens ambitioner med stadsdelsprogrammet, där bland annat stationsnärlighet och gång och cykel som färdmedelsval lyfts fram. Det är viktigt att kommunen säkerställer att det finns goda kopplingar för gång- och cykel, till Höors station och Höors samhälle och andra relevanta målpunkter, och att kommunen arbetar aktivt med frågan om färdmedelsval/färdmedelsfördelning, så att potentialen i närheten till Höors station och Höors samhälle kan nyttjas fullt ut.

Trafikverket är väghållare för väg 13 nordväst om planområdet och väg 1304 väster om planområdet.

Väg 13 är utpekad som funktionellt prioriterad väg (FPV), som kompletterande regionalt viktig väg. Utpekandet av FPV har initierats av Trafikverket och skett i samarbete med länsplaneupprättarna. När trafiken ökar på befintliga anslutningar till FPV blir frågan hur dessa ska utformas ännu viktigare, för att tillgängligheten längs med vägen inte ska påverkas negativt. Tillgängligheten längs med vägarna i FPV ska värnas och, där det behövs mest och är möjligt, utvecklas.

Det framgår inte av stadsdelsprogrammet hur stora trafikflöden som beräknas påverka anslutningar till det statliga vägnätet med avseende på den tilltänkta utbyggnaden i stadsdelen. Trafikverket anser att kommunen måste utreda påverkan på Maglehillsvägens anslutning till väg 1304 och väg 1304:s anslutning till väg 13, och redovisa beräknade

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

trafikflöden med prognos för år 2040 samt beräknad flödesfördelning, belastningsgrad etc och eventuellt åtgärdsbehov. Eventuella åtgärder ska utgå från råd och krav i gällande VGU (Vägars och gators utformning). Eventuella åtgärder ska bekostas av kommunen och om åtgärder visar sig vara nödvändiga ska ett avtal tecknas mellan Trafikverket och kommunen innan stadsdelsprogrammet och detaljplaner i området föres till antagande. Trafikverket förutsätter att vi får ta del av material enligt ovan innan stadsdelsprogrammet eller detaljplaner i området föres till antagande.

Kommentar: Genomförd trafikutredning till detaljplanen för Åkersberg 1:6 m fl omfattar utbyggnad av hela stadsdelsprogrammet. Av denna utredning framgår vilka trafikflöden som förväntas på Maglasätevägen. Höors kommuns samhällsbyggnadssektor har granskat befintliga trafiksituationer vid de vägar som nämns och konstaterat att det inte finns något uppenbart åtgärdsbehov, varken i dagsläget eller som effekt av utbyggnaden. Slutsatserna har sammanställts i PM "Analys vägar 13 och 1304". Stadsdelsprogrammet kompletteras med slutsatser av utredningen och analysen.

I stadsdelsprogrammet redovisas en etappvis utbyggnad. Etapperna är dock inte tidsatta i stadsdelsprogrammet, vilket skulle underlätta förståelsen för hur utbyggnaden är tänkt att ske. En sådan tidsättning skulle också kunna utgöra ett underlag för bland annat utredning av stadsdelsprogrammets påverkan på Maglehillsvägens anslutning till väg 1304 och väg 1304:s anslutning till väg 13.

Kommentar: Det är inte möjligt att tidssätta utbyggnaden eftersom den styrs till stor del av bostadsmarknaden. Trafikflöden på Maglasätevägen är beräknade för ett fullt utbyggt område och uppräknat till år 2040.

Trafikverket förutsätter att programområdet planeras och utformas så att gällande riktvärden för buller innehålls. Eventuella bullerskyddsåtgärder ska bekostas av kommunen eller exploatören.

Av stadsdelsprogrammet framgår att kommunen håller på att förlänga befintlig bullervall utmed väg 13. Trafikverket har inte blivit hörda i processen för anläggande av bullervall utmed väg 13. Trafikverket har, i dialog med kommunen under samrådtiden, fått information om att bullervallen avses anläggas utmed och i direkt anslutning till väg 13. Trafikverket vill uppmärksamma kommunen på att om vallen avses förläggas inom det byggnadsfria avståndet (30 meter från vägområdesgräns) krävs tillstånd enligt väglagen. Vad Trafikverket erfar har inte tillstånd enligt väglagen sökts för den nu aktuella vallen. Även andra tillstånd kan krävas. Trafikverket förutsätter att kommunen söker erforderliga tillstånd och att Trafikverket blir hörda i processen, innan arbetet med att anlägga/förlänga vallen påbörjas. Möjlighet och lämplighet för uppförande av bullervall enligt kommunens önskemål måste prövas i särskild ordning.

Placering och utformning av vall utmed statlig väg ska uppfylla krav och råd enligt gällande VGU. Bifogat finns en generell skiss för placering av bullervall utmed statlig väg. Lämplig placering och utformning avgörs dock i varje enskilt fall. Bullervall ska också placeras så att fri sikt enligt VGU säkerställs i anslutningar till statlig väg. Bullervallen måste också placeras och utformas så att den inte lockar till lek/vistelse eller att obehöriga kommer ut i vägområdet.

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

Kommentar: Höors kommun har under sommaren 2019 ansökt om och beviljats tillstånd enligt väglagen för att anlägga vallen.

Kommunen skriver i stadsdelsprogrammet att den tänkta bullervallen bidrar till en bättre bostadsmiljö, men att den inte är formellt nödvändig för att klara riktvärdena för trafikbuller. I planhandlingarna för detaljplan för Åkersberg 1:6 m fl, som är på remiss parallellt med stadsdelsprogrammet, framgår dock att bullervallen kommer att behövas för framtida utbyggnad norrut. Om bullervallen är en förutsättning för att klara riktvärdena för buller inom någon del av stadsdelsprogrammet måste den utformas så att det säkerställs att gällande riktvärden för buller innehålls för bebyggelsen.

Kommentar: Höors kommun har genomfört en bullerutredning för stadsdelsprogrammet som visar att ljudmiljön i det nya området blir avsevärt bättre när bullervallen är fullt utbyggd, men att det finns förutsättningar att klara gällande riktvärden för så gott som hela utbyggnaden även utan förlängd bullervall. Denna bullerutredning fanns tyvärr inte med bland samrådshandlingarna. Utbyggnadstakten för bullervallen styrs till stor del av tillgången på massöverskott och stora delar av stadsdelen kommer därför att byggas ut med stöd av redan befintlig bullervall. Höors kommun kommer att ta ställning till det närmare behovet av bullerskydd i samband med att de olika etapperna prövas i detaljplan. Gällande riktvärden för buller kommer då att utgöra en lägsta-nivå, men samhällsbyggnadssektors avsikt är att skapa en bättre ljudmiljö än så.

Vad gäller vibrationer anser Trafikverket att samma riktvärden för vibrationer som gäller för nybyggnad av väg- och järnvägsinfrastruktur ska tillämpas vid nybyggnad av bebyggelse, 0,4 mm/s vägd RMS i utrymmen där människor stadigvarande vistas.

Kommentar: En översiktlig vibrationsutredning har genomförts. Slutsatsen är att risken är liten för att komfortvibrationsnivåer i planerade byggnader ska överskrida 0,4 mm/s. Även en geoteknisk undersökning har genomförts och har inte gett anledning till någon annan bedömning.

Trafikverket vill framhålla att väg 13 är primär transportled för farligt gods. Hänsyn till farligt gods ska beaktas för exploatering enligt de rekommendationer berörd länsstyrelse anger för vägen. Trafikverket vill uppmärksamma att eventuella skydds/riskreducerande åtgärder som sker till följd av kommunal planering inte ska placeras inom vägområdet eller på Trafikverkets fastighet. Trafikverket hänvisar i övrigt till länsstyrelsens bedömning.

Stadsdelsprogrammet ligger inom den MSA-påverkande zonen för Ängelholms, Ljungbyheds, Malmö och Kristianstads flygplatser. Flygplatserna är sakägare och ska därför beredas möjlighet att yttra sig om bebyggelsens totalhöjd kan komma att överstiga 20 meter. Även Luftfartsverket är sakägare och ska i sådant fall ges möjlighet att yttra sig över detaljplanen. Luftfartsverkets CNS-utrustning (Communication, Navigation, Surveillance) är säkerhetsklassad och eventuell påverkan på utrustningens funktion kan endast bedömas av Luftfartsverket. Luftfartsverket hörs genom tjänsten "CNS-analys" på Luftfartsverkets hemsida: <http://www.lfv.se/tjanster/lufttrumstjanster/cns-analys>

Trafikverket förutsätter att kommunen, vid risk för att byggnadernas totalhöjd överstiger 20 meter, hör berörda flygplatser samt Luftfartsverket. I de fall det framkommer behov av flyghinderanalys ska en sådan genomföras och skickas till berörda flygplatser.

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

Trafikverket har genomfört en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för en ny höghastighetsjärnväg på sträckan Jönköping – Malmö via Hässleholm. Stadsdelsprogrammet ligger inom utredningsområdet för en framtida höghastighetsjärnväg på sträckan Jönköping-Malmö via Hässleholm. Utbyggnad av höghastighetsjärnväg på sträckan Hässleholm-Lund finns med i Nationell plan för transportsystemet 2018-2029, med byggstart inom perioden. Den exakta sträckningen för ny järnväg är dock inte färdigutredd.

Trafikverket anser att innan det finns en beslutad korridor, bör inte ut- eller tillbyggnad av befintlig bebyggelse i utredningsområdet hindras med hänvisning till det framtida riksintresset. Stadsdelsprogrammet försvårar inte avsevärt mycket en framtida utbyggnad av höghastighetsjärnvägen. Den som planerar åtgärder i utredningsområdet bör dock informera sig om planeringsläget för den framtida järnvägen, för att kunna ta ställning till förutsättningar för genomförande av det nu aktuella stadsdelsprogrammet. Trafikverket rekommenderar därför kommunen att hålla sig uppdaterad om planeringsläget för den framtida höghastighetsjärnvägen. Kommunen bör informera sig om vilket skede planeringsprocessen är i och vilka underlag som finns tillgängliga för att kommunen ska kunna lokalisera och utforma den tänkta bebyggelsen på bästa sätt.

Stadsdelsprogram för västra Höör ligger inom utredningsområdet för en framtida utbyggnad av höghastighetsjärnvägen. Utifrån planeringsförutsättningarna inom utredningsområdet för lokalisering av ny järnväg bedöms inte Stadsdelsprogram för västra Höör utgöra något hinder för en kommande utbyggnad.

Kommentar: Höors kommun följer och medverkar aktivt i utredningsarbetet för ny järnväg och kommer att ta hänsyn till de möjliga korridorer som utredningen resulterar i. Övriga synpunkter ovan kommer att hanteras i kommande detaljplaneprocesser i vanlig ordning.

Yttranden från kommunala nämnder, Höors kommun

VR-nämnden

Stadsdelsprogrammet ger en god bild av hur hela stadsdelen Maglehill kan komma att utvecklas. Eftersom stadsdelen planeras att byggas ut under en längre period är det naturligt att programmet endast beskriver området översiktligt. Ur Mittskåne Vattens synvinkel är programmet viktigt för att kunna planera VA-verksamheten framöver på ett kostnadseffektivt sätt.

Mittskåne Vatten ser ett behov av komplettering av programmet och önskar att klimatfrågor lyfts tydligare, det gäller främst översvämningsrisker och i förlängningen höjdsättning. Gatustrukturen är tätt sammanlänkad med höjdsättningen och avvattning av området. En kompletterande bild av ytliga rinnvägarna skulle därför vara värdefull information för att få en helhetskänsla av hur området planeras. Det finns goda förutsättningar för en hållbar dagvattenhantering eftersom ytor för dagvattenhantering samt breda dikesstråk har planerats in.

Programmet nämner kostnader för exploateringen i avsnittet om hållbarhetsperspektiv. Mittskåne Vatten gör tolkningen att VA-kostnader och intäkter inte är medräknade i denna kalkyl. Mittskåne Vattens bedömning är att det inte finns kapacitet att ansluta hela området mot befintligt VA-nät utan stora investeringar. Mittskåne Vatten arbetar fram en strategi över hur VA-försörjningen i Höors tätort ska säkras för framtiden och kan först när

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

den är färdigställd säga något om vilka investeringar området Maglehill kräver. Även om det inte går att redovisa siffror på kostnader och intäkter för VA i nuläget bör det ändå omnämnas på något sätt i programmet.

Kommentar: Stadsdelsprogrammet kompletteras med en planerad höjdsättning som visar rinnvägarna. Mittskåne vattens slutsatser om VA-försörjningen av området infogas också.

Miljö- och byggnadsnämnden

Av stadsdelsprogrammet framgår huvudstrukturen i planerat cykelvägnät. Nämnden saknar en trafiksäker förbindelse över väg 13.

Kommentar: Cirkulationsplatsen vid Kvarnbäcksvägen kommer att ge ökad trafiksäkerhet för passage av väg 13. Genomförande är beräknat till 2020. I gällande detaljplan för Kvarnbäck finns mark avsatt för en tunnel. Stadsdelsprogrammet kompletteras med denna tunnel. Genomförande och finansiering ligger på Höors kommun och har hittills inte varit prioriterat. Åtgärden har Prio 3 i gällande Cykelplan. Samhällsbyggnads-sektor bedömer att det vore önskvärt med ytterligare passagemöjlighet längre västerut, med rent rekreativ syfte, men bedömer inte att det i nuläget finns förutsättningar att föreslå en lösning på den frågan.

Ledningsägande bolag m m**Kraftringen**

När det gäller stadsdelsprogrammet kan det vara intressant att i detta tidiga planskede fundera över dragningar av elförsörjningsledning samt om det finns önskemål/behov av smarta och hållbara energilösningar.

Kommentar: Lämpliga platser för transformatorstationer är studerade genom detaljplanen för Åkersberg 1:6. Samhällsbyggnadssektor kommer att ha med sig frågan om exempelvis laddstolpar och andra smarta lösningar i den fortsatta planeringen för genomförandet.

Skriftliga yttranden från privatpersoner

Yttrandena har grupperats i underrubriker utifrån tyngdpunkten i de synpunkter som framförs.

Övergripande synpunkter, markhushållning etc**Handling nr 32 (fem namn inklusive representanter för LRF, tre fysiska underskrifter)**
Fastighetskonsekvenser

Fastigheten Åkersberg 1:6 med flera föreslås få ny markanvändning till i detaljplanen.

Områdets befintliga användning är jordbruk. För att möjliggöra de nya användningarna krävs fastighetsreglering". Vi hänvisar till Miljöbalken kap 3 § 4 (där anges att åkermark är av nationellt intresse, se nedan) och till de nationella och regionala livsmedelsstrategierna som har som målsättning att öka den svenska livsmedelsproduktionen, se nedan.

Detaljplanens syfte

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

Syftet är att möjliggöra särskilt boende för äldre med upp till ca 90 platser, förskola med ca 8- 9 avdelningar, skola för ca 500 barn samt idrottshall med skolidrottsplats. Omfattningen och utformningen av bebyggelsen prövas med särskild hänsyn utifrån läget vid ny infart till Höör samt till att det är stora exponerade byggnader.

Ytterligare syften är att:

- Säkerställa en god trafikinfrastruktur med en central, väl utformad gatuslinga, som bebyggelsen har sina tillfarter till och som är attraktiv och funktionell utifrån de olika slags trafikanternas behov.
- Möjliggöra bostadsbebyggelse i flerbostadshus eller radhus som ansluter till gatan. Säkerställa en grön infrastruktur i den nya stadsdelen, även för kommande etapper av utbyggnaden.
- Möjliggöra bro över en bäck i öster för att koppla samman stadsdelen med Per-Nils väg, samt
- möjliggöra gång- och cykelväg utmed Maglasätevägen fram till korsning strax söder om väg 13.

Vi anser syftet med detaljplanen, som Höors kommun vill uppnå, kan nås genom att andra områden inom Höors tätort används där jordbruksmark inte påverkas och tas ur produktion.

Läge och omfattning

Planområdet ligger i östra delen av Höors tätort och omfattar ca 140 000 m². Omfattningen innebär att man tar ca 14 ha jordbruksmark ur produktion. De två senaste åren har vi drabbats av mycket nederbörd (2017) och extrem torka (2018) bägge dessa händelser har visat att varje kvadratmeter av jordbruksmark kan vara av avgörande betydelse för produktion av livsmedel och foder. 2018 var ett extremt år för växtodlingen, men inte minst för djurhållningen där många djurhållare har drabbats med stora problem för att finna strömedel till djuren, problem med att få tillgång till grovfoder (hö och ensilage) och spannmål till foder. Samtidigt har foderpriserna höjts dramatiskt med ekonomiska svårigheter för många lantbrukare. Torkan 2018 har gjort det mycket svårt för lantbrukare då man inte kunde få fram tillräckligt med foder. Många har nödgats importera foder från andra länder. Lantbrukare tvingas att skicka sina djur till slakt då de inte har foder och det har varit svårt att få tag på nytt foder på annat håll.

Detta kommer i sin tur göra att det kommer finnas ett överflöd av svenskt nötkött i år, men kommande år så kommer man att ha brist på svenska råvaror. Att då bebygga mark som behöver användas till både odling för grödor och bete för djur som finns i byn – är mycket motsägningsfullt.

Finns det alternativ mark för byggnation i Höors kommun? Vi anser att det finns alternativa marker och att kommunen bör utreda var det finns alternativa platser att bygga på. Kommunen hänvisar till att det berörda området finns med utbyggnadsområde i Översiktsplanen. En översiktsplan kan inte överklagas trots detta är den bindande för kommunernas samhällsplanering. När nuvarande Översiktsplan antogs fanns inga nationella eller regionala livsmedelsstrategier med målsättning att öka den svenska livsmedelsproduktionen.

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

Strategisk miljöbedömning/behovsbedömning av MKB, Bedömning av miljöpåverkan

"Enligt bestämmelserna i 4 kap 34 § plan- och bygglagen (PBL) samt 6 kap 11 § miljöbalken (MB) ska en miljöbedömning göras för en detaljplan om dess genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Föreslagen exploatering bedöms påverka miljön genom exploatering av brukningsvärd jordbruksmark klass 4 (i den 10-gradiga skalan). Det bedöms dock inte vara en så omfattande förändring av tillgången på brukningsvärd jordbruksmark att det kan räknas som betydande miljöpåverkan. "

Exploateringen följer gällande översiktsplan och innebär ingen ytterligare exploatering av jordbruksmark. Mot den bakgrunden och med beaktande av MKB-förordningens bilaga 4 bedöms det inte finnas risk för att genomförandet av planen ska medföra betydande miljöpåverkan och en miljökonsekvensbeskrivning behöver därför inte upprättas".

Åker, vall och betesmarker samt växande skog har stor betydelse för livsmedels- och energiproduktionen samt i klimatomställningen och ger samtidigt sysselsättning. Vi anser att mark för livsmedelsproduktion skall skyddas mot exploatering. I miljöbalken 3 kap. 4 § står "Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk". Det finns inget väsentligt samhällsintresse att bebygga berört område eftersom kommunen har tillgång till mark i andra delar av kommunen som inte påverkar jordbruket.

Sveriges Riksdag och Region Skåne har beslutat om riksomfattande och regionala livsmedelsstrategier. Målsättningen med dessa strategier är att öka självförsörjningsgraden av livsmedel genom att öka den svenska livsmedelsproduktionen. Höörskommun bör därför i sina detaljplaner ta större hänsyn till den förändring som nu sker för att stärka den svenska livsmedelsproduktionen.

Översiktsplanen tar upp att vid kommunal planering skall hänsyn tas ekosystemtjänster. En av ekosystemtjänsterna är produktion av Livsmedel (försörjande ekosystemtjänst). Därför bör produktion av livsmedel beaktas i samma utsträckning som till exempel naturvärden vid planarbeten.

De areella näringarna har stor betydelse i kommunen och skall värnas gentemot motstridiga intressen. Det öppna kulturlandskapet skall bevaras och kommunen skall verka för att exploatering ej kan begränsa jordbrukets verksamhet. Inte med ett enda ord tar kommunen upp att livsmedelsproduktion är en viktig ekosystemtjänst och hur den förbrukade åkermarken skall kompenseras.

Förutom att producera livsmedel så har lantbruksföretagen stor betydelse för klimatomställningen, det fossilfria samhället, den biologiska mångfalden och att hålla landskapet öppet. Ca 80-90% av de klimatpåverkande växthusgaserna, som släpps ut i Sverige, absorberas av jord- och skogsbruket. En välskött skog bidrar inte bara med pappersprodukter, träprodukter och förnybar energi utan är också en kolfälla som kraftigt reducerar växthusgaserna. Skogar som läggs i reservat och där virkesuttag förbjuds saknar betydelse i klimatomställningen. Dessa skogar och marker kan istället tillföra mer växthusgaser. Även åker-, vall, ängs- och betesmarker binder mycket koldioxid.

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

Hela 70% av klimatpåverkan från den mat vi äter uppstår i andra länder, trots att bara hälften av maten är produceras i Sverige. Om vi åt mindre importerad mat och mera svenskt skulle klimatpåverkan minska markant.

För att klara de mål på klimat- och energiområdet som riksdag och regering ställer sig bakom krävs ett starkt och aktivt jordbruk i kommunen. För att detta skall uppnås krävs

- att jordbruket skall värnas gentemot motstridiga intressen och att inte jordbruksmark exploateras;
- att kommunen skall medverka till att det skall vara enkelt att vara jordbrukare i Höors kommun.

Jordbruket är även en viktig del i energiomställningen. Gödsel från djurhållning och rester eller produkter från växtodlingen kan ge biogas.

Sammanfattning

Man kan naturligtvis hänvisa till att det är "bara" ca 14 hektar som tas i anspråk, men resonerar alla kommuner på samma sätt, som Höors kommun, så rör det sig om tusentals hektar åker- och betesmark som tas ur produktion varje år. Vilket inte överensstämmer med målsättningen att öka den svenska livsmedelsproduktionen och en ökad själv - försörjningsgrad. Man ser inte att man är en del av helheten. För berörda livsmedelsproducenter kan varje hektar åkermark vara av stor betydelse vilken har framkommit de senaste åren. Även Höors kommun borde ta sitt ansvar och bevara den åkermark som finns inom kommunen och exploatera andra områden som i mindre utsträckning påverkar åker- och betesmarker i kommunen.

Lokala synpunkter

Den aktuella marken används idag bl. a. till jordgubbsodling. Eftersom bärodlingen har stora krav på markens beskaffenhet och läge samt att det finns tillgång till vatten för bevattning är det svårt att hitta annan lämplig mark i den mellanbygd med högst varierande landskap som Höör är.

Jordgubbsodlingen är mycket arbetsintensiv och kräver exceptionellt mycket transporter och körningar till och från fält med traktorer och maskiner. Av både ekonomiska- och inte minst miljöskäl är det extra viktigt att hitta lämplig mark som ligger så nära brukningscentrum som möjligt.

Närheten till kunden och marknaden är av avgörande betydelse då målet är att ha så stor del närproducerade produkter som möjligt i kommunens butiker, därför är det viktigt att bevara den återstående arealen av åkermark som är lämplig för denna typen av verksamhet. Odlingen som inkludera självplockning bidrar till att locka besökare från stora delar av länet till kommunen vilket ökar utbudet av "sommaraktiviteter" Höör och bidrar därmed till ett attraktionsvärde för både turismen och handeln i kommunen. Denna verksamhet är helt beroende av att drivas med närhet till både samhället och brukningscentrum och ersättningsmark kommer att bli väldigt svår att finna.

Det odlas även kom & vall på marken idag, bebyggandet av marken innebär att våra transporter ökar från idag 2 km till 8 km för att finna ersättningsmark.

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

En del av arealen odlas idag ekologiskt sedan år 2000 vilket innebär att den eventuella ersättningsmarken måste ligga i karens 2 år för att bli godkänd som ekologisk, ett ekonomiskt avbräck för odlaren.

För att kunna bibehålla en lokal livsmedelsproduktion måste vi ta hänsyn till proportionerna mellan olika typer av möjlig markanvändning. Höors kommun, i synnerhet de centrala delarna, ligger i en mellanbygd med förhållandevis liten del produktiv åkermark och denna bör därför värderas extra högt.

Då byggnation av vägar, tomter och hus är en permanent destruktion av mark får detta inte ske lättvindigt och Höors Kommun borde gå i bräschen och visa att det går att jobba med förtätning och lägga bebyggelse på mark som inte är lämplig för livsmedels- och energi-produktion.

Den mark som denna plan berör är den bästa åkermarken som finns i närheten av tätorten!!!

Kommentar: Samhällsbyggnadssektor delar skribenternas uppfattning när det gäller värdet av det berörda markområdet för jordbruksproduktion och att detta är ett viktigt intresse. Tätortsutveckling och nya bostadsområden innebär alltid en ny prioritering av hur marken bör användas och att något intresse får stå tillbaka för att detta ska ske. Mot den bakgrunden har Höors kommun i översiktsplanen satt sikte på ett effektivt markutnyttjande med förtätning och omvandling av befintliga stadsdelar och ytorna för nyexploatering har därmed kunnat hållas nere. Trots det behövs mark för att Höors tätort ska kunna växa även utanför den befintliga tätortsgränsen. Den jordbruksmark som berörs av stadsdelsprogrammet har då ett strategiskt viktigt läge med det korta avståndet till Höors station och till centrum. Mot den bakgrunden har Höors kommun satt exploateringsintresset framför jordbruksintresset.

Handling nr 31 (21 namnunderskrifter)

Planerna för denna bebyggelse väcker mycket ilska och frustration men också många funderingar hos oss redan boende i området! Vi var mycket väl medvetna om att det skulle byggas på detta område – men inte denna typ av byggnad utan det som är attraktivt för Höor och det som efterfrågas: småskalighet på de offentliga serviceinstituten, villor, radhus eller på sin höjd marklägenheter!

Vi vill veta:

- Hur tänker ni med 500 barn till skolorna? Var ska de komma från - nuvarande skolor eller nyinflyttade? Om de kommer från nuvarande skolor- vilka befintliga kommer att stängas?

Kommentar: Skollokaler behövs för att möta befolkningsutvecklingen. Avsikten är alltså inte att stänga någon befintlig skola utan att utöka med en ny skola och flytta verksamhet från temporära lokaler.

- Hur ska byggnationen av området finansieras? Höjning av skatten i en kommun med en av de högsta skatterna i Skåne!?

Kommentar: Avsikten är att lokalerna för kommunens verksamheter ska byggas av Höors Fastighets AB, HFAB, som Höors kommun äger. Bolagets verksamhet är inte

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

skattefinansierad. Däremot tar HFAB ut hyreskostnader av kommunen och boende. Investeringen genererar alltså en hyreskostnad för kommunens verksamhet. Denna täcks delvis genom att temporära hyreslokaler och hyrda platser sägas upp, dels genom effektivisering och synergieffekter av verksamheterna när man får lokalerna samlade och till viss del genom större skatteunderlag till följd av befolkningstillväxt. Omprioriteringar i den kommunala budgeten kan också vara nödvändiga.

- Trafikeringen till de olika byggnaderna - hur planeras för den? Vilken statistik finns för bussresande i kommunen nu? Finns bevis på att denna används? Om inte hur motsvarar en ökad transport med bil, servicefordon och lastbilar era miljömål?
- Ni vill underlätta för cykeltransport - vilken statistik finns för att den kommer att öka?

Kommentar: Nybyggnad leder alltid till ökade transporter och i Höör sker transporter till stor del genom egen bil, både i kommunen som helhet och i tätorten Höör. Det finns en helt ny resvaneundersökning som visar att bilen är det huvudsakliga transportmedlet i 64% av kommuninvånarnas resor, att jämföra med tåg (22%), cykel (7%), gång (5%) och buss (2%). För att nå miljömålen gäller det att successivt sträva mot att biltrafikens andel ska minska och att de andra trafikslagen ska öka. Det gör vi genom att ge goda förutsättningar att resa kollektivt samt gå och cykla.

Ni hänvisar till de Globala målen för hållbar utveckling 2020 i era mål och visioner:

- Hur stämmer det överens när ni tar bort en av de finaste möjligheterna för närodlad jordbruk genom att bygga på ypperlig jordbruksmark?

Kommentar: Se kommentar till handling nr 32 ovan.

- Småskalighet och att ta vara på det vi redan har - minska resursslöseri - hur stämmer detta överens med storleken på denna byggnation?

Kommentar: Nybyggnationen syftar alltså i första hand till att möta nya behov. Det står inte i konflikt med att fortsätta ta hand om befintliga lokaler för skola, särskilt boende med mera. Resurshushållning eftersträvas bland annat genom samutnyttjande av lokaler, synergieffekter mellan olika verksamheter och ett effektivt storkök som serverar flera olika verksamheter.

- Samt ta vara på det vi har - vi har en riktigt fin idrottshall som redan är välkänd och välfungerande - bör vi inte ta vara på den istället! Vilka idrotter vill ni satsa på i denna nya? Vilken statistik har ni som underlag?

Kommentar: De idrottshallar som finns i kommunen är hårt uppbokade dag- och kvällstid. Enligt den nya läroplanen införs en reform om ökad skolidrottsundervisning vilket kommer att öka behovet av tider i idrottshallar ytterligare. Det finns idag inte tillräckligt med tider i befintliga hallar för att möta efterfrågan från olika föreningar. Den nya idrottshallen kommer att vara multifunktionell med ungefär samma funktioner och utrustning som Sätöftahallen har idag och kunna användas för skolundervisning såväl som föreningsverksamhet.

Denna byggnation som planeras är en belastning på miljön, ger slöseri av resurser och förstör för det småskaliga, närodlade jordbruket!

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

På samrådsmötet fick vi reda på vid att detta förslag på byggnation gemensamt klubbats igenom dvs majoriteten tyckte detta var ett bra förslag - vi vill veta vilka partier röstade för och vilka emot.

Kommentar: Kommunstyrelsens protokoll är öppna för allmänheten och finns på kommunens hemsida under fliken Kommun och politik/Möten, kallelser och protokoll/Kommunstyrelsen ([länk](#)). Aktuellt beslut fattades vid sammanträdet 14 maj 2019.

Ni pratar om Höör kommuns tillgångar och de TVÅ viktigaste är:

- RELATIONER och FÖRHÅLLANDE
- NATUR OCH MILJÖ

HUR överensstämmer dessa med den bebyggelse ni planerar på Maglehill?

Vi börjar med Relationer och förhållande:

Vems förtroende är det som räknas och vems intressen är det ni vill bevaka? De främst berörda dvs vi som redan bor i området eller de ni tror att ni kan locka hit?

Är det folk utifrån som ni vill locka hit? Vad är det för bild ni har som ni tror de vill ha? Vi talar från erfarenhet och det som lockar dem är: det småskaliga samhället med mindre förskolor och skolor. De lockas knappast av stora skolor med de ofta dåliga erfarenheter de har med sig från dessa därifrån de flyttar.

Ni pratar också om fler lägenheter nära centrum. De redan boende i Höör kommer knappast att lockas av att behöva flytta längre ut från de centrala delarna och inte heller de som ni räknar med som kommer från andra håll kommer att lockas av lägenheter i utkanten av Höör. Det som lockar de flesta hit är möjligheten till att köpa ett hus, radhus eller marklägenhet i närheten till naturen - inte en hyresrätt i ett sjuvåningshus! Samt kommer de knappast att - som ni tror- använda buss för att ta sig till affärer, apotek och andra serviceinstitut. Vi ser redan att de flesta bussar går runt tomma i hela Höör, det kommer att bli bilen som används för att ta sig runt.

Och vilket förtroende skulle ni ge oss redan boende i området genom att anlägga en bebyggelse som ni själva beskriver: "Byggnader för skola, idrott, förskola och särskilt boende kommer med sin storlek att dominera blickfånget" samt "Byggnaden för förskola kombinerat med särskilt boende, som planeras att byggas ut först, kommer att få en längd och tyngd som avviker från befintlig bebyggelse i Höör". Detta i ett område med betydande del villor och MINDRE bebyggelse. Det kommer att påverka vår boendemiljö på ett mycket negativt sätt med stora kolosser till byggnader placerade på det högsta läget i vår närmiljö!

Kommentar: All utveckling av kommunen behöver ske med hänsyn till både dem som bor och verkar i kommunen idag och med hänsyn till kommande generationer och nya invånare. Nybyggnation innebär alltid en avvägning mellan olika intressen och det är oftast inte möjligt att tillgodose alla synpunkter. Orter som växer skiftar successivt karaktär. Det är en naturlig del av utvecklingen och behöver inte vara ett problem. I översiktsplanen har Höör kommun pekat ut riktningen mot småstadens karaktär, medan orten idag kanske snarast upplevs som en stor by. I det här fallet har samhällsbyggnadssektor uppmärksammat att den nya byggnaden för förskola och särskilt boende kommer att avvika storleksmässigt och

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

det finns därför strategier för att utforma den så att den inte ska uppfattas som alltför dominerande. Tillåten nockhöjd sänks från +106 m över nollplanet (RH2000) till +102 m.

Genom detta kommer vi in på Natur och miljö:

Hur stämmer det överens med att bygga en skola förskola och äldreomsorg på ett område som är fullständigt vackert idag men som kommer att totalförstöras av denna byggnation? Och på en mark som klassas som Jordbruksmark 4?

Och hur kan ni säga att ni tänker HÅLLBART när ni planerar att flytta dessa till ett område som kommer att nås FRÄMST via bil!

De äldre barnen kan cykla men transporter till förskola och skola samt – som ni själva trycker på närheten till stationen – transporter fram och tillbaka till den kommer FRÄMST att ske med bil. Ni vill öka framkomlighet med nya cykelstråk men det är vardagens praktiska behov som kommer att avgöra – och tyvärr – kommer bilen att vinna i alla lägen eftersom det är för långt till och från stationen men också till de livsmedelsbutiker som vi i detta område har tillgång till.

Besökare till det särskilda boendet kommer också främst att använda sig av bilen. De som ska ta sig till och från idrottshallen - vilket färdstätt kommer de att använda? Sedan har vi transporter till matsal, särskilt boende osv med soptömning mm.

Detta innebär tung och stor trafikering på Maglasätessvägen alla dagar i veckan med: buller, avgaser och föroreningar för oss boende samt den natur och miljö ni säger att ni vill bevara!

HUR kan ni påstå att detta tar hänsyn till natur och miljö samt hur är detta hållbart!?

Vi tittar också på ekonomin:

Det är våra pengar ni använder – vem bygger ni för får våra pengar? När får vi se resultaten av denna ekonomiska påfrestelse på kommunens redan ansträngda ekonomi? Ni höjde skatten 2018 för att klara av ett budgetunderskott från 2017 – hur planerar ni för finansiering av denna byggnation?

Kom ihåg vilken som är Höors starkaste profil:

Det småskaliga, de fina naturområden och närheten till jordbruket- med storstaden på ett välbehövligt avstånd en tågres bort!

Använd er av detta vid planering av byggnation av ett område som Maglehill!

Kommentar: Maglasätessvägen är väl utformad för att klara tillkommande trafikmängder. En trafikutredning är genomförd och visar att riktvärden för buller kommer att klaras. Trafikavgaser är inte ett problem i Höors tätort, eftersom inga av våra vägar har så stora trafikflöden att det leder till skadliga nivåer. I övrigt har synpunkterna kommenterats ovan.

Grönstruktur

Handling nr 27 (Två namnunderskrifter)

2008-07-25 skickade samtliga boende på Evert Nils väg i Höör in en skrivelse till kommunstyrelsen gällande Maglehills gård och yrkade på att Maglehills gård med uthus skulle rivas.

Vi som köpte tomt på Evert Nils väg hade via de skisser som kommunen visat i samband med tomtförsäljningen sett att ett grönområde för rekreation och lek skulle anläggas på den plats där Maglehills gård låg och hela vägen till tomten med fastighetsbeteckningen Fårtickan 1.

Kommunstyrelsen hade ett möte 2008-08-12 (DRN 180/07-04) där kommunstyrelsen beslutar att "uppdra åt fastighetskontoret att låta riva bostadsbyggnaden Maglehills gård." och vidare "uppdra åt stadsarkitekten att planlägga ett grönområde på platsen".

Maglehills boningshus är rivet sedan många år och på platsen växer nu både gamla och nya träd. Alla barn som bor i området använder dungen med träd för lek och kojbyggande. Vilda djur om håller till i området strövar fritt där och boende runt om njuter av grönskan som frodas.

Enligt Stadsdelsprogrammet för västra Höör (KSF 2019/29), sid 5 finns det inritat tomter för hus på denna plats där kommunstyrelsen beslutat att det ska anläggas ett grönområde. Grönområdet är på stadsdelsprogrammet inritat endast bakom tomterna Fjällskivlingen och fortsätter inte längs hela kullen. Det som är grönt på stadsdelsprogrammet bakom tomterna med fastighetsbeteckning Flugsvampen och Fårtickan är den sluttning ner mot ett avrinningsdike som finns idag.

Högsta punkten i bilden ovan är där det nu är inritat framtida tomter. Vi som bor i direkt anslutning till dessa känner ett stort obehag då det finns en stor oro för den nivåskillnad som föreligger. Avståndet mellan befintliga tomter (Fårtickan och Flugsvampen) där det är ritat grönt är inte rimligt med hänsyn till den höjdskillnad som finns idag.

Vi önskar få veta varför den som ritat planen inte tar hänsyn till det beslut om ett framtida grönområde kommunstyrelsen tagit.

Kommentar: Kommunens översiktsplan ska ge vägledning för beslut om hur markområden ska användas. När samhällsbyggnadssektor föreslår utveckling av nya stadsdelar och planområden tittar vi därför i översiktsplanen. Berörda markområden ingår i utbyggnadsområde för tätortsutveckling och bostadsutbyggnad. Så ser det ut både i den nu gällande översiktsplanen, och i den översiktsplan som gällde åren 2002-2018. Det har inte funnits någon markering för grönområde på den plats som omnämns i yttrandet. Samhällsbyggnadssektor har inte närmare kännedom om hur det KS-beslut som nämns i yttrandet följdes upp. Vi kan bara konstatera att det inte gjorde avtryck i översiktsplanen eller i några andra plandokument.

Höjdsättningen av området kommer att studeras närmare inför formell detaljplanprocess.

Handling nr 28 (Två namnunderskrifter)

Vi bor på Evert Nils Väg och har studerat stadsdelsprogrammet för Västra Höör och oroas över planerna på nya tomter i direkt anslutning norr om vår fastighet. Vi hade hoppats att

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

kommunen skulle stå vid sitt ord om att låta området förbli grönområde. Om inte så, hur motiverar kommunen att bebygga grönområdet? Nya fastigheter skulle förstöra den lek- och rekreationsyta som nyttjas av hela vår gata samt närliggande. Därtill kan vi inte acceptera bebyggelse så nära vår tomt på en nivåskillnad på ca +3 m.

Kommentar: Se kommentar ovan till yttrande med handlingsnummer 27.

Trafik**Handling nr 30 (50 namnunderskrifter)**

Det är med glädje vi ser att Höör utvecklas och nya områden tas i bruk för bostäder, samhällsservice och allmän rekreation. Det är vår förhoppning att allt sker i linje med den profil och de strategier, som präglar Höörs kommun. En småskalighet, ett naturnära tänkande och en hållbar och bärkraftig infrastruktur.

Vi som skriver detta bor på Evert Nils väg, en tarm västerut från Dammgatan. Allt sedan området bebyggdes i början av 2000-talet har Evert Nils väg varit en återvändsgata; i storlek, dimension, konstitution och övriga betingelser har den varit avsedd för begränsad trafik till de sjutton fastigheterna. Alla de boende och besökande till husen har tagit hänsyn till detta och visat särskild respekt för att barn vistas på eller nära vägen.

Barn använder vägen till och från skolan, till att ta sig till andra aktiviteter, för besök till kompisar eller bara för att cykla och gå. En ökad bil trafik ökar risker och faror, gatan är i dagsläget inte anpassad för ytterligare trafik, den har inte avskilda ytor för gång- och cykeltrafik, dessutom har den på vissa ställen smala passager.

Dessutom finns det alldeles i början av Dammgatan Sunnanängs Waldorfförskola, där det under vissa tidpunkter är frekvent trafik, barn lämnas och hämtas, det är stor rörelse kring skolan; ökad allmän biltrafik skapar inte bara trängsel, utan även här uppstår en ökad risk för incidenter och olyckor.

Nu visar de nya planerna för byggandet på Maglehill att Evert Nils väg ska bli en genomfartsväg. Motivet från samhällsplanerarnas sida är att de boende på Evert Nils väg lätt ska kunna ta sig till Maglehillområdet. Det är säkert väl tänkt, men behovet av att köra bil är inte nödvändigt; Det räcker gott och väl med en gång- och cykelväg. Övriga, som bor på annat håll och har ärenden till Maglehill kan mycket väl och utan besvär välja andra vägalternativ.

Vi som bor/har verksamhet på Dammgatan instämmer när det gäller sakfrågan – ingen genomfartsväg, de boendes synpunkter på Evert Nils väg.

Kommentar: Avsikten är att lokalgatan Evert Nils väg ska förlängas in i det nya området och att det ska bli fysiskt möjligt att köra igenom. Den ska dock inte utformas som en genomfartsväg – tvärtom ska den behålla sin karaktär av lokalgata. Samhällsbyggnadssektor bedömer att risken för att vägen ska utnyttjas för genomfart är liten, med tanke på att det kommer att finnas andra vägar som är närmre och mer anpassade för genomfart. Avsikten är att därtill utforma lokalgatorna med fartdämpande

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

åtgärder som gupp/upphöjda cykelbanor. Detta beskrivs närmare i PM Nytt gatunät för västra Höör som ska utgöra underlag för kommande detaljplaner och genomförande.

Karin Kallioniemi
Samhällsplanerare/Kommunarkitekt