

## Översiktsplan för Höors kommun

### Handläggning

Kommunstyrelsen beslutade 16 januari 2018 att godkänna förslag till översiktsplan för Höors kommun för utställning. Planhandlingarna innehöll även miljökonsekvensbeskrivning till planen. Planförslaget har varit utställt och tillgängligt för granskning 23 januari till 23 mars 2018. Planförslaget har funnits tillgängligt på kommunens hemsida, i kommunhusets medborgarcenter, på biblioteket och biblioteksfilialerna. Utställningen har funnits i kommunhusets medborgarcenter. Tre öppna informationsmöten har genomförts på kulturhuset Anders och på Älvkullen.

I detta granskningsutlåtande redovisas inkomna yttranden tillsammans med kommunens bedömning i frågan och kommentarer om hur planförslaget har påverkats av synpunkten. Granskningsutlåtandet avslutas med en sammanfattning av de ändringar som genomförts inför antagandet.

### Översiktsplan 2012 -> Översiktsplan för Höors kommun

Vid samrådet 2012 kallades planförslaget för *Översiktsplan 2012*. Nu heter plandokumentet i stället *Översiktsplan för Höors kommun*. Planen består av två tryckta delar: Utvecklingsdelen och Hänsynsdelen. Det finns även en klickbar webbkarta. Tillsammans är de översiktsplanen.

### Sammanfattning av justeringar efter utställning

Inkomna synpunkter har inte gett anledning att ändra i innebörden av planförslaget. Däremot har det i några fall funnits behov av att förtydliga och komplettera innebörden av förslaget och att uppdatera med referenser till nya underlag och analyser.

Flest synpunkter har berört den framtida **nya förbifarten** öster om Höör. Därför har kommunen ägnat särskild omsorg åt att göra tydligt att de möjliga lösningar som beskrivs och jämförs i planen inte avser färdigstuderade vägkorridorer utan representerar schematiska vägsträckningar. Omfattande utredningsarbete återstår och kommer att utföras i Trafikverkets regi. Det är inte säkert att slutlig vägkorridor kommer att likna något av de schematiska sträckningsalternativen. De ställningstaganden och bedömningar som framgår i översiktsplanen är baserade på det underlag som funnits tillgängligt vid arbetet med översiktsplanen och syftar till att så långt möjligt göra en översiktlig bedömning av för- och nackdelar med de schematiska sträckningsalternativen ur Höors kommuns perspektiv (U5.4).

**SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR**

Strategiska enheten

Region Skånes arbete med **RTI-plan för 2018-2029** (Regional transportinfrastrukturplan) har löpt framåt parallellt med kommunens översiktsplanearbete. I januari 2018 lämnade regionen sitt förslag till regeringen. De infrastrukturprojekt som nämns i översiktsplanen har uppdaterats med en aktuell beskrivning av status i investeringsplaneringen. Det påverkar inte kommunens ställningstagande av vad som är långsiktigt lämpligt, men har konsekvenser för i vilken takt projekten kan förväntas genomföras.

**Jakt** är en del av både besöksnäring, rekreation och jord- och skogsbruk. Det framgick inte av tydligt utställningshandlingarna, men är nu inbegripet i beskrivningarna (avsnitt U4 och H3.6).

**Kulturmiljöavsnittet** har utvecklats när det gäller hur översiktsplanen förhåller sig till olika källor från riksantikvarieämbetet, kommunens egna inventeringar samt sockengillen och hembygdsföreningar. Avsnittet har också kompletterats med två hänsynsrutor med koppling till miljöbalkens hänsynsregler. Dessa hänsyn var underförstådda i utställningshandlingarna. Att de nu lyfts fram i hänsynsrutor innebär en mer konsekvent struktur jämfört med andra kapitel (H3.4).

I övrigt har redaktionella justeringar och förtydliganden genomförts i många olika avsnitt.

**SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR**  
Strategiska enheten

## Innehåll

Sammanfattning av justeringar efter utställning	s 1
Yttranden från statliga myndigheter	s 4
Länsstyrelsen	
Trafikverket	
.....	
Yttranden från kommunala nämnder, Höors kommun	s 18
Tekniska nämnden	
Miljö- och byggnadsnämnden	
Kultur- och fritidsnämnden	
Socialnämnden	
Barn- och utbildningsnämnden	
Yttranden från Region Skåne och andra kommuner	s 22
Region Skåne	
Hörby kommun	
Hässleholms kommun	
Klippans kommun	
Svedala kommun	
Yttranden från byalag och intresseföreningar	s 34
Centerpartiet	
Ringsjöns vattenråd	
Omställning Tjörnarps	
Södra Ringsjöortens bygdeförening	
Skriftliga yttranden från privatpersoner	s 48

## Yttranden från statliga myndigheter

### Länsstyrelsen

#### Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen är mycket positiv till det omfattande arbete och den höga ambition som Höör kommun tillägnar sitt översiktsplanearbete. Handlingarna ger en bra nulägesbeskrivning av Höör samt kommunens roll och förutsättningar i både ett lokalt och regionalt perspektiv. Översiktsplanen har ett systematiskt upplägg och de olika handlingar återspeglar och redogör för förutsättningar, möjligheter och konsekvenser inom kommunen för att nå sin målbild och sin utvecklingsstrategi. Länsstyrelsen anser att detta ger sammantaget en mycket god utgångspunkt för kommande planering i kommunen. Länsstyrelsen kan konstatera att de synpunkter som Länsstyrelsen framfört i samrådsskedet har bearbetats och utvecklats i handlingarna. De allmänna intressena är väldefinierade och noggrant redovisade i handlingarna.

Redovisningen av lagstiftningen och hänsynsområden för kulturmiljön på såväl nationell som regional och lokal nivå är utförlig och ger en god bild av de sammanhang som kulturhistoriska hänsyn behöver tas. Särskilt gäller detta de områden i Höör tätort samt i Tjörnarps och Norra Rörsby som omfattas av kulturmiljöunderlag som tagits fram under senare tid. Redovisade ställningstaganden ger mycket goda förutsättningar för att hantera kulturhistoriska värden vid lovgivning och planering. Länsstyrelsen saknar dock vägledning och ställningstaganden till hur värden inom riksintresset för kulturmiljö tillgodoses. Länsstyrelsen anser att översiktsplanen har en bra redovisning av både dagvattenpolicy och påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten, generella översvämningrisker och klimatpåverkan.

Av handlingarna framgår att för att kunna hantera transporter av gods och personer behövs ny infrastruktur. Länsstyrelsen anser dock att åtgärder som inte finns med i nu gällande ekonomiska planer inte ska användas som en planeringsförutsättning och kan därmed inte utgöra en förutsättning för ÖP då åtgärderna inte är beslutade och saknas i Trafikverkets åtgärdsplanering.

Länsstyrelsens övergripande ställningstaganden avseende skyldighet att lämna synpunkter enligt 3 kap. 16 § PBL anges här i punktform.

- Länsstyrelsen bedömer att det finns risk för att riksintresse för kulturmiljövärden (3 kap. 6 § MB) inte tillgodoses. Länsstyrelsen saknar vägledning och ställningstaganden för alla områden som omfattas av riksintresset med undantag från M37 Ageröd – Bosjökloster – Mölleriket.
- Länsstyrelsen bedömer att det finns risk för att riksintresse för anläggningar och kommunikationer (3 kap. § 8 MB) inte tillgodoses. Länsstyrelsen anser att det saknas beskrivning av hur riksintresse för kommunikation kommer att tillgodoses och vilka konsekvenser planförslaget har på riksintressena.
- Höör kommun har i framtagna handlingar konstaterat att buller kommer att hanteras i den fortsatta planeringen. Länsstyrelsen bedömer därmed att frågan kvarstår inför fortsatt planläggning och prövning.

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR  
Strategiska enheten

- Länsstyrelsen bedömer att frågan om förenlighet med strandskyddslagstiftningen kvarstår vid kommande planläggning och prövningar för föreslagen utbyggnad av reningsverket vid Ormanäs och Jägersbo camping.

Länsstyrelsens synpunkterRiksintresse för kulturmiljövården (3 kap. 6 § MB)

Riksintresse för kulturmiljövården M37 Ageröd – Bosjökloster – Mölleriket beskrivs ingående och fördjupat utifrån värdekärnor inom det större området, vilket är positivt. I anslutning till de utvecklingsområden som rör riksintresset finns även redovisade bedömningar av påverkan på riksintresset. Länsstyrelsen ser ingen orsak att göra någon annan bedömning än kommunen i dessa delar. Länsstyrelsen saknar dock vägledning och ställningstaganden till hur värden inom riksintresset i övrigt kan säkerställas och utvecklas. Endast en kort text redovisar sådan hänsyn, och denna saknar helt egna kommunala och platsspecifika ställningstaganden. Länsstyrelsen bedömer att detta ger svaga förutsättningar att hantera riksintressets värden vid lovgivning, vilket på sikt kan leda till att värdena försvagas.

**Kommentar:** Platsspecifik vägledning bygger på att det finns ett tydligt förändringstryck att förhålla sig till. I dagsläget bedömer Höörskommun att förändringstrycket inom området är begränsat och att det därför inte har varit motiverat att ta fram sådan platsspecifik vägledning. På sikt har Höörskommun en ambition att komplettera kulturmiljöprogrammet så att det avser hela kommunen. Då bör riksintresseområdet vara prioriterat. En kommentar om detta infogas i planbeskrivningen, avsnitt H3.4.

Riksintresse anläggningar för kommunikationer (3 kap §8 MB)

Väg E22, väg 13 (Höör-Ystad) samt väg 23 i Höörskommun är utpekade som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Figur H4.1.4 i Hänsynsdelen av översiktsplanen överensstämmer inte med beskrivningen i text avseende vilka vägar som är av riksintresse i Höörskommun. Kartan kan tolkas som att hela väg 13 samt väg 17 är av riksintresse, vilket inte är korrekt och behöver ändras i översiktsplanen. Väg 17 är inte av riksintresse, och väg 13 är av riksintresse på sträckan Höör-Ystad.

Länsstyrelsen anser att det saknas beskrivning av hur riksintresse för kommunikation kommer att tillgodoses och vilka konsekvenser planförslaget har på det riksintresset. Länsstyrelsen gör därmed bedömningen att frågor som berör riksintresset för kommunikation kvarstår inför kommande planläggning och prövning.

**Kommentar:** Kartfiguren byts ut så att den visar vägar av riksintresse. Höörskommun bedömer att det inte finns några konflikter mellan planförslaget och riksintresse för kommunikationer.

Strandskydd

Länsstyrelsen delar uppfattningen att det är möjligt att i framtiden utveckla reningsverket inom strandskyddat område. En noggrann prövning mot strandskyddsbestämmelserna i samband med detaljplanläggning kommer dock bli nödvändig.

Länsstyrelsen ser även vissa möjligheter att utveckla Jägersbo camping vid prövning mot strandskyddsbestämmelserna. I detta sammanhang vill Länsstyrelsen påpeka att det oftast

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR  
Strategiska enheten

är lättare att förena uppställningsplatser för husvagnar och husbilar än med t.ex. stugor och andra permanenta anläggningar med strandskyddet. Länsstyrelsen anser att det generellt sett är lämpligare att pröva ett upphävande av strandskyddet vid detaljplanering än att hantera det som en dispens. Länsstyrelsen gör bedömning att frågan om utbyggnad inom strandskyddat område för Jägersbo Camping och reningsverket vid Ormanäs kvarstår vid fortsatt planläggning och prövning.

Länsstyrelsens RådgivningRingsjöbandet

Länsstyrelsen anser att i en kommunomfattande översiktsplan bör tidigare fördjupade översiktsplaner arbetas in i det dokumentet av tydlighetsskäl. Den fördjupade översiktsplanen för Ringsjöbandet redovisas som fortsatt gällande med ändringar. Länsstyrelsen har inte kunnat ta ställning till förändringar av fördjupningen då handlingarna som ska prövas i sin helhet inte ingått i granskningen. Länsstyrelsen bedömer att det granskningsyttrande som Länsstyrelsen avgett (Länsstyrelsens DNR 402-29113-15) till den fördjupade översiktsplanen för Ringsjöbandet fortsatt gäller.

Buller

Avseende figur H5.2.3 och H5.2.4 vill Länsstyrelsen förtydliga att kartorna är redovisade i Lden, det vill säga det europeiska måttet för buller. De europeiska måtten för buller skiljer sig från svenska mått och måtten har olika användningsområden. Lden är inte jämförbart med de svenska ekvivalent- och maxnivåerna. För Sverige gäller mål, mått och åtgärdsplaner enligt beslut från riksdag och regering.

**Kommentar:** Av texten i avsnitt H5.2 framgår att kommunen är medveten om de riktvärden som är reglerade genom svensk lagstiftning. Figurtexten till H.5.2.3-4 förtydligas så att det tydligt framgår att kartläggningen utgår från EU:s bullermått och inte de svenska riktvärdena. Även brödtexten har justerats.

Fornlämningar

Avseende redovisade utvecklingsområden vill Länsstyrelsen påpeka att det i anslutning till flera av dessa finns kända fornlämningar som behöver hanteras i den fortsatta planeringen.

Arkeologisk utredning kommer även att krävas av områden som planeras för exploatering för att fastställa om ytterligare fornlämningar finns inom områdena. Chansen att påträffa fornlämningar är exempelvis stor i anslutning till stränderna längs Ringsjöbandet. Länsstyrelsen uppmanar därför kommunen att redan tidigt i planeringen samråda med Länsstyrelsens kulturmiljöenhet om behovet av arkeologiska insatser.

Inom utbyggnadsområdet Maglehill finns två boplatssområden som är registrerade i FMIS. Länsstyrelsen har tidigare efter genomförd förundersökning tagit ställning till att ytterligare arkeologiska åtgärder inte behövs i anslutning till lämningarna.

Infrastruktur

Kommunen bör uppdatera översiktsplanen vad gäller Regional transportinfrastrukturplan för Skåne, RTI och Nationell plan för transportsystemet, NTI 2018-2029, innan antagandet

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR  
Strategiska enheten

så att handlingen inte är inaktuell, eftersom de båda planerna kommer att antas innan sommaren 2018.

**Kommentar:** Höörs kommun har nu tagit del av det förslag till transportinfrastrukturplan som Region Skåne överlämnade till regeringen i slutet av januari och har uppdaterat planbeskrivningen utifrån detta förslag.

Kommunen har i sin planering utgått från att upp till 5 km från en station är ett stationsnära läge. En stor del av bostadsutbyggnaden föreslås på ett avstånd som är mer än 2 km från stationen. Länsstyrelsen anser inte dessa utbyggnadsområden kan anses utgöra stationsnära läge och ger därför inte en förutsättning för hållbar utbyggnad. Förslaget följer inte kommunens mål att nya bostäder ska koncentreras i områden med god kollektivtrafik.

**Kommentar:** Det är en missuppfattning att Höörs kommun utgår från 5 km från station som stationsnära läge. Höörs kommun menar att 2 km är gränsen för stationsnära läge, och de stationsnärhets-cirklar som finns på flera kartor i planen har 2 km som största radie, tillsammans med 600 m och 1000 m. 86 % av de bostäder som föreslås i utbyggnadsområden ligger inom 2 km från station.

Däremot innehåller planen ett resonemang om att det kan vara rimligt med mindre kompletteringar upp till 5 km från station om det finns en säker cykelväg. Det gäller för ca 170 bostäder i utbyggnadsområden vid Sätöfta och Ljungstorp.

#### Järnväg – Södra stambanan

Utbyggnad till fyra spår på Södra stambanan (utöver Lund-Arlöv) finns inte med i det förslag till ny Nationell plan för transportsystemet 2018-2029, som Trafikverket efter direktiv och infrastrukturproposition från regeringen har tagit fram. Trafikverket anser ändå att det är positivt att kommunen lyfter frågan om att reservera mark i järnvägens närhet. Detta kan behövas för utveckling av järnvägen, även om fyra spår på Södra stambanan inte blir aktuellt.

Oberoende av höghastighetsjärnvägen kan det i framtiden komma att bli aktuellt att exempelvis förlänga befintliga vändspår på Södra stambanan vid Höörs station. Kommunen har i markanvändningskartan inte markerat en ny sträckning för "eventuell höghastighetsbana" genom Höör, vilket Länsstyrelsen anser är korrekt hantering, innan det finns en beslutad korridor för banan.

**Kommentar:** Höörs kommun värdesätter länsstyrelsens tydlighet i frågan om järnvägsutbyggnaden och noterar i övrigt de synpunkter som inte fått en närmare kommentar.

#### **Trafikverket**

Översiktsplanen berör på ett eller annat sätt områden som är utpekade som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken (riksintresse för väg och järnväg). Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Den nu aktuella översiktsplanen får inte påverka riksintressena negativt.

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR  
Strategiska enheten

Flera av utbyggnadsområdena i översiktsplanen ligger i anslutning till statlig infrastruktur. För att kunna ta ställning till om områdena är lämpliga för de ändamål som anges i översiktsplanen behöver i flera fall kompletterande/fördjupade utredningar göras i kommande planeringsskede, för att Trafikverket ska kunna ta ställning till om föreslagen markanvändning är lämplig utifrån exempelvis buller, vibrationer, risk, trafikallstring etc.

Trafikverket anser att gällande riktvärden för buller och vibrationer ska innehållas vid planering av ny bebyggelse. Det är kommunen som ska bekosta eventuella buller- eller vibrationsskyddsåtgärder. Även risk och andra frågor måste beaktas och hanteras vid planering av bebyggelse i närheten av infrastruktur.

**Kommentar:** Höors kommun ser inga konflikter mellan planförslaget och utpekade riksintressen. Kommunen är medveten om att det krävs en mer detaljerad redovisning i samband med kommande detaljplaner som kan påverka statlig infrastruktur. Gällande riktvärden beaktas alltid i samband med detaljplaner.

Översiktsplanen föreslår/nämner åtgärder i statlig infrastruktur som inte finns med i nu gällande ekonomiska planer. Trafikverket vill förtydliga att möjlighet och lämplighet för sådana åtgärder måste prövas i särskild ordning, och dessa åtgärder kan inte användas som en planeringsförutsättning av kommunen. Om översiktsplanen, eller kommande detaljplaner etc, medför behov av åtgärder i den statliga infrastrukturen, så ska dessa bekostas av kommunen.

**Kommentar:** De infrastrukturåtgärder som föreslås i översiktsplanen är utpekade utifrån befintliga behov identifierade av tekniska nämnden. Inga av åtgärderna har en direkt koppling till utbyggnad som föreslås i översiktsplanen.

Avseende figur H5.2.3 och H5.2.4 vill Trafikverket förtydliga att kartorna är redovisade i Lden, det vill säga det europeiska måttet för buller. De europeiska måtten för buller skiljer sig från svenska mått och måtten har olika användningsområden. Lden är inte jämförbart med de svenska ekvivalent- och maxnivåerna, och även mottagarhöjd skiljer sig åt jämfört med svenska mått. Kartläggningarna enligt förordning om omgivningsbuller (som ovan nämnda kartor redovisar) är främst till för sammanställningar och jämförelser inom EU. Kartorna är inte underlag för åtgärder inom Sverige. För Sverige gäller mål, mått och åtgärdsplaner enligt beslut från riksdag och regering.

**Kommentar:** Av texten i avsnitt H5.2 framgår att kommunen är medveten om de riktvärden som är reglerade genom svensk lagstiftning. Kommunen ska enligt 3 kap 5 § punkt 3 visa i översiktsplanen hur miljö kvalitetsnormer följs, och eftersom EU-reglerna om omgivningsbuller i Sverige har status av miljö kvalitetsnormer bedömer Höors kommun att det är rimligt att visa vilka områden som är bullerutsatta enligt dessa kartläggningar. Figurtexten till H.5.2.3-4 förtydligas så att det tydligt framgår att figurerna avser miljö kvalitetsnormer enligt EU-direktiv och inte de svenska riktvärdena. (Förtydliga även brödtext?)

#### Vägar och cykelvägar

Väg E22, väg 13 (Höör-Ystad) samt väg 23 i Höors kommun är utpekade som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Figur H4.1.4 i Hänsynsdelen av översiktsplanen överensstämmer inte med beskrivningen i text avseende vilka vägar som



SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR  
Strategiska enheten

är av riksintresse i Höors kommun. Kartan kan tolkas som att hela väg 13 samt väg 17 är av riksintresse, vilket inte är korrekt och behöver ändras i översiktsplanen. Väg 17 är inte av riksintresse, och väg 13 är av riksintresse på sträckan Höör-Ystad. Avseende riksintresse för väg 23 vill Trafikverket framföra att när lokaliseringsstudien är avslutad och beslut fattat om vägkorridor avser Trafikverket att hävda detta som riksintresse för planerad infrastruktur. När den nya vägen är klar och väg 23 flyttad, så flyttas också riksintresset för befintlig väg 23 till den nya vägen.

**Kommentar:** Kartfiguren byts ut så att den visar vägar av riksintresse. Höors kommun ser fram emot att det kommer ett nytt riksintresseutpekande när det är klart var vägen ska gå i framtiden och avser att hantera de nya förutsättningarna i kommande översiktsplanering.

På sidan 180 i kapitel 5 i Utvecklingsdelen av översiktsplanen visar kommunen en schematisk skiss från Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) väg 13/23 Ekeröd-Sandåkra. Trafikverket vill förtydliga att detta är just en schematisk skiss, och den ska inte tolkas som olika vägsträckningsalternativ. Pilarna är schematiska och motsvarar inte utredningsområdets utbredning. Utredningsområdet kan behöva vara större/bredare för att kunna titta på alla möjliga alternativ. Särskilt den östra pilen representerar ett betydligt större område som kan innehålla flera tänkbara vägsträckningar, där det gamla förslaget C2 kan vara ett av alternativen som ska studeras. I det skede av processen som är nu anser Trafikverket att redovisningen ska hållas på en schematisk nivå, varför vi anser att den bild som kommunen presenterar på sidan 181 i kapitel 5 i Utvecklingsdelen ska tas bort ur översiktsplanen. Denna bild är allt för detaljerad i detta skede. Efter avslutad ÅVS har Trafikverket tittat närmare på utredningsområdets avgränsning för att möjliggöra utredning av alla tänkbara alternativ. Det måste framgå av översiktsplanen att utredningsområdet är större än de pilar som schematiskt visas i figur U5.4.8. Då utredningsområdets avgränsning är ett pågående arbete måste kommunen och Trafikverket ha fortsatt dialog och kontakt för att kommunen ska kunna få in en korrekt beskrivning över utredningsområdet i översiktsplanen inför antagande.

**Kommentar:** Avsnitt U5.4 har kompletterats i både brödtext och figurtext så att det ännu tydligare ska framgå att Trafikverket kommer att utreda alternativa vägsträckningar i sitt fortsatta arbete. Höors kommun bedömer att kartfiguren på sida 181 har en viktig funktion för kommunens beredning och ställningstaganden inför de principiellt olika stråk som finns för den nya vägen. Kartfiguren finns därför kvar, men har justerats grafiskt för att tydligare kommunicera att det handlar om principiella stråk. Den utvecklade brödtexten är också avsedd att minska risken för feltolkning.

Kommunen gör på sidan 182-185 i Utvecklingsdelen en omfattande konsekvensbedömning utifrån ovan nämnda schematiska skisser för väg 13/23. Trafikverket vill förtydliga att konsekvensbeskrivning av olika vägsträckningsalternativ görs i den kommande processen för vägplan, och sker inte i kommunens översiktsplan. Kommunen kommer att erbjudas flera möjligheter att delta i den processen och formellt yttra sig över den lokaliseringsstudie som ska ligga till grund för val av vägsträckning. Trafikverket anser att en så detaljerad konsekvensbeskrivning som görs på sidan 182-185 inte bör presenteras i översiktsplanen, utan den bör hållas på en mer övergripande nivå. Med fördel kan kommunen problematisera konsekvenser för exempelvis Höors tätort etc. utifrån de schematiska principskisserna. Detsamma gäller detaljeringsnivån på den beskrivning som

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR  
Strategiska enheten

kommunen gör av de olika alternativen. Exempelvis blir inte beskrivningen av befintlig sträckning korrekt då exempelvis breddning av vägen inom Höors tätort inte är möjlig.

**Kommentar:** Även kommunen har ett ansvar för miljöbedömning knutet till översiktsplaneringen. Processen att beskriva och bedöma miljökonsekvenser av förändrad markanvändning är en central del av kommunens planarbete.

Både väg 13 och 23 är av riksintresse för kommunikationer. Översiktsplanen får inte omöjliggöra någon av de alternativa sträckningar som kan komma att bli aktuella för utbyggnad av väg 13/23. Det är därför viktigt att en korrekt bild av utredningsområdet beskrivs i översiktsplanen. Det verksamhetsområde som i markanvändningskartan föreslås norr om Höors tätort, öster om Södra stambanan, hamnar till viss del inom utredningsområdet för väg 13/23. Här kan avgränsningen komma att behöva justeras. Detsamma gäller för naturområdet öster om Höör och bebyggelsegruppen Bokeslund/Klevahill, som presenteras som en sammanhängande bebyggelsegrupp. Här kan läsaren få uppfattningen att man riskerar att gå genom en sammanhållen befintlig bebyggelsegrupp om en sträckning mellan Bokeslund och Klevahill väljs, vilket inte är korrekt.

**Kommentar:** När Trafikverket har beslutat om ett uppdaterat riksintresseanspråk kommer Höors kommun att förhålla sig till det i sin planering. Höors kommun bedömer inte att utredningsområdet i sig är av betydelse som vägledning eller beslutsunderlag. Först när Trafikverkets utredningar har landat i en vägkorridor finns möjlighet att förhålla sig till det i kommunens planering och beslut om användning av mark och vatten.

Kommunen anger i översiktsplanen att man anser att väg 13 och 23 inne i Höör ska byggas om till stadsgator och att väg 23 söder om Höör behöver åtgärdas för att göras mindre attraktiv för genomgående trafik. Trafikverket vill förtydliga att detta inte är något som finns med i nu gällande ekonomiska planer. Det tidigare avtalet om åtgärder på väg 23 innehöll åtgärder som var anpassade för att klara en omfattande genomfartstrafik. Vid utbyggnad av en förbifart bör istället åtgärder göras som prioriterar lokala behov och gör vägen mindre attraktiv för genomgående trafik. I samband med vägprojekten för väg 13/23 kommer också frågan kring förändrat väghållansvar för väg 23 inne i Höör att prövas. Väg 13 har en viktig funktion för långväga transporter och godstrafik, varför det är viktigt att bibehålla och säkerställa framkomligheten för genomfartstrafik.

**Kommentar:** Höors kommun ser fram emot en närmare dialog med Trafikverket om vilken utformning som är lämplig för vägarna 13 och 23 i framtiden.

Kommunen lyfter i översiktsplanen fram både cykelvägar som finns med i förslag till ny Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029 (som Region Skåne efter direktiv och infrastrukturproposition från regeringen har tagit fram) och förslag till cykelvägar utöver dessa. Beslut om antagande väntas våren/sommaren 2018. Trafikverket anser att det tydligt, i både karta och text, ska framgå vilka av de i översiktsplanen presenterade förslagen till gång- och cykelvägar och korsningsåtgärder, som finns med i förslag till ny Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029, och vilka åtgärder som kommunen föreslår utöver det. Exempelvis finns inte väg 23 Ängsbyn-Rolsberga, Stanstorpsvägen (väg 1315), Södra Rörumsvägen till Bokeslund (väg 1335) med i förslag till ny Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029. Det samma gäller

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR  
Strategiska enheten

korsningsåtgärder, där kommunen föreslår åtgärder vid Nybykorset och Södra Ringsjöorten, som inte finns med i förslag till ny Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029.

**Kommentar:** *Beskrivningen kompletteras utifrån de senaste beskederna från Region Skåne angående objektens status i cykelvägsplan 2018-2029. Kommunens ställningstagande kring vilka cykelvägar som behövs och prioriteras är dock inte beroende av objektens status i cykelvägsplanen utan syftar till att lägga fast en strategisk prioritering på längre sikt. Framtida cykelvägar i markanvändningskartan speglar kommunens ställningstaganden snarare än aktuellt finansieringsläge.*

Beträffande gång- och cykelväg på sträckan Höör-Tjörnarps, så kommer Trafikverket att utreda cykelmöjligheter på den del av sträckan av väg 23 som kommer att mötessepareras. Först därefter tas beslut om huruvida parallell gång- och cykelväg ska byggas. Kommunen skriver i översiktsplanen att anläggande av en cykeltunnel i Tjörnarps är en del av ombyggnaden av väg 23. Trafikverket vill förtydliga att en sådan cykeltunnel kan komma att kombineras med biltrafik, men detta utreds i den fortsatta processen för vägplan.

Kommunen skriver i översiktsplanen att väg 13 ska ha längsgående cykelväg. Trafikverket vill förtydliga att det inte finns något beslut om detta även om det föreslagits i en ÅVS. Cykellösningar som binder ihop bebyggelseområden kan vara mer attraktiva än en cykelväg längs en hårt trafikerad väg. Lämpliga sträckningar för cykelvägar som knyter ihop befintliga parallella cykelmöjligheter mellan Fulltofta-Höör bör utredas vidare av Höors kommun tillsammans med Hörby kommun och Trafikverket parallellt med lokaliseringsstudien.

**Kommentar:** *Beskrivningen på sida 186 (Utvecklingsdelen) kompletteras med kommentar om att åtgärderna förutsätter överenskommelser med Region Skåne och Trafikverket, och att detaljer om utformningen utreds i samband med kommande vägplaner.*

För objekt som inte ligger inom detaljplan och som inte kräver bygglov, gäller enligt väglagen en tillståndspliktig zon på minst 12 meter (från vägområdesgräns). För en del vägar gäller ett utökat byggnadsfritt avstånd på 30 eller 50 meter från vägområdesgräns. Trafikverket anser att motsvarande byggnadsfria avstånd som gäller enligt väglagen och som beskrivs av länsstyrelsens beslut enligt 47§ väglagen bör säkerställas som bebyggelsefritt även inom detaljplanlagt område och vid bygglov. I Höors kommun gäller ett utökat byggnadsfritt avstånd om 30 meter för väg 13, väg 17 och väg 23, samt 50 meter för väg E22. Trafikverket anser att detta ska framgå i översiktsplanen. För en del utpekade utbyggnadsområden föreslås nya eller förändrade anslutningar till statliga vägar. Möjlighet och lämplighet för dessa måste prövas i särskild ordning.

**Kommentar:** *Byggnadsfria avstånd längs allmänna vägar gäller oberoende av kommunens översiktsplan och kräver inget särskilt ställningstagande. Planens ställningstaganden om vilken mark som är lämplig för bebyggelsen är inte heller detaljerade på en skalnivå som gör det relevant att redovisa 12, 30 eller 50 meters byggnadsfritt avstånd. Avsnitt H4.1 kompletteras dock med en generell text om byggnadsfria avstånd längs allmänna vägar.*

I översiktsplanen görs en kort beskrivning av funktionellt prioriterat vägnät (FPV). Trafikverket anser att en karta med det funktionellt prioriterade vägnätet med fördel kan presenteras i översiktsplanen. Det kan också med fördel framgå att vid planering som

## SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR

Strategiska enheten

innebär ny eller ökad trafik på befintliga anslutningar till FPV blir frågan hur dessa ska lokaliseras och 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.

**Kommentar:** Trafikverkets beskrivning av funktionellt prioriterat vägnät (FPV) behandlar infrastrukturens nuvarande funktioner, och tar inte hänsyn till planerade förändringar. Det gör att Höörskommun har begränsad nytta av att redovisa en särskild karta över FPV i sin översiktsplan. Däremot bygger planbeskrivningen avseende vägarnas nuvarande funktion begreppen från FPV (avsnitt U5.4).

Järnväg – Södra stambanan

Södra stambanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken.

Kommunen skriver på flera ställen i översiktsplanen att kommunen anser att Södra stambanan behöver förstärkas i befintlig sträckning, till på sikt fyra spår, även om det blir höghastighetsjärnväg i ny sträckning Hässleholm-Lund. De utredningar som Trafikverket har gjort visar inte på ett behov av utbyggnad till fyra spår på Södra stambanan med en ny höghastighetsjärnväg Hässleholm-Lund. Utbyggnad till fyra spår på Södra stambanan ((utöver Lund-Arlöv) finns inte med i det förslag till ny Nationell plan för transportsystemet 2018-2029, som Trafikverket efter direktiv och infrastrukturproposition från regeringen har tagit fram. Trafikverket anser ändå att det är positivt att kommunen lyfter frågan om att reservera mark i järnvägens närhet. Detta kan behövas för utveckling av järnvägen, även om fyra spår på Södra stambanan inte blir aktuellt. Oberoende av höghastighetsjärnvägen kan det i framtiden komma att bli aktuellt att exempelvis förlänga befintliga vändspår på Södra stambanan vid Höörs station.

Generellt anser Trafikverket att ny bebyggelse inte bör tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen (räknat från spårmittpå på närmsta spår).

På sidan 170 i Utvecklingsdelen i översiktsplanen skriver kommunen att "Region Skåne har åtagit sig att i samverkan med Trafikverket precisera behoven och föreslå lämpliga åtgärder i form av till exempel utökade plattformsspår och nya spår/fyrspår". Trafikverket känner inte igen detta, och efterlyser ett förtydligande kring var detta härrör ifrån, om det ska stå kvar i översiktsplanen.

**Kommentar:** Åtagandet finns i en avsiktsförklaring mellan Region Skåne och berörda sträckningskommuner, daterad november 2016.

Trafikverkets utredningar visar inte på att det skulle bli kapacitetsbrist på sträckan Lund-Malmö med utbyggt fyrspår (vilket visas i figur U5.2.1 på sidan 169 i avsnitt 5.2 om järnvägstrafik i Utvecklingsdelen av översiktsplanen). I dagsläget finns inte utbyggnad till fyra spår på Södra stambanan (utöver Lund-Arlöv) med i Trafikverkets gällande ekonomiska planer. Det bör framgå i översiktsplanen att det är Trafikverkets basprognos 2040 som gäller som formellt underlag för infrastrukturplaneringen. Trafikverket anser därför att, om kommunen vill visa en gällande trafikprognos i översiktsplanen, ska trafikprognosen till år 2040 ersätta den som nu redovisas i figur U5.2.1. Om kommunen vill

## SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR

Strategiska enheten

ha kvar figur U5.2.1, måste det förtydligas i planbeskrivningen med vilket syfte, på vilket underlag och i vilken process denna trafikering tagits fram.

**Kommentar:** Figuren visar inte en framtida trafikering utan ett scenario när det gäller kapacitetsutnyttjande. Region Skåne har genomfört analysen med syfte att identifiera kapacitetsproblem. Figuren har uppdaterats utifrån Region Skånes uppdaterade analys, där åtgärder enligt förslag till ny nationell plan är ingångsvärden.

Höghastighetsjärnväg – framtida järnväg av riksintresse

Trafikverket anser att det i översiktsplanen finns en obalans i beskrivningen av nyttor och negativa konsekvenser av utbyggnad av höghastighetsjärnväg i ny sträckning. Översiktsplanen bör bidra till att lägga grunden för en god samordning och ett gott samarbete mellan aktörerna, i planeringen av höghastighetsbanan, i enlighet med mål och syfte i den antagna samverkansöverenskommelsen. Trafikverket anser att ställningstaganden avseende järnväg bör kompletteras med att kommunen ska arbeta efter den gemensamt antagna samverkansöverenskommelsen "Samverkan höghastighetsjärnväg Hässleholm – Lund", som kommunerna Eslöv, Hässleholm, Höör och Lund samt Länsstyrelsen i Skåne, Region Skåne och Trafikverket har tagit fram tillsammans.

**Kommentar:** Planbeskrivningen kompletteras med ett avsnitt om samverkansavtalet (våren 2018) och innebörden av det, Utvecklingsdelen s 169.

I Kapacitetsutredningen (Trafikverket, 2012) konstateras att det behövs åtgärder för att öka kapaciteten i järnvägssystemet som helhet för att lösa den kapacitetsbrist som det svenska järnvägsnätet lider av. Trafikverket rekommenderar att för att möta den kraftiga trafikökning som väntar, påbörja en separering av olika slags trafik. Separeringen föreslås ske genom att nya banor byggs med möjlighet att kopplas samman till ett sammanhängande höghastighetsnät. När ny järnväg byggs finns också andra möjligheter att arbeta med anpassning och exempelvis hantera barriäreffekter. Olika sträckningsalternativ kommer att utredas och konsekvensbeskrivas i det fortsatta arbetet med järnvägsplan.

I regeringens proposition "Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem" (prop. 2012/13:25) görs bedömningen att en ny stambana för höghastighetståg bör byggas. I regeringens direktiv om och Trafikverkets förslag till ny Nationell transportplan 2018-2029 pekas etappen Hässleholm-Lund ut för byggstart under planperioden.

Kommunen skriver i översiktsplanen att kommunen anser att "ny järnvägssträckning genom kommunen kan bara motiveras om den byggs för minst 320 km/h och innebär höghastighetsbana Malmö-Stockholm. Trafikverket vill förtydliga att det är Trafikverket som genom direktiv från regeringen har i uppgift att planera statlig infrastruktur. I planeringsprocessen för infrastruktur görs samhällsekonomiska bedömningar huruvida åtgärder är samhällsekonomiskt motiverade eller inte. Frågan om hastighet är ännu inte beslutad. I dagsläget är det endast byggstart för delarna Ostlänken och Hässleholm-Lund som finns med i det förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029, som Trafikverket efter direktiv och infrastrukturproposition från regeringen har tagit fram. Beslut om fastställelse väntas våren/sommaren 2018.

## SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR

Strategiska enheten

**Kommentar:** Hörs kommuns ställningstagande i översiktsplanen handlar om markanvändning och konsekvenser inom kommunens geografiska område, inte om samhällsekonomiska bedömningar.

Trafikverket vill förtydliga att Sverigeförhandlingen avslutade sitt uppdrag vid årsskiftet 2017/2018.

**Kommentar:** Planbeskrivningen uppdateras utifrån denna förändrade förutsättning.

Kommunen skriver i översiktsplanen att kommunen anser att anläggandet av en ny stambana ska betraktas som väsentlig ombyggnad i hela transportkorridoren och inte bara vid den nya stambanan. Trafikverket vill förtydliga att denna fråga hanteras i den kommande planeringsprocessen för järnvägen, och att en sådan bedömning inte ska göras i kommunens översiktsplan. Trafikverket vill därför också påtala att kommunens bedömning att hela transportkorridoren ska betraktas som väsentlig ombyggnad inte kan användas som en planeringsförutsättning i översiktsplanen.

**Kommentar:** Kommunens översiktsplan är ett av de underlag som enligt miljöbalken ska finnas till hands i samband med miljökonsekvensbeskrivningen för ny infrastruktur. Att göra ställningstaganden om samband mellan markanvändning och konsekvenser är en av kommunens viktigaste uppgifter i översiktsplanering och ställningstagandet ska ses i det sammanhanget. Ställningstaganden och planeringsförutsättningar är skilda åt i översiktsplanen både i Utvecklingsdelen och i Hänsynsdelen genom att kommunens ställningstaganden ligger i boxar. Planeringsförutsättningar redovisas i brödtext, och framförallt i Hänsynsdelen där Trafikverkets basprognos 2040 används som källa.

Kommunen skriver om Trafikverkets ansvar i samband med byggande av ny järnväg och lyfter bland annat fram ansvar för ersättning av brutna förbindelser med befintliga vägar och järnvägar. Trafikverket vill påtala att konsekvensbeskrivning samt eventuella skyddsåtgärder och kompensationsåtgärder etc beslutas i den kommande planeringsprocessen för järnvägen, och definieras och avgörs inte i kommunens översiktsplan. Dessa skrivningar bör därför strykas ur översiktsplanen. Kommunen bör däremot i översiktsplanen beskriva vilka frågor som kommer att hanteras i den formella planeringsprocessen för den nya järnvägen. Det är viktigt att det tydligt framgår i översiktsplanen vilka frågor som hanteras av Trafikverket i den formella processen när ny infrastruktur ska byggas.

**Kommentar:** Texten justeras så att det framgår att åtgärderna kan bli aktuella.

Trafikverket anser att figur H4.1.2 på sidan 104 i Hänsynsdelen ska tas bort ur översiktsplanen, då det nu aktuella utredningsområdet för höghastighetsjärnväg inte överensstämmer med den "pil" som presenteras i figuren.

**Kommentar:** Figuren visar det kartunderlag Trafikverket har beslutat om för det aktuella riksintresset och som kommunen har att förhålla sig till i sin översiktsplanering. Figurtexten kompletteras med information om att Trafikverket har inlett en järnvägsutredning och förväntas uppdatera riksintresset när det finns en avgränsad järnvägskorridor.

Luftfart

Om byggnation högre än 20 meter planeras/medges ska de flygplatser vars MSA-påverkande zon (en radie på 60 kilometer från en instrumentflygplats) berörs beredas

**SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR**  
Strategiska enheten

möjlighet att yttra sig. Kommunen nämner Malmö, Ängelholms och Kristianstads flygplatser. Trafikverket vill förtydliga att även instrumentflygplatser som inte är av riksintresse, exempelvis Ljungbyheds flygplats, har MSA-tytor som måste beaktas. Flygplatserna är sakägare och ska därför beredas möjlighet att yttra sig. Likaså ska Luftfartsverket och Försvarsmakten, i egenskap av sakägare, ges möjlighet att yttra sig över detaljplanen. Trafikverket förutsätter att kommunen hör berörda flygplatser samt Luftfartsverket och Försvarsmakten. I de fall det framkommer behov av flyghinderanalys ska en sådan genomföras och skickas till berörda flygplatser. Lokaliseringsbedömning sker även hos Försvarsmakten. Läs mer på Försvarsmaktens webbplats ([www.forsvarsmakten.se](http://www.forsvarsmakten.se)), där blankett finns.

**Kommentar:** *Texten kompletteras så att det framgår att samråd med berörda ska ske vid prövning av objekt högre än 20 m.*

Före byggstart (då bygglov eller miljötillstånd finns) ska också blanketten "flyghinderanmälan" (enligt Luftfartsförordningen SFS2010:770) skickas in till Försvarsmakten. Flyghinderanmälan avser byggnader och andra föremål (högre än 45 m och belägna inom tätort, högre än 20 m utanför tätort). Läs mer på Försvarsmaktens webbplats där blankett finns. Blanketten skickas in senast 4 veckor före uppförandet av byggnaden till: [fm.flyghinder@lfv.se](mailto:fm.flyghinder@lfv.se) och [registrator@fmv.se](mailto:registrator@fmv.se).

Den 1 november 2010 trädde Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om markering av föremål som kan utgöra en fara för luftfarten (TSFS 2010:155) i kraft. Dessa föreskrifter ska tillämpas vid markering av föremål som har en höjd av 45 meter eller högre över mark- eller vattenytan och som är belägna utanför en flygplats fastställda hinderbegränsande ytor.

**Försvarsmakten 180228**

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

**Statens geotekniska institut (SGI)**

SGI lämnade synpunkter på samrådshandlingen 2012 (dnr. 5.1-1206-0449), synpunkterna är kommenterade i samrådsredogörelsen. Översiktsplanen har i utställningshandlingen kompletterats med en översiktlig beskrivning av geotekniska förutsättningar i Kapitel 3.1 Naturgeografi i Hänsynsdelen av ÖP. Där finns också ett utsnitt av SGU:s jordartskarta inom kommunen vilket är utmärkt. SGI saknar fortfarande en beskrivning av eventuella säkerhetshänsyn med avseende på de geotekniska säkerhetsfrågorna ras, skred och erosion, och en strategi för hur frågorna ska hanteras i planering och byggande. En sådan beskrivning bör lämpligen infogas i Kapitel 5 Störningar och Risker, Hänsynsdelen.

Allmänt anser SGI att i en översiktsplan bör geotekniska förutsättningar översiktligt redovisas med avseende på geotekniska riskfaktorer (t.ex. risker för ras/skred i berg/jord, erosion och översvämning). Dessa faktorer kan vara avgörande för lämpligheten utifrån ett geotekniskt perspektiv och de bör därför redovisas tidigt i planprocessen. Grova värderingar kan göras utifrån bl.a. geologiska och topografiska kartor. Vidare vill vi framhålla vikten av att vid strategiska beslut om markanvändning vid översiktlig planering, måste markens lämplighet för avsett planändamål värderas utifrån livslängden hos

## SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR

Strategiska enheten

bebyggelse, anläggningar etc. Förväntade effekter av ett förändrat klimat måste således beaktas. Klimatscenarierna indikerar att för de kommande 100 åren kan ökad nederbörd förväntas leda till ökade flöden och förhöjda nivåer i vattendrag och havet. Detta kan öka riskerna för ras, skred, stranderosion och översvämningar, vilket bör värderas vid bedömning av framtida markanvändning (för såväl befintlig som tillkommande bebyggelse). Kännedom om geotekniska säkerhetsfrågor är således centrala redan vid översiktlig planering. Översvämningförebyggande åtgärder, t ex uppfyllnader och vallar, kan medföra geotekniska konsekvenser vilket också måste beaktas. God kännedom om geotekniska förutsättningar och eventuella geotekniska riskområden är viktiga utgångspunkter vid strategiska val av markanvändning. I en översiktsplan bör därför eventuella riskområden tydligt redovisas, förslagsvis på kartor, och en strategi tillfogas planen över hur dessa områden skall utredas i samband med framtida detaljplaner eller bygglov. SGI har i ett regeringsuppdrag om harmonisering av statligt framställda planeringsunderlag avseende ras, skred och erosion tillsammans med bl a MSB och SGU tagit fram en Vägledning ras, skred och erosion ([http://www.swedgeo.se/globalassets/publikationer/sgi-vagledning/sgi-vl .pdf](http://www.swedgeo.se/globalassets/publikationer/sgi-vagledning/sgi-vl.pdf)). Underlagen finns åskådliggjorda i en kartvisningstjänst: <https://gis.swedgeo.se/rasskrederosion/>. Informationen är från geoteknisk synpunkt värdefull vid strategiska val av lämplig markanvändning. För ytterligare information om, bland annat, hur geotekniska säkerhetsfrågor bör hanteras i planprocessen, se följande film: <https://www.voutube.com/watch?v=Aldfd98UopU> Under förutsättning att ovanstående beaktas, har SGI ur geoteknisk säkerhets syn vinkel ingen erinran mot översiktsplanen.

**Kommentar:** Kommunen har inte kännedom om att det skulle finnas några geotekniska riskområden där speciella hänsyn behöver tas till säkerheten med hänvisning till risk för ras, skred och erosion. Av samma anledning har Höors kommun inte heller prioriterat arbetet med att ta fram en strategi för hur dessa frågor ska hanteras i planeringen. Om kommunen får information om eventuella geotekniska riskområden inom kommunens gränser som skulle kunna utgöra ett hinder för kommunens vidare planering eller byggande så kommer det att bilda underlag för kommande planering. Översvämningrisker finns beskrivna i Hänsynsdelens femte kapitel i under avsnitt 5.5 Skyfall och extremt väder. Skyfallsplanen används redan idag av kommunen som underlag i samband med planering och byggande.

Ett kompletterande resonemang tillkommer i avsnitt 5.1 Risk, sårbarhet och försvar under rubriken "Riskhänsyn vid samhällsplanering" på sidan 125 i hänsynsdelen. Här förtydligas texten med kommunens bedömning av risker kopplat till geotekniska förutsättningar i kommunen.

## Yttranden från kommunala nämnder, Höors kommun

Tekniska nämnden, Miljö- och byggnadsnämnden, Kultur- och fritidsnämnden, Socialnämnden samt Barn och utbildningsnämnden.

### Tekniska nämnden

Tekniska nämnden har inga erinringar på den utställda översiktsplanen.



SAMHÄLLSBYGGNADSSEKTOR  
Strategiska enheten**Miljö- och byggnadsnämnden**

Miljö- och byggnadsnämnden synpunkter i samrådsskedet bedöms vara tillgodosedda.

Arbetet med en kommunal översiktsplan är löpande och kommunfullmäktige ska minst en gång varje mandatperiod pröva dess aktualitet (PBL 3:27). En översiktsplan kan också ändras för viss geografisk eller tematisk del (PBL 3:23). Miljö- och byggnadsnämnden begränsar därför detta sitt yttrande till att påpeka att följande saknas och behöver åtgärdas i det fortsatta arbetet:

- Prognoser för befolkningsutveckling med redogörelse av konsekvenser för infrastruktur och service.
- Redovisning av förorenade områden samt strategi och metoder för identifiering och åtgärdande.
- Redogörelse för vilka riktlinjer som gäller för dagvattenhantering i olika områden.
- Riktlinjer för att minska kommunens ekologiska fotavtryck.
- Faktaruta om strandskydd med redogörelse av 1996 och 2014 års beslut.
- Pågående analysarbete med risk och sårbarhet förutsätts införlivas.

I övrigt finner nämnden att planen beskriver kommunen med framtida utmaningar på ett heltäckande sätt och kommer att fungera som utmärkt vägledande instrument.

En lista med förslag på redaktionella ändringar lämnas separat av miljö- och byggmyndigheten.

**Kommentarer:** *Befolkningsprognosen i avsnitt H2.1 uppdateras utifrån prognosen från 2018. Strandskyddsavsnittet kompletteras med en mening om att den som vill genomföra åtgärder i närheten av vatten behöver ta reda på aktuell status i strandskyddsfrågan.*

*Ekologiskt fotavtryck kan avse många olika aspekter av miljöpåverkan och planen innehåller tydliga ställningstaganden när det gäller till exempel transporterens påverkan på klimatförändringarna. När det gäller övergripande analys och strategier kring kommunens miljöpåverkan hänvisar kommunstyrelsen till kommande arbete med miljöprogram för Höors kommun för närmare diskussion och prioritering.*

*Nedlagda verksamheter som kan befaras ha förorenat marken är redovisade i figur H5.4.1. Närmare vägledning kring hantering av dessa områden finns i översiktsplanen bara i de fall det finns en koppling till planerad ny markanvändning.*

*Dagvattenhantering och aktuella risk- och sårbarhetsanalyser kommer att hanteras i kommande översiktsplanarbeten.*

**Kultur- och fritidsnämnden**

Nämnden har beretts tillfälle att yttra sig över den nya översiktsplanen för Höors kommun.

Arbetet med ny översiktsplan för Höors kommun har nu nått utställningsskedet, som är sista tillfället att lämna synpunkter innan planen antas. Planen bygger på idéer från samrådsförslaget 2012, men har också tagit intryck av samrådet från Västra Stationsområdet samt de synpunkter som inkommit vid samråd och workshopar mm. Planförslaget har också utvecklats i linje med de politiska ambitionerna för Höör.

**SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR**  
Strategiska enheten

Vision 2025 för Höors kommun lyder "Höors kommun är en mötesplats som tar vara på och utvecklar individens kreativitet, där idén om en hållbar utveckling drivits långt och där naturens möjligheter tas tillvara för boende, fritid och företagande."

I ÖP beskrivs år 2035 Höör som en sammanhållen, hållbar och integrerad kommun. Spontana möten mellan unga och äldre, inflyttare och gamla Höorsbor, lokalt verksamma och pendlare bidrar till känslan av samhörighet. Cykelvägar, kollektivtrafik och fibernät binder samman småstaden Höör, byarna, en levande landsbygd och omvärlden. Det är lätt att leva hållbart och naturens möjligheter tas till vara. I Höors kommun finns år 2035 boende för olika smaker och för livets olika skeden. Det finns både ekobyar och kollektivboenden vid sidan om centrumlägenheter, villaområden, trygghetsbostäder och marklägenheter. Ny bebyggelse är varierad och anpassad till natur- och kulturmiljö så att den stärker orternas och landsbygdens identitet.

Nämnden vill understryka att för att komma dit krävs att i fortsatt planering hänsyn tas till de mjuka värdena som kultur och social interaktion som kan ske både i form av föreningsverksamhet och annan form av samvaro. Vikten av dessa värden kan inte överskattas. Tillgänglig natur med höga kvaliteter innebär också att kommunen tar sitt ansvar för friluftsliv, biologisk mångfald och kulturarv. Samtidigt kan det bidra till förbättrad folkhälsa, befolkningstillväxt och att sysselsättningspotentialen i besöksnäringen utnyttjas bättre.

Småstaden Höör är kärnan i kommunen tillsammans med byarna som båda är viktiga livsmiljöer och kompletterar varandra. Byarna är platser med lång historia som bygdecentrum som idag fungerar som bostadsmiljöer i första hand, ofta med någon form av lokal service. Den lokala identitet som byarna erbjuder är viktig och ska stärkas. Detta tillsammans med lättåtkomliga natur och kulturområden.

Nämnden vill särskilt lyfta fram det som sägs i planen om tillgängligheten av kommunalservice och lokala mötesplatser som viktiga både för kultur- och fritidsverksamhet. Denna typ av platser bidrar till att orten blir attraktiv och tilltalande för inflyttare och företag. Lokala mötesplatser är också viktiga delar i byarna som livsmiljöer. Mötesplatser är alla ställen där människor möts i vardagen, som lekplatser, bibliotek, församlingshem och idrottsplatser. Den service som finns i byarna är extra värdefull eftersom den också erbjuder en plats att träffas på. Kommunen är ansvarig för många av de mötesplatser som finns och har därför ett särskilt ansvar för att utveckla dem. Med hög nivå på kommunens verksamheter och ett rikt föreningsliv skapas en miljö som ger förutsättningar för spontana möten mellan människor, möten som kan ge upphov till en större tolerans mot andra individer och innovativa idéer.

Nämnden ser i övrigt positivt på översiktsplanen och anser att den är ett bra underlag för kommunens fortsatta utveckling.

**Kommentar:** Noteras.

**Socialnämnden**

Inget yttrande har inkommit.

**SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR**  
Strategiska enheten

### Barn- och utbildningsnämnden

Höors översiktsplan har arbetats fram i etapper och planen har tidigare varit föremål för samråd.

Vid senaste samrådsförfarandet hade barn- och utbildningsnämnden synpunkter på att planen ägnade lite utrymme åt frågor som rörde barn- och utbildningssektorns ansvarsområden. I en kommentar från samrådsredogörelsen anges att: Kommunen har parallellt med översiktsplanarbetet inlett ett strategiskt lokalförsörjningsarbete, där barn- och utbildningsnämndens verksamhet och lokalbehov har varit tongivande. Detta har gjort avtryck i planen genom ett eget avsnitt om plats för kommunal service som pekar ut möjliga lokaliseringar för förskolor och skolor m. Behovet av lokaler för förskola och skola har samtidigt också hanterats genom planen för Ringsjöbandet, detaljplan för utbyggnad av Sätoftaskolan och påbörjade planuppdrag för Maglehill och kv Tigern.

I förslaget till ny Översiktplan beskrivs skola och förskola i två avsnitt.

I Utvecklingsdelen kapitel 2.4 "Plats för kommunal service" beskrivs behovet av nya lokaler i takt med att antalet barn och unga ökar. Här nämns:

- förtätning av skolområde Enebackeskolan
- behov av nya lokaler för Vuxenundervisning med IM integrerat i vanlig kvartersbebyggelse, t.ex. vid Västra Stationsområdet.
- nya skol- och förskolelokaler vid Maglehill
- förskolelokaler med sex avdelningar vid Tjura sjö
- förskolelokal Björkgatan
- etableringen av Fogdaröds förskola

I texten beskrivs också att behov av säkra trafikförhållanden vid skolorna och möjligheten att cykla till skolan. Att anlägga skolor i anslutningen till tågstationen anses positivt eftersom det underlättar föräldrarnas pendlande.

I Hänsynsdelen beskrivs utbudet av förskolor och skolor i kapitel 2.5 "Utbildning, omsorg och vård". Här sägs att Höors kommun är inne i ett expansivt skede när det gäller utbyggandet av anläggningar för förskolor och skolor. För övrigt är kapitlet en redovisning av befintliga förskolor, skolor och studiemöjligheter för Höor gymnasieungdomar

**Kommentar:** *Noteras.*

### VA/GIS-nämnden

#### Hänsynsdelen

Mittskåne Vatten ser mycket positivt på att en ny översiktsplan tas fram. Den är ett värdefullt planeringsverktyg för VA-verksamheten. Dokumentet är omfattande och innehåller flera delar som är viktiga för den fysiska planeringen ur ett VA-perspektiv. Ett så omfattande dokument kan inte täcka alla aspekter och vidare utredningar kan komma att krävas för till exempel vissa områden som pekas ut för exploatering.

## SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR

Strategiska enheten

I hänsynsdelen står det angivet hur befolkningsprognosen ser ut för framtiden. Enligt denna prognos ökar befolkningen från dagens cirka 16 200 invånare till drygt 17 700 invånare till år 2025. Mittskåne Vatten vill här lyfta att befolkningsökningen tillsammans med beslutad VA-utbyggnad kommer att kräva investeringar på den befintliga VA-anläggningen. Detta för att VA-verksamheten ska klara de lagkrav som finns och för att kunna förse medborgarna med god VA-försörjning. Det kan till exempel bli nödvändigt att hitta ny vattenförsörjning, reningsverket kan behöva byggas ut och det kan komma att krävas åtgärder på ledningsnätet. Mittskåne Vatten kan inte idag säga exakt vilka åtgärder som kommer att krävas, eller kostnaden för dem, men vet av erfarenhet att VA-investeringar i regel är väldigt kostsamma. Mittskåne Vatten vill även påtala att en diskussion bör föras huruvida det är rätt att enbart VA-kollektivet ska stå för de kostnader som investeringar medför på grund av ökad befolkning.

**Kommentar:** Närmare diskussion får föras när VAGIS-nämnden har konkreta förslag på åtgärder.

I hänsynsdelen i ÖP står följande: "Ringsjön har i dagsläget inget vattenskyddsområde. Höors kommun ställer sig positiv till ett skydd om Sydvatten och berörda kommuner tar initiativ." Ett vattenskyddsområde för Ringsjön skulle inte påverka kommunens vattenförsörjning i dagsläget, men Mittskåne Vatten ställer sig bakom kommunens ställningstagande, eftersom det skulle vara positivt för Ringsjöns status. Texten om vad ett vattenskyddsområde skulle innebära behöver dock utvecklas. Det kommer innebära en del restriktioner för båttrafik och fiskare, spridning av bekämpningsmedel och växtnäringsämne. Det kan bli strängare utsläppsvillkor när nya tillstånd för Ormanäs avloppsreningsverk behöver sökas, eftersom det renade avloppsvattnet leds ut i Västra Ringsjön. Längs större vägar (främst Trafikverkets vägar) inom primär skyddszon kan täta diken komma att krävas. Det brukar även anges i föreskrifterna att inga för ytvatten skadliga ämnen får släppas ut.

**Kommentar:** Texten kompletteras så att det framgår att ett formellt vattenskydd kommer att medföra restriktioner för verksamheter och arbeten inom influensområdet.

Mittskåne Vatten är positiv till att dagvatten- och översvämningsfrågor lyfts upp i ÖP, eftersom det är viktiga frågor för ett hållbart samhälle. För att hållbar dagvattenhantering ska uppnås är det många aktörer som måste samverka. Mittskåne Vatten önskar därför att texten uppdateras för att nämna att samarbetet behöver stärkas mellan Planeringsenheten, Mittskåne Vatten, väghållare, gata-parkenheten, fastighetsägare och dikningsföretag.

**Kommentar:** Texten kompletteras enligt önskemål.

Den kartbilden över Länsstyrelsens svämplananalys som redovisas i ÖP bör enligt Mittskåne Vatten tas bort för att inte vilseleda. Analysen bör omnämnas som ett underlag, men kommunen bör göra en egen svämplananalys, som grundar sig på de förutsättningar som Höorsån och Ringsjön i verkligheten har. Det finns ingen beräkning på hur troligt det scenariot är som redovisas, med en höjning av Höorsån på 1,5 m. Förmodligen är återkomsttiden längre än vad samhällsplanering behöver ta hänsyn till.

**Kommentar:** Kartbilden tas bort och texten uppdateras enligt VAGIS-nämndens förslag.

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR  
Strategiska enheten

Enligt hänsynsdelen i ÖP arbetar kommunen vidare med skapandet av nya våtmarker och har planer på åtgärder i samband med Höörsån vid Sätöfta hed och strax öster om Kvesarumsåns utlopp i Ringsjön. Mittskåne Vatten ser mycket positivt på detta men önskar generellt att Mittskåne Vattens roll i detta klargörs. Innan man startar denna typ av projekt bör ansvarsfördelningen mellan kommunen och VA-kollektivet utredas och bestämmas. Översiktsplanen behöver inte redovisa detta ansvarsförhållande, men berörda enheter på kommunen behöver själva ta ställning till det för att våtmarken ska kunna bli verklighet.

**Kommentar:** De våtmarksprojekt som just nu planeras eller diskuteras har inte något VA-tekniskt syfte eller koppling till VA-kollektivet och därför är det inte givet att VAGIS-nämnden har någon formell roll i projekten. Däremot bör projektledningen, när den tillsätts, säkerställa att Mittskåne Vatten har insyn och möjlighet att dela med sig av sina erfarenheter.

Utvecklingsdelen

Utvecklingsdelen av översiktsplanen anger att till år 2035 finns det boende för olika smaker och för livets olika skeden och nämner då ekobyar som en form av boende. Det står även att alla nya bebyggelsegrupper ska lokaliseras med cykelavstånd till järnvägsstation och vardagsservice. Det låter som goda intentioner som Mittskåne Vatten generellt är positiv till. Begreppet "ekobyar" behöver dock specificeras för att kommunen ska ha en samsyn kring det här begreppet. Om begreppet ekoby innefattar VA-självförsörjning kan det innebära en konflikt, eftersom kommunen har ett VA-ansvar för en bebyggelse som ligger så nära övrig tätort, såsom det är formulerat i texten. Detta VA-ansvar kan kommunen inte slippa undan med hjälp av planbestämmelser (LAV §6), vilket innebär att kommunen skulle kunna bli ansvarig att förse ekobyen med kommunalt VA i efterhand om den egna lösningen inte visar sig fungera. Att lägga VA i efterhand är något som Mittskåne Vatten vill undvika, eftersom kostnaden är högre än att lägga VA tillsammans med övrig infrastruktur vid exploatering.

**Kommentar:** Inledningen till avsnitt 2.7 kompletteras så att det framgår att det finns ett bebyggelsetryck, både för bostadstomter och etablering av mindre ekobyar. Den generella vägledningen för bebyggelse på landsbygd kopieras in i detta avsnitt också (från avsnitt U3.1), vilket gör tydligt att VA måste lösas.

Översiktsplanen lyfter fram förtätning som ett sätt att kunna möta behovet av bostadsförsörjning på ett sätt som hushåller med mark. Ur VA-perspektiv är det positivt på många sätt, eftersom befintliga VA-ledningar kan användas för anslutning. Det står även angivet att den nya bebyggelsen ska planeras utifrån områdets topografi så att inga bostäder anläggs i lågpunkter, vilket är mycket bra. En utmaning som kvarstår när bebyggelse förtätas är att dagvattensystemen inte är dimensionerade för att klara dagens rekommendationer på avledningskapacitet. Ansvaret för att klara dagvattenavledningen ligger helt på VA-huvudmannen inom verksamhetsområde för dagvatten, men att lägga om dagvattensystem för att uppfylla kriterierna är mycket kostsamt. Höörs kommun behöver titta närmre på hur en hållbar dagvattenhantering kan uppnås i förtätningprojekt för att hitta smarta lösningar som är anpassade till den specifika platsen och som inte innebär dyra ledningsomläggningar.

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR  
Strategiska enheten

**Kommentar:** Kommunstyrelsen ser gärna en fortsatt dialog om detta i kommande översiktsplanearbete för tätorten Höör.

Mittskåne Vatten är positiv till översiktsplanen tar upp att kapaciteten i VA-systemet är begränsat och att Mittskåne Vatten måste titta vidare på denna fråga. Det bör korrigeras i texten att begränsningen inte bara gäller spillvattenledningsnätet utan eventuellt även de andra delarna, såsom vattenproduktion, vattenledningsnät och reningsverk.

**Kommentar:** Texten kompletteras enligt önskemål under rubriken "Utbyggnad av VA-nätet" i kapitel 4.3

## Yttranden från Region Skåne och andra kommuner

### Region Skåne

#### Region Skånes synpunkter

Inledningsvis vill Region Skåne framhålla översiktsplanens höga kvalitet.

Planförslaget bygger på ett väl genomarbetat och gediget underlag och ger en bred bild av Höors kommun, dess förutsättningar, utmaningar och utvecklingsmöjligheter.

#### Höors kommun i ett regionalt perspektiv

Översiktsplanen har ett tydligt regionalt perspektiv. Det är positivt att planförslaget hänvisar till det öppna Skåne 2030 och på ett tydligt sätt visar hur kommunen tar hänsyn till den regionala utvecklingsstrategin genom att formulera en egen utvecklingsstrategi för kommunens utveckling i ett regionalt perspektiv. Region Skåne har under en lång tid tillsammans med de skånska kommunerna arbetat med Strukturbild för Skåne som ett sätt att koppla samman den kommunala översiktliga planeringen med den regionala utvecklingsstrategin. I detta arbete har en stor mängd kunskapsunderlag i form av rapporter, TemaPM och kartor samt även *Strategier för Det flerkärniga Skåne* tagits fram. I översiktsplanen hänvisar Höors kommun till flera arbeten som tagits fram inom ramen för Strukturbild för Skåne vilket Region Skåne ser som positivt. Region Skåne fram emot ett fortsatt samarbete med Höors kommun inom dessa sammanhang

Höors kommun lyfter även på ett tydligt sätt fram Strukturplanen för MalmöLundregionen och visar hur Höors kommun förhåller sig i ett delregionalt perspektiv. Med utgångspunkt från Höors kommuns strategiskt viktiga läge mitt i Skåne anser Region Skåne att även kopplingar mot framförallt Hässleholm och Hörby kan utvecklas vidare i planförslaget.

**Kommentar:** Höors kommun instämmer i att det är viktigt att fortsätta utvecklingen av strategisk samverkan om utvecklingsfrågor med nämnda kommuner. För närvarande pågår dialoger kopplat till bland annat höghastighetsjärnväg och gränsnära exploatering. I översiktsplanen syns kopplingarna i framförallt strategikartan U1.2.2 men även i figur U1.1.3 som visar strukturplanen för MalmöLundregionen.

I kartillustrationen, figur U1.1.1 på sidan 13 visas Höors kommun i ett regionalt perspektiv. I den regionala utvecklingsstrategin *det öppna Skåne 2030* liksom i *strategier för Det flerkärniga Skåne* har Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor identifierats. I detta

## SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR

Strategiska enheten

sammanhang har Malmö, Lund, Helsingborg, Landskrona, Ystad, Trelleborg, Hässleholm och Kristianstad lyfts fram. Kartillustrationens nationella och regionala kärnor skiljer sig från dessa genom att Landskrona saknas och Eslöv har lagts till. Region Skåne hade uppskattat om indelningen från den regionala utvecklingsstrategin hade använts, annars anser Region Skåne att det bör framgå varför en annan bedömning görs.

**Kommentar:** Landskrona läggs till i kartan. Att även Eslöv redovisas som regional kärna bygger på strukturplan för MalmöLundregionen.

Bebyggelseutveckling och hållbar markanvändning

Region Skåne ser positivt på planförslaget inriktning, framförallt på att Höors kommun lägger stor vikt vid att nya bostäder ska koncentreras till områden med god kollektivtrafik, cykelstråk och tillgänglig service och att stationsnära utbyggnad ska prioriteras särskilt.

Region Skåne har under samrådsskedet framfört synpunkter på att de områden som har bäst förutsättningar för hållbart resande tydligare skulle kunna prioriteras i planförslaget. Inför utställningsskedet anser Region Skåne att detta har skett vilket är positivt. Det är även positivt att planförslaget har en tydlig indelning i etapper på kort, medellång och lång sikt.

Infrastruktur

Under våren 2017 beslutade Region Skåne om *Strategier för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* som tydliggör vägval, mål och prioriteringar för en långsiktig planering av transportsystemet i Skåne. Höors kommun hänvisar till detta dokument i "Hänsynsdelen" vilket Region Skåne ser som positivt. Region Skåne anser dock att Höors kommun i "Utvecklingsdelen" tydligare hade kunnat beskriva hur översiktsplanen förhåller sig till transportstrategin, bland annat hur de utpekade regionala stråken stämmer överens med kommunens intentioner för transportsystemet samt hur planförslaget förhåller sig till färdmedelsfördelningsmålen.

**Kommentar:** Höors kommun bedömer att översiktsplanen och Region Skånes strategier för ett hållbart transportsystem i grunden pekar i samma riktning. De regionala stråken är dock för generella för att tydligt kunna jämföras med översiktsplanen. När det gäller regionala stråk för kollektivtrafik och godstrafik förefaller stråken stämma överens med kommunens intentioner. När det gäller regionala stråk för personresor och cykel ger RTI-planen med cykelvägsplan mer detaljerade och relevanta referensmaterial.

Höors kommun bedömer att översiktsplanen kommer att bidra till mer hållbara transportmönster, men har inte gjort någon beräkning av hur färdmedelstalen i kommunen kommer att förändras som en följd av översiktsplanen.

Under våren 2017 beslutades även *Strategi för en hållbar gods- och logistikregion* som beskriver utvecklingen av Skåne som gods- och logistikregion samt flöden inom, genom och till Skåne. Strategin ger en bild av nuläget och utvecklingen mot en mer hållbar godstrafik. Skånes transportgeografiska läge medför att omfattningen av godstransporter och logistikhantering är betydande och kommer fortsätta att öka. För att klara av de ökade mängderna kommer en annan trafikslagsfördelning jämfört med idag krävas. Målet kring trafikslagsfördelning för godstransporter år 2050 innebär en betydande överflyttning av gods från vägtransporter till järnväg och sjöfart. Den hanterade godsmängden för

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR  
Strategiska enheten

vägtransporter behöver förbli konstant fram till år 2050, medan den hanterade godsmängden bör fördubblas både på järnväg och sjöfart.

Regional transportinfrastrukturplan

Regional transportinfrastrukturplan 2018-2029 har skickats till regeringen och den beräknas vara antagen i juni 2018. Planen visar det väg- och järnvägsnät som ska prioriteras under planperioden utifrån den beslutade färdmedelsfördelningen. Det innebär även att åtgärder utanför dessa stråk kan komma att bli aktuella för åtgärder inom ramen för den regionala transportinfrastrukturplanen. Syftet är att fokusera, samla och färdigställa stråk för att öka tillgängligheten i det flerkärniga Skåne och vara förstahandsvalet för de utpekade trafiklagen i respektive stråk. De prioriterade stråken är uppdelade på personresor, godstrafik, kollektivtrafik och cykel och stråken sammanfaller i stor utsträckning. Höors kommun är berörda av två utpekade namngivna objekt som planeras byggas ut under planperioden nämligen väg 23/13 ö Höör/Höör-Hörby samt väg 23 Ekeröd - Sandåkra. För dessa båda objekt finns framtagna åtgärdsvalsstudier där val av åtgärder handlar om att lösa problem och tillgodose behov. Valen ska bidra till en hållbar samhällsutveckling genom kostnadseffektiva åtgärder. Arbetet med vägplaner startar upp under 2018.

**Kommentar:** Planbeskrivningen har uppdaterats enligt det förslag som Region Skåne har skickat till regeringen och kompletterande information från enheten för samhällsplanering, Region Skåne.

Höghastighetsjärnväg och befintlig stambana

Utbyggnad av en ny stambana för höghastighetståg är en fråga av stor betydelse för Skåne där samarbetet mellan berörda parter är avgörande för att nå målen. Med utgångspunkt från detta ser Region Skåne det samarbete som har inletts mellan Region Skåne, Eslövs kommun, Hässleholms kommun, Höors kommun, Lunds kommun, Länsstyrelsen och Trafikverket kopplat till höghastighetsjärnväg Hässleholm-Lund som centralt i den fortsatta processen. Det är Region Skånes inställning att den nya stambanan ska dimensioneras för tåg i minst 320 km/h och färdigställas så snabbt som möjligt. En ny stambana utgör ett stort ingrepp längs sträckningen. En ny modern stambana för höghastighetståg i 320 km/h kan dock motivera sådana ingrepp.

På sidan 170 i planförslaget framgår att Höors kommun bedömer att anläggandet av ny stambana måste betraktas som väsentlig ombyggnad av hela transportkorridolen, och inte bara lokalt vid den nya stambanan. Det är viktigt att de negativa effekterna av en ny stambana minimeras så långt som möjligt till exempel genom bullerreducerande åtgärder. Region Skåne är dock tveksamma till att anläggandet av en ny stambana kan betraktas som en ombyggnad av hela transportkorridoren och även innefatta bullerreducerande åtgärder vid befintlig stambana.

Region Skåne delar inte Höors kommuns slutsats om att Södra stambanan på sikt behöver byggas ut till fyra spår Lund - Hässleholm även med en höghastighetsbana. Kapacitetsbehovet på längre sikt behöver dock utredas vidare för att precisera när behov av utökad kapacitet uppkommer samt lämpliga åtgärder. Region Skåne menar att det i första hand handlar om åtgärder som utökade plattformsspår och partiella dubbelspår. Det kommer troligtvis att dröja lång tid innan det behövs 6 spår Lund - Hässleholm.



## SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR

Strategiska enheten

Precis som Höors kommun skriver är det inte säkert att det behövs nya spår längs befintlig stambana. Region Skåne ser det som positivt att Höors kommun ändå tar höjd för en sådan utveckling i sin översiktsplan. Det bör dock tydliggöras att det inte är en trolig utveckling. Den gröna faktarutan på sidan 171 kan kompletteras med denna information för att inte riskera att bli vilseledande.

**Kommentar:** Miljöbedömningsrutan kompletteras med kommentaren att detta scenario inte ingår i nationella transportinfrastrukturplanen.

Det har gjorts en uppdatering av scenarioanalysen för järnvägen under hösten 2017, därmed kan figur U5.2.1. på sidan 169 ersättas med en ny uppdaterad karta för 2030. Den uppdaterade scenarioanalysen utgår från antaget tågstrategiskt underlag. Tyvärr finns ingen karta för 2035, men det är Region Skånes bedömning att kartan för 2030 i den uppdaterade rapporten är mer relevant än kartan för 2035 i den gamla rapporten då antagandena i uppdateringen är korrigerade utifrån tågstrategiskt underlag samt höghastighetsbanans sträckning och stationslägen.

**Kommentar:** Figuren byts till motsvarande figur ur Region Skånes uppdaterade scenarioanalys. Även textreferenserna till figuren uppdateras, med innebörden att kapacitetsnyttjandet på sträckan Lund-Höör inte längre ligger över 100 %.

#### Parkering

Region Skåne ser positivt på att planförslaget på ett tydligt sätt resonerar och problematiserar kring frågan om pendlarparkeringar samt att en strategi i planförslaget för att stärka centrum handlar om att Utveckla smarta parkeringslösningar. Att Höors kommun vill studera parkeringsfrågan närmre är intressant då även Region Skåne ser parkeringsfrågan som viktig och har tidiga planer på att inleda ett projekt kopplat till detta. Förhoppningsvis finns potential till utbyte mellan organisationerna i det fortsatta arbetet.

**Kommentar:** Höors kommun samverkar gärna i frågan och ser fram emot närmare dialog.

#### Hållbart resande

Region Skåne uppskattar att Höors kommuns ambition om nya bostäder ska koncentreras till områden med god kollektivtrafik och cykelstråk. Utifrån ett hållbarhetsperspektiv är det viktigt att skapa goda förutsättningar för kollektiv- och cykeltrafik för att undvika alltför stor miljöbelastning, men också för att främja en blandad befolkningsstruktur.

På sidan 173, figur U5.3.1 finns en karta över befintliga och planerade cykelvägar. I kartan pekar Höors kommun ut flera cykelvägar längs det statliga vägnätet som planerade fast de inte finns med i varken Cykelvägsplan för Skåne 2014-2025 eller 2018 -2029. Region Skåne anser att benämningen bör ändras från planerade till önskade/av kommunen identifierade brister eller liknande. Av regionala utvecklingsnämndens beslut 2018-01-29 framgår vilka cykelvägar som föreslås i Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029.

**Kommentar:** Benämningen i kartan ändras till "framtida cykelvägar" och textbeskrivningen uppdateras utifrån de senaste beskederna från Region Skåne om vad som ska ingå i den nya cykelvägsplanen.

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR  
Strategiska enheten

### Landsbygdsutveckling

Planförslaget har ett tydligt resonemang kring landsbygdens betydelse för bland annat livsmedelsproduktion och kommunens karaktär. Region Skåne instämmer i kommunens resonemang kring byarnas betydelse för människors identitet. Att utveckla samlingsplatser ser Region Skåne som en viktig aspekt i att främja att hela kommunen ska vara levande. Då kommunen ska utveckla mötesplatser i samhällena är det av stor vikt att utgå från de befintliga och naturliga mötesplatserna som finns på olika platser, så som den lokala livsmedelsbutiken eller stationer för kollektivtrafik. I TemaPM *Planera för människor* kan kommunen finna inspiration i det fortsatta arbetet med att utveckla platser för mötesplatser.

Översiktsplanen tar ställningstaganden och vägledning kring bebyggelseutvecklingen på landsbygden. Region Skåne ser positivt på dessa ställningstaganden men vill även belysa vikten av att utveckling på landsbygden sker i anslutning till befintlig infrastruktur och kollektivtrafik.

Strukturbild Rör Skåne har under en tid arbetat med att belysa relationen mellan stad och landsbygd. Nyligen släpptes TemaPM Fokus Landsbygd – *samspelet mellan stad och landsbygd i det flerkärniga Skåne*. Innehållet belyser samspelet mellan stad och landsbygd och återger inspirerande exempel och verktyg för hur kommunerna kan stärka dessa perspektiv i den fysiska planeringen.

### Grönstruktur och tillgänglig natur

I "Utvecklingsdelen" av planförslaget finns ett väl genomarbetat och ambitiöst kapitel om den tillgängliga naturen med höga värden. Bland annat finns målsättningar om att naturen ska vara tillgänglig för alla och att vissa leder ska göras tillgängliga för personer med olika funktionsnedsättningar. Region Skåne ser att en utvecklad tillgång och tillgänglighet till natur är av stor vikt för Skånes attraktivitet och utveckling. En värdefull komplettering skulle kunna vara att inkludera barnperspektivet och visa hur områden ska användas och utvecklas ur denna synvinkel. Även om orterna i Höors kommun ligger väldigt naturnära kan kapitlet vinna på att kompletteras utifrån kunskapen om grönstrukturens värde för människors hälsa och tydliggöra vilken planering som bäst leder till att dessa värden kan uppnås. Detta är särskilt viktigt när befintliga tätorter förtätas med bostäder och verksamheter.

**Kommentar:** Höors kommun avser att behandla olika aspekter av grönstrukturen i och i närheten av tätorten Höör i samband med kommande fördjupad översiktsplanering. Barnperspektivet blir en naturlig del av det arbetet.

Region Skåne ser det som positivt att kommunen lyfter planering av träd som en strategi för natur i staden. Dessa träd kan gärna vara träd som är särskilt anpassade för vårt skånska klimat, men kan också vara fruktträd som planteras centralt i kommunen för att därmed ge sociala och miljömässiga fördelar genom att människor kan ta del av lokalodlad frukt i staden.

Under rubriken strategier för naturen lyfts fisket fram som viktig aspekt, det vore värdefullt att även jakten lyfts in som viktig lokal näring. Jakt bidrar till klimatnyttig livsmedelsförsörjning och är en möjlig del att utveckla som besöksnäring.

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR  
Strategiska enheten

**Kommentar:** Planbeskrivningen kompletteras med jaktens betydelse för besöksnäring, rekreation och jord- och skogsbruk (avsnitt U4 och H3.6).

Ekosystemtjänster

I planförslagets "Utvecklingsdel" beskrivs ekosystemtjänster som är viktiga för Höors kommun. Region Skåne ser det som värdefullt om kommunen som ett nästa steg tar fram en strategi för hur kommunen säkerställer att funktionen av dessa tjänster inte påverkas vid kommande exploatering och utbyggnad samt tydliggöra värdet av dessa ekosystemtjänster ur ett samhällsperspektiv. På Boverket hemsida finns bra guider för hur ekosystemtjänsterna kan säkerställas i den kommunala planeringen.

**Kommentar:** Höors kommun avser genomföra ett kompetens- och metodutvecklingsarbete kring ekosystemtjänster under 2018.

Skåneleden

Region Skåne ser att det är positivt att Skåneleden lyfts i planförslaget både avseende markanvändning och som en del av natur- och rekreationsområden. Från Höör station når man Skåneledens etapp Nordsydleden via buss och kort promenad till Fulltofta naturcentrum. På Fulltofta naturcentrum genomför Stiftelsen Skånska Landskap ett flertal aktiviteter för familjer, skolelever och nyanlända, ofta med Skåneleden som bas. Kunskap förmedlas om naturens värde och om allemansrätten. Att röra sig i naturen ger återhämtning, kraft, energi och välmående. Att vandra minskar riskerna för diabetes, hjärt- och kärlsjukdomar och depression samt bidrar till ökad koncentrationsförmåga och förbättrad motorik hos barn och ungdomar.

Region Skåne genomför sedan 2014 en omfattande exportmognadssatsning av Skåneleden som fyller en viktig funktion för besöksnäringens företag på landsbygden. Natur- och kulturturism utgör den starkaste växande grenen av nationell och internationell besöksnäring. Hotell, vandrarhem, Bed & breakfast, mat, kulturvärden och aktiviteter lyfts fram. Tourism in Skåne bidrar starkt med internationell marknadsföring och kommunikation med fokus på bland annat Danmark och Tyskland. Förutom den service som Höör erbjuder för vandrare finns även möjligheten för lokala besöksnäringens företag att verka och utvecklas utmed leden.

Bredband och fiberutbyggnad

Region Skåne ser Höors kommuns arbete med utbyggnad av fiber åt alla i kommunen, inklusive fritidsfastigheter, som lovligt. Tillgång till snabbt bredband är en viktig förutsättning för både näringslivets utveckling och för att skapa hållbara fysiska strukturer som gör det möjligt att bo, leva och verka i hela Skåne.

I TemaPM *Planera för det digitala samhället* framtagen inom Strukturbild för Skåne, kan kommunen finna inspiration och verktyg för fiberutbyggnaden kopplat till samhällsplanering. I TemaPM:et lyfts särskilt vikten av samverkan mellan kommunen och nätägaren för en sammanhållen utbyggnad inom en kommun, bland annat genom samförläggning vid grävarbeten. Region Skåne ser även positivt på kommunens arbete med att samplanera fiberutbyggnaden oberoende av kommungränserna. Processen för fiberutbyggnaden visar på ett gott exempel på samverkan mellan kommunerna och skapar

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR  
Strategiska enheten

förutsättningar för att nå de regionala målen om utbyggnad av 100 Mbit/sek till 95 % av alla hushåll till år 2020.

### Folkhälsa och social hållbarhet

Höörskommun deltog i Strukturbild Rör Skånes arbete med social hållbarhet i fysisk planering, vilket resulterade i rapporten *Planera för människor*. Att projektet har inspirerat Höörskommun till att söka metoder för att integrera sociala konsekvensbedömningar i planeringen ser Region Skåne som mycket positivt.

Ett viktigt fokus i översiktsplanen ligger i utvecklingen av småstaden Höör. I "Utvecklingsdelen" finns ett intressant och viktigt resonemang om förtätning som strategi för utvecklingen men med beaktande av att hänsyn behöver tas till de problem med buller och ljusinsläpp som kan uppstå. När det gäller beskrivningarna av befolkningen i Hänsynsdelen ser Region Skåne att det hade varit värdefullt med ett resonemang och statistik kring socioekonomiska parametrar. Ett sådant underlag ger ett bättre underlag för att se utmaningar som kommunen kan stå inför, och underlätta planeringen för att kunna rikta insatserna till de frågor där det finns de största behoven. Region Skåne ser också att det är positivt att planförslaget under folkhälsoavsnittet använder Region Skånes folkhälsoenkäter och beskriver genom dessa hur folkhälso- och sociala förhållanden ser ut. Det finns dock en begränsning i att enbart se till de genomsnittliga utfallen. För att kunna arbeta med att minska skillnaderna i hälsa behövs också en beskrivning av de skillnader som finns mellan olika grupper i samhället och mellan olika geografier kopplade till bostadsområde eller ort.

**Kommentar:** Höörskommun kommer att överväga fördjupade resonemang och analyser i kommande översiktsplanering och bostadsförsörjningsprogram.

### Kultur

Region Skåne ser positivt på Höörskommuns ambitioner och intentioner att bevara, utveckla och använda kulturmiljöer och gestaltade livsmiljöer i aktuell översiktsplan. Detta ligger i linje med tidigare önskemål från Region Skåne om att upprätta ett kulturmiljövårdsprogram för kommunen, vilket alltså antogs i april 2013. Påpekas kan också bibliotekets roll som mötesplats och inkörsport till övrig kulturell verksamhet. Det känns därför särskilt angeläget att kulturanläggningar för barns och ungas kultur prioriteras.

### Sjukvård

Framtidens hälso- och sjukvård samt omsorg kommer utgå från att fler personer med vårdbehov kommer att fortsätta bo hemma eller i kommunala vårdboenden. Detta kommer att ställa andra krav på kommunerna vad gäller dimensionering av särskilda boenden och korttidsboenden. I den fysiska planeringen kommer det också behövas ta hänsyn till att vården går mot att bli mer och mer beroende av tillgång till digitala hjälpmedel vilket ställer krav på bredbandsutbyggnad, vidare förvaring av hjälpmedel, ramper för transporter av varor, nära till parkeringsplatser och kommunala transporter samt att dessa är anpassade miljömässigt till vård och omsorgstagare. Utifrån ovanstående är det positivt att planförslaget för ett tydligt resonemang om behov av särskilda boenden samt lyfter

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR  
Strategiska enheten

fram potentiella platsen för dessa. I sammanhanget är det även positivt att Höors kommun betonar behovet fiberutbyggnad i hela kommunen i närtid.

**Kommentar:** Höors kommun noterar de synpunkter som inte fått en närmare kommentar.

**Hörby kommun**Yttrande

Hörby kommun är fortsatt positiva till att Höors kommun valt att arbeta fram en ny översiktsplan. Utställningsförslaget till översiktsplan visar tydligt hur kommunen avser utvecklas i framtiden. Hörby kommun uppskattar tillvägagångssättet med en överskådlig webbkarta. Hörby kommun är positiva till en utveckling av Höors kommun samt till översiktsplanens ambitioner till ett mellankommunalt arbete i gemensamma frågor och ser fram emot en fortsatt dialog.

Utställningsförslaget är genomarbetat. Principen att koncentrera nybyggnation i lägen med god kollektivtrafik, cykelstråk och tillgänglig service går väl i linje med Hörby kommuns översiktsplan.

Gällande Trafikverkets åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för Ekeröd-Sandåkra (väg 13/23) anser Hörby kommun att det blir svårt att se konsekvenserna av alternativen när Hörby kommun utelämnas ur kartan på sidan 181. Den röda korridoren som förordas av Höors kommun krockar till exempel direkt med riksintresse för totalförsvaret, diverse fornlämningar samt inkräktar på ett i Hörby kommuns översiktsplan utpekade bullerfritt område. Hörby kommun instämmer om att en djupare analys krävs och anser att en fortsatt mellankommunal dialog tillsammans med Trafikverket är nödvändig.

**Kommentar:** Kommunens konsekvensbedömning och utpekande av den röda korridoren är gjord utifrån de alternativ som trafikverket presenterade i sin ÅVS för den nya förbifarten. Planbeskrivningen kompletteras så att det framgår vilka intressen den röda korridoren kan komma i konflikt med inom Hörby kommun, enligt yttrandet.

*Höors kommun har haft uppfattningen att Hörby kommun i stort varit positiva till detta alternativ eftersom det innebär en minskad barriäreffekt genom Ludvigsborgs tätort och ökade förutsättningar att koppla samman samhället med områdena norr om befintlig vägsträckning (Enevången etc.). Höör och Hörby kommuner är eniga om att djupare analyser och vidare utredning av vägdragningen krävs.*

Hörby kommun stödjer en förlängning av gång- och cykelvägen längs Sätöftavägen (väg 1341) österut mot kommungränsen. Även Hörby kommun verkar för en cykelväg för sträckningen Hörby-Ludvigsborg-Höör. Hörby kommun föreslår att Höors kommun ser över möjligheten att ta över väghållningsansvaret för Sätöftavägen (väg 1341) fram till kommungränsen. Hörby kommun har för närvarande en dialog med Trafikverket gällande väghållningsansvaret för Fulltoftavägen (väg 1341). Hörby kommun tror att det skulle förbättra möjligheten att binda samman det rekreativa cykelvägnätet i Mittskåne samt underlätta för mellankommunal samordning av framtida utveckling av området. Med hänsyn till de utpekade utvecklingsområdena i Ludvigsborg vill Hörby kommun även skapa en dialog kring hastighetsbegränsningen på sträckan.

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR  
Strategiska enheten

**Kommentar:** Höors kommun är positiv till en fortsatt dialog i frågan. Ett övertagande av väghållningsansvaret blir aktuellt först efter att cykelvägen utmed sträckan har byggts ut i enlighet med Remissversionen för CYKELVÄGSPLAN FÖR SKÅNE 2018-2029 (sträcka nr.58).

Hörby kommun lyfter i sin översiktsplan att en ökad turtäthet på sträckan Hörby-Höör skulle öka tillgängligheten kommunerna sinsemellan. Som ett komplement kan ringbusslinjen i Höör, vid överenskommelse, förlängas in i Ludvigsborg och därmed fånga upp boende inne i byn. Hörby kommun önskar fortsatt dialog i frågan.

**Kommentar:** Höors kommun är öppna för vidare dialog i frågan men initiativet att driva frågan och finansieringen måste komma från Hörby kommun.

Hörby kommun är fortsatt positiva till att Höors kommun arbetar för att förbättra tillgången till Ringsjön och ställer sig bakom arbetet med att skapa sammanhängande vandringsleder. Likaså ställer sig kommunen positiv till att Höors kommun arbetar vidare med skapandet av nya våtmarker i anslutning till Ringsjön för att förbättra vattenkvaliteten i sjön.

Hörby kommun stödjer en god mellankommunal samordning gällande utvecklingen av Södra Ringsjöorten. Hörby kommun instämmer om behovet av effektiv mellankommunal samordning för området golfbanan Elisefarm. Hörby kommun ser det även önskvärt med en mer specifik vägledning och tydligare redogörelse för vilka planer som finns på att utveckla och utvidga verksamheten.

**Kommentar:** Översiktsplanen innebär att Elisefarm är ett område för besöksnäringen och Höors kommun vill verka för att Elisefarm ska kunna utveckla sin verksamhet fram till E22:s nuvarande dragning. Från kommunens sida finns inga mer detaljerade utvecklingsplaner. Däremot har Elisefarm helt nyligen ansökt om planbesked för att exploatera med bostäder. Höors kommun väntar på kompletterande uppgifter för sin beredning av frågan och inget ställningstagande har därför skett. Frågan har inte varit aktuell under arbetet med översiktsplanen.

I den uppdaterade Plan för Ringsjöstrand (Ringsjöbandet, SBS anmärkning) syns en uppdaterad version av markanvändningskartan samt den tidigare versionen. Hörby kommun vill uppmärksamma om att planerade vandringsleder redogörs olika i de båda kartorna.

**Kommentar:** Den sträckning som redovisas i översiktsplanen och det uppdaterade tillägget till plan för Ringsjöbandet visar leden i en mer övergripande skala där Höors kommun vill illustrera vikten av ett sammanhängande stråk i nära anslutning till Ringsjöns norra strand. Stråket har en viktig funktion i den övergripande strategin för tillgänglig natur. De mer detaljerade sträckningar som redovisas i Plan för Ringsjöbandet har en högre detaljeringsnivå. I plan för Ringsjöbandet redovisas alternativa dragningar och ytterligare stråk i nord-sydlig riktning som har betydelse på lokal och delkommunal nivå.

Hörby kommun vill även uppmärksamma om att i kartan på sidan 161 har bokstäverna som representerar de olika besöksmålen hamnat på fel plats. Hörby kommun hade gärna sett ett samlat kapitel om mellankommunala frågor.

**Kommentar:** Höors kommun korrigerar felet och byter plats på bokstäverna.

**SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR**  
Strategiska enheten

Höors kommuns planerade tysta områden bör också pekas ut i en särskild karta för att öka tydligheten.

**Kommentar:** Höors kommun har inte pekat ut några tysta områden i översiktsplanen. Istället har kommunen valt att peka ut ett större sammanhängande opåverkat område enligt MB 3 kap 2 § inom vilket tystnad, ostördhet och avsaknaden av större exploateringsföretag utgör avgörande kvaliteter för utpekandet. Höors kommuns hållning är att de stora opåverkade områdena behöver vara tillräckligt stora för att det ska vara meningsfullt att peka ut dem i förhållande till andra underlag. Det utpekade stora opåverkade området gränsar inte till Hörby kommun.

**Hässleholms kommun**Väg 23

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på att väg 23 byggs ut till 2+1 väg och att det blir en genare väg mellan Hässleholm – Hörby/Malmö förbi Höör. Dock hade Stadsbyggnadskontoret gärna sett att Trafikverket samtidigt byggde ut en separat gång- och cykelväg längs med hela väg 23 vid en ombyggnad. Stadsbyggnadskontoret ser många positiva aspekter med att ha en säker cykelkoppling mellan orterna Höör-Tjörnarps-Sösdala-Hovdala-Hässleholm. Det skulle dels underlätta cykelpendling och cykelturism samt göra det mer tillgängligt för alla som bor längs med vägen eller i dess närhet att ta sig till och från tåget på ett säkert sätt utan att tvingas ta bilen.

**Kommentar:** NoterasUtbyggnad av stambanan och höghastighetsbana

Stadsbyggnadskontoret genom sin planavdelning, ser fram emot ett givande samarbete med Höors kommun gällande genomförandet av höghastighetsbanan. Hässleholm omkringliggande kommuner, där ibland Höors kommun, utgör viktiga och nödvändiga komponenter för en lyckad satsning på en höghastighetsstation i Hässleholm.

När det gäller en utbyggnad till fyra spår längs med Södra Stambanan är Stadsbyggnadskontoret, precis som Höors kommun, pådrivande i denna fråga och ser det som en nödvändighet för att få ett hållbart och robust järnvägsnät.

**Kommentar:** NoterasUtbyggnad vid tågstationen/förtätning

Precis som Höors kommun satsar Hässleholms kommun på förtätning med fokus på en utbyggnad i stationsnära lägen och kommunerna har en hel del gemensamt i den frågan. Stadsbyggnadskontoret kommer därför följa utvecklingen i Höör och Tjörnarps med stort intresse framöver.

Gemensamt reningsverk

Stadsbyggnadskontoret vill poängtera att det pågår en utredning mellan Höors och Hässleholms kommun, genom Hässleholms Vatten AB och Mittskånes Vatten, som inte är omnämnd i översiktsplanen. Utredningen ska ge svar på om det är lämpligt att gå ihop över kommungränserna till ett gemensamt reningsverk eller hur ett samarbete kan se ut för att lösa avloppsfrågan på bästa sätt.

**Kommentar:** Avsnittet H4.3 kompletteras så att detta framgår.

**SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR**

Strategiska enheten

Vindkraftverksutbyggnad

När det gäller Hässleholms kommuns planer för vindkraftsutbyggnaden (Tematiskt tillägg för vindkraft 2009) har förändringar skett sedan samrådet 2012. Precis som svaret i samrådsredogörelsen indikerar har Mätterödsåsen utgått och är alltså inte längre aktuellt för en utbyggnad av vindkraftverk. Beslutet togs i kommunfullmäktige 2014 i samband med aktualiseringen av Hässleholms kommuns tematiska tillägg för vindkraft (2009).

Vandringsleder

Stadsbyggnadskontoret vill informera att Hässleholms kommun arbetar för att koppla befintliga vandringsleder till närliggande tågstation för att göra lederna mer lättillgängliga och attraktiva för besökare. Just nu pågår arbetet med att på ett tydligare sätt koppla Sösdala pågatågstation till befintlig Skåneleden som passerar norr om byn. Nord- sydleden (skåneleden) fortsätter sedan vidare in i Höors kommun, norr om Tjörnarps.

**Kommentar:** *Noteras. Höors kommun är mycket positiv till detta arbete som tillgängliggör och stärker Skåneleden och dess koppling till närliggande stationslägen.*

Brönnefjällsån/Hovdalaån och Tormestorpsån

Brönnefjällsån/Hovdalaån och Tormestorpsån går via Höors kommun, vidare in i Hässleholms kommun och mynnar tillslut ut i Finjasjön i Hässleholms kommun. Stadsbyggnadskontoret anser att det är nödvändigt att arbeta aktivt över kommungränserna för att minimera risken för framtida översvämningar uppströms. Stadsbyggnadskontoret arbetar med att etablera nya våtmarker på lämpliga platser för att klara av framtidens klimatförändringar, vilket i sin tur har positiva effekter för Kristianstads kommun.

**Kommentar:** *Noteras.*

Ekologi och naturvård

Hässleholms planavdelning har idag ett aktivt samarbete tillsammans med Höors kommun, Kristianstads kommun och Hörby kommun när det gäller frågor kring ekologi och naturvård, genom kommunernas ekologer. Kommunens ekolog ser gärna att detta samarbete fortskrider.

**Kommentar:** *Noteras. Miljöstrategen/ekologen i Höors kommun instämmer.*

Läsbarhet och övriga kommentarer

Nedan följer stadsbyggnadskontorets övriga kommentarer:

Stadsbyggnadskontoret tycker att översiktsplanen har ett tydligt och lättförståeligt upplägg. Tillsammans med webbkartan blir det en bra helhet. Hässleholms kommun har arbetat på liknande sätt när det gäller vår fördjupade översiktsplan för Hässleholm stad som just nu är i utställningsskedet. Framöver kommer vi att se över vårt arbete med att tillgängliggöra den översiktliga planeringen och förhoppningsvis länka samman webbkartan med planbeskrivningen på ett tydligare sätt.

Stadsbyggnadskontoret tycker att det är positivt att invånarna kan lämna synpunkter på översiktsplanen direkt via ett webbformulär på hemsidan, det är både enkelt och lättillgängligt.



**SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR**

Strategiska enheten

**Klippans kommun**

Ett område som omfattar större delen av Höors kommuns norra och nordvästra delar pekas i Hänsynsdelen kapitel 3 .5 Landskapets upplevelsevärden ut som ett stort opåverkat område.

Klippans kommun delar Länsstyrelsens och Höors kommuns uppfattning att detta är ett av Skånes allra största potentiella opåverkade områden. Det sammanfaller också med ett område utpekat som "Större opåverkat område" i Klippans kommuns översiktsplan och bör därför ses som en viktig mellankommunal fråga.

*Kommentar: Noteras.*

**Eslövs kommun**

Eslövs kommun uppskattar Höors kommuns genomarbetade utställningshandling. Den genomsyras av tydlighet gentemot läsaren, framåtanda och utvecklingsstrategier grundade på stor kunskap om befintliga hänsyn och kommande utmaningar. Utvecklingsstrategierna för Höors kommun är välbeskrivna och föredömligt konkretiserade för att användas som stöd. Nationella och regionala mål och lokala mål genomsyrar utvecklingsstrategier och ställningstaganden.

Höors kommuns mål är 50 nya bostäder per år vilket motsvarar en planeringsberedskap på 800 bostäder inom kommunen fram till 2035. Merparten av dessa tillkommer i småstaden Höör, som kommunens kärna. Översiktsplanen tar dock höjd för 1500 bostäder, nästan det dubbla antalet gentemot det kommunala målet. Motivet är att kommunen behöver en beredskap för snabba förändringar i bostadsbehoven liksom beredskap för att enskilda projekt kan stöta på svårigheter.

Detta liknar Eslövs kommuns resonemang i utställningshandlingen för Översiktsplan Eslöv 2035, där höjd tas från det kommunala målet om 150 bostäder per år upp till 210 bostäder per år fram till 2035.

Höors kommun har ett uttalat fokus att planera för bostäder i stationsnära lägen med högst täthet invid stationen. Förtätning är en strategi som beräknas kunna ge ett tillskott med cirka 200 bostäder i centrala Höör, detta för att stärka Höör som tät och blandad stad, med bättre underlag för centrumfunktioner och en god hushållning av marken. Med förtätningstrategin följer ett viktigt resonemang kring hur förtätningen ska genomföras för att skapa goda livsmiljöer och inte tulla på viktiga värden som till exempel kulturmiljö, tillgång till dagsljus och grönområden för lek och rekreation.

Bland mycket annat i utställningshandlingen uppskattar Eslövs kommun konkretiseringen av hållbar utveckling genom de nio perspektiven att följa upp. De nio perspektiven är Höors kommuns tolkning av hur nationell och lokal syn på hållbar utveckling kan tillämpas i samhällsplaneringen på en lokal nivå. Frågorna som följer varje perspektiv förenklar förståelsen av vad hållbar samhällsplanering kan innebära och är användbara i många sammanhang.

Viktiga mellankommunala samarbeten mellan våra kommuner berör medverkan i planeringen av höghastighetsbana, kollektivtrafikutveckling, utvecklingen av cykelleder, vandringsleder och angoringspunkter som stärker allmänhetens tillgång till naturområden och rekreation. Arbetet med att succesivt förbättra vattenkvalitet, samverka för att stärka

**SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR**  
Strategiska enheten

besöksnäringen möjligheter inom ramen för Mittskåne och det regionala samarbetet inom MalmöLundregionen är också viktiga mellankommunala frågor och fora. Geografiska områden som särskilt berörs är Ringsjön, Rönne å och området kring Stockamöllan samt Bråån.

Eslövs kommun ser fram emot ett fortsatt och stärkt samarbete i de många mellankommunala frågor som stärker vår region som Sveriges bästa livsmiljö.

**Kommentar:** *Noteras.*

**Trelleborgs kommun**

Trelleborgs kommun ser positivt på Höörs ambitiösa mål avseende bostäder och profilering som ett attraktivt boende- och verksamhetsalternativ i en naturskön miljö. Trelleborgs kommun anser att översiktsplanen på ett bra sätt belyser vikten av att prioritera kollektivtrafiksatsningar och utbyggnad av bostäder i kollektivtrafiknära lägen. Trelleborgs kommun anser att översiktsplanen utgör en god grund för fortsatt dialog och regional samverkan.

Sammanfattning:

- Positivt med ambitiösa mål avseende attraktivt boende
- Positivt att förslaget belyser vikten av kollektivtrafiksatsningar och kollektivtrafiknära lägen.
- God grund för dialog och regional samverkan

**Kommentar:** *Noteras.*

**Svedala kommun**

Kommunstyrelsen beslutar att Svedala kommun avstår från att yttra sig.

**Lomma kommun**

Lomma kommun har inget att erinra avseende förslaget till ny översiktsplan för Höörs kommun.

**Lunds kommun**

Lunds kommun avstår från att yttra sig i ärendet översiktsplan för Höörs kommun, utställningshandling.

**Vellinge kommun**

Samhällsbyggnadschefen beslutar att Vellinge kommun avstår från att yttra sig om Översiktsplan för Höörs kommun.

## **Yttranden från byalag, intresseföreningar och politiska partier**

**Centerpartiet**

Vi har som fullmäktigeledamöter i Centerpartiet deltagit i det politiska arbetet med att ta fram förslag till ny översiktsplan för Höör. Det synsätt som nu framträder som grund för liggande förslag om framtiden för skolorna i Gudmuntorp och Tjörnarps har emellertid gjort

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR  
Strategiska enheten

att vi valt att än mer noga och med mer kritiska ögon gå igenom skrivningarna i liggande förslag till översiktsplan. Vi finner då vissa skrivningar med ett centralistiskt synsätt som vi inte delar. Övergripande är inriktningen bra och tydlig med att det finns flera centralorter i kommunen (t ex sid 17), men på flera ställen finns formuleringar som talar mot detta synsätt. Nedan ges ett par exempel på skrivningar som vi vill se ändrade, och förslag till förändring framgår också. Det här är exempel för att visa vad vi menar med att det finns olyckliga formuleringar och vår önskan är att dokumentet ses över ännu en gång, ur den här synvinkeln. I sak är vi eniga med ursprungsskrivningen, men vi vänder oss mot sättet att uttrycka det.

Utvecklingsdelen: s 16 "Merparten av bostadsutbyggnaden och befolkningstillväxten ska därför ske i kommunens kärna, Höör, men även i Tjörnarp finns potential för stationsnära utveckling." Vårt förslag: Merparten av bostadsutbyggnaden och befolkningstillväxten ska därför ske i kommunens kärna, Höör, och i Tjörnarp - båda med potential för stationsnära utveckling.

**Kommentar:** *Texten omformuleras enligt förslag*

s 22 "Antalet invånare i byarna ger inte underlag för en komplett offentlig service, men i takt med att byarna växer ska kommunen stärka servicen." Vårt förslag: Viss offentlig service finns redan i byarna och i takt med att byarna växer ska kommunen stärka servicen.

**Kommentar:** *Texten omformuleras enligt förslag*

s 22 "Byarna är förhållandevis små och det behövs inte så många nya bostäder per år. Det gör att samlade exploateringar är svårare att genomföra i byarna än i småstaden Höör. Samtidigt är konflikterna om marken inte lika tydliga, och behovet av en samlad planering är inte lika självklart när utveckling sker med enstaka nya bostäder." Vårt förslag: Det årliga behovet av nya bostäder i byarna är lägre än i småstaden Höör. Det gör att de samlade exploateringarna blir koncentrerade till småstaden. I byarna är konflikten om marken låg och en utveckling av enstaka nya bostäder kan därför ske utan samlad planering.

**Kommentar:** *Texten omformuleras enligt förslag*

s 26 "Det gäller framförallt till Höör som kärna, men även till noderna i Tjörnarp och Rolsberga." Vårt förslag: Det gäller till Höör som kärna, och till noderna i Tjörnarp och Rolsberga.

**Kommentar:** *Texten omformuleras enligt förslag*

s 26 "I Rolsberga begränsar strandskydd och brist på lokal service möjligheten att bygga stationsnära." Vårt förslag: I Rolsberga begränsar strandskyddet och brist på lokal service möjligheten att bygga stationsnära.

**Kommentar:** *Föranleder ingen ändring eftersom skrivningen är identisk så när som på att strandskydd uttrycks i bestämd form istället för obestämd form.*

s 72 "Ytterligare två nya förskolor för sex till åtta avdelningar vardera och en ny grundskola för 200 elever behöver vara genomförda 2020." Vårt förslag: Ytterligare sex till

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR  
Strategiska enheten

åtta förskoleavdelningar och en ny grundskola för 200 elever behöver vara genomförda 2020.

**Kommentar:** Föranleder ingen ändring eftersom de föreslagna formuleringarna innebär en ändring av innehållet i planen. Kommunen har tagit ställning för att två större förskolor med sex till åtta avdelningar per förskola (sammanlagt 12-16 avdelningar) behöver tillkomma för att tillgodose framtida behov. Det är av betydelse att dessa avdelningar ska vara samlade på större enheter med sex till åtta avdelningar per ny förskola.

**Ringsjöns vattenråd**

Förslaget till översiktsplan är ett stort och väl genomarbetat dokument, och Ringsjöns vattenråd ser med tillförsikt fram emot dess implementering. Översiktsplanen har stor betydelse för kommunen, och så även för vattenrådets arbete.

Ringsjöns vattenråd är en samarbetsorganisation som drivs och finansieras av Höors, Hörby och Eslövs kommuner, samt Sydsvatten AB, och sekretariatet är placerat i Höors kommun. Dessa sakförhållanden framgår inte alltid, det är lätt att tolka texten som att det är Höors kommun som står för verksamheten.

**Kommentar:** Texten om vattenråden i avsnitt H3.3 kompletteras så att de framgår vilka aktörer som medverkar i vattenråden.

Vidare är Ringsjöns vattenråd en plattform där alla frågor rörande ytvatten, och då speciellt Ringsjön, kan diskuteras. Eftersom vattenrådet har ett utpräglat fokus på åtgärder och att alla tre kommunerna är drivande i organisationen är det en kort väg från idé till verksamhet.

Utbyggnader diskuteras i översiktsplanen, men det framgår inte på ett tydligt sätt vad utbyggnaderna kan innebära för vattenkvaliteten i Ringsjön och de tillrinnande vattendragen.

Det kan vara lämpligt att påpeka, förslagsvis i under 3.3 i hänsynsdelen, att med anledning av att Ringsjön är en reservvattentäkt kommer ett vattenskyddsområde för Ringsjön att tas fram.

**Kommentar:** Statusen som vattentäkt kommenteras i avsnitt H4.3.

De digitala varianterna av översiktsplanen (pdf) bör föras med länkar från innehållsförteckningen, så att man direkt kan klicka sig till respektive kapitel.

Specifika synpunkter, utvecklingsdelen

U4.4, sida 154. Sista punkten i gröna rutan lyder "Vattendragen ska ha god vattenstatus samt fungera..." Vad innebär "god vattenstatus"? Det är oklart vad "god vattenstatus" innebär. Är det god status enligt EU:s ramdirektiv för vatten som avses? Endast vattendragen är nämnda. Detsamma gäller väl även för sjöarna i kommunen?

**Kommentar:** Eftersom det finns annan vägledning som handlar om vattenkvaliteten i sjöar och vattendrag samt att EU:s ramdirektiv för vatten gäller så stryks den delen som handlar om vattenstatus. Istället blir vägledningen: Vattendrag och sjöar ska fungera väl som habitat och för klimatanpassning och utjämning av flöden.

U4.4.1, sida 156. Första stycket: Ringsjön är klassad som reservvattentäkt, inte ordinarie vattentäkt.

**SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR**  
Strategiska enheten

**Kommentar:** *Korrigeras och förtydligas.*

I andra stycket kan man tolka att reduktionsfisket har haft en negativ påverkan på sjön.

**Kommentar:** *Det står att Ringsjön de senaste 150 åren har påverkats dramatiskt.*

Tredje stycket kan kompletteras med ett fågeltorn Vid Rönne ås utlopp i Västra Ringsjön. Det är dock inte kommunalt.

**Kommentar:** *Noteras. Texten kompletteras*

Sjätte stycket. Det skrivs att sjön erbjuder goda fiskemöjligheter. Det kan så vara, om man väl kommer ut på sjön. Tillgången på båttramper har varit och är ett sorgebarn i Ringsjön. Fiskevårdsområdesföreningen får ofta ta emot synpunkter på de dåliga möjligheterna att komma till sjön på ett vettigt sätt.

**Kommentar:** *Noteras.*

Fiskeentusiasterna som nämns är nog ganska få. Problemet är att det finns förhållandevis ganska få exemplar av större rovfiskar i sjön. Detta är relativt välkänt i fiskekretsar. För att locka hit fiskeentusiasterna behöver tillgången på storväxta rovfiskar öka markant. Detta berörs dock en aning längre fram i samma stycke.

Det nämns också i tredje stycket att stränderna kan vara svårtillgängliga, vilket är helt korrekt. Det påverkar också fiskemöjligheterna.

Det står att sjön har norra Europas bästa gösfiske. Detta stämmer inte. Däremot finns det goda förutsättningar för detta, vilket nämns längre fram i samma stycke.

**Kommentar:** *Noteras. Texten korrigeras*

I nionde stycket kan man läsa att "Höörskommun arbetar bland annat för att bestånden av rovfiskar ska öka i Ringsjön." Detta låter jättebra. Men vad innebär det? Avses kommunens medverkan i vattenrådet uppfylla detta?

**Kommentar:** *Noteras. Texten kompletteras med att kommunen arbetar för att öka bestånden av rovfiskar i Ringsjön genom vattenrådet.*

I tionde stycket lyfts samarbete och samordning mellan Ringsjökommunerna. Bra att det tas upp, då sjön berör alla tre kommuner på flera olika plan. Det finns dock redan ett långtgående samarbete inom Ringsjöns vattenråd. Här deltar, förutom nämnda parter, även dricksvattenproducenten Sydsvatten AB. Samarbete kring sjöns väl och ve kan naturligtvis ske på många fler plan än i vattenrådet. Vi vill dock flagga för att Ringsjöns vattenråd gärna deltar i processer, rörande sjön och dess tillrinningar, som initieras av andra intressenter. Såväl teoretiska som praktiska och helst i ett tidigt skede. Inom vattenrådet finns stor kunskap om vatten och vattendrag samlad. Detta delar vi gärna med oss av.

**Kommentar:** *Noteras.*

U4.4.2, 3 och 4, sida 157. Sjöarna behandlas lite olika. Tjörnarpsjön får större utrymme än Vaxsjön och Dagstorpssjön. Det finns fiskevårdsområde även i dessa. Fiskekort går att köpa. Dagstorpssjön har väl t.o.m. två kommunala badplatser?

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR  
Strategiska enheten

**Kommentar:** Avsnitten kompletteras så att det framgår att det finns fiskevårdsområden även för Vaxsjön och Dagstorpssjön. Både Dagstorpssjön och Vaxsjön berörs även i det avsnitt som handlar om leder och angöringspunkter, där finns t.ex. de kommunala badplatserna beskrivna.

Det finns fler större vattenytor än de som nämnts i texten. Det är oklart varför de inte finns med i beskrivningarna av kommunens olika sjöar. Exempelvis Syrkhultasjön (ca 4,5 km norr om N. Rörum) ligger delvis i Höors kommun. Prästtorpasjön, längs vägen från RV 23 till N. Rörum. Korsarödssjön, sydost om Tjörnarp.

**Kommentar:** Kommunens avvägning av vilka sjöar och vattendrag som ska finnas beskrivna som vattenområden i översiktsplanens markanvändningskarta bygger på Boverkets ÖP-modell. Mindre sjöar och dammar kan representeras som landsbygdsområden eller som naturområden. De sjöar som visas i markanvändningskartan har stor betydelse även ur rekreationshänseende. Kommunen har i dagsläget ingen specifik vägledning för varken Syrkhultasjön, Prästtorpasjön eller Korsarödssjön.

U4.4.5, sida 158. I mitten på första stycket står att Höorsån är tillflöde till Tjurasjö. Det är tvärtom, Tjurasjös vatten hamnar i Höorsån.

**Kommentar:** Noteras. Texten korrigeras

Andra stycket, vägledning: Det finns fler saker man kan ha i åtanke när det gäller Höorsån. Ån är dikad och rätad på långa sträckor. Att återmeandra ån och eventuellt skapa våtmarker skulle ge ökade möjligheter för både rekreation och biologisk mångfald. Detta är möjligt att göra, både inom och utom kommunens fastigheter.

**Kommentar:** Noteras. Frågan bör studeras närmare i kommande fördjupad översiktsplanering.

Kommunen äger en ganska lång sträcka av ån. Det lär finnas någon "undangömd" policy om vem som får fiska på kommunens vatten. Detta skulle kunna lyftas fram och marknadsföras så att fler kan använda ån.

**Kommentar:** Översiktsplanen innehåller generellt inte information om bruksrätt, vare sig i vatten eller på land.

U4.4.6, sida 158. Kolljungabäcken benämns som å, det är kanske lite att ta i.

**Kommentar:** Noteras. Texten korrigeras. Kommunen har generellt benämnt Kolljungabäcken som "bäcken" men på ett ställe har det blivit fel. Texten ändras från ån till bäcken.

Det står "Möjligheten att öppna upp..." Det är oklart vad som avses. Vad ska öppnas upp? Bäcken är visserligen kulverterad på en bit...

**Kommentar:** Det står att "Möjligheten att öppna upp och tillgängliggöra ytterligare delar av bäcken ska beaktas i samband med stadsutvecklingsprojekt." Det handlar framför allt om att göra bäcken mer tillgänglig och att lyfta den som kvalitet i stadsmiljön. Kommunen ser positivt på att se över möjligheten att lyfta vissa av de delar som idag går i kulvert.

Vägledningen om Kolljungabäcken skulle kunna kompletteras med en åtgärd i vattendraget. I bäcken finns nämligen vandringshinder på ett par ställen. Dessa bör åtgärdas. Inte minst för biologisk mångfald, men också för att det är trevligare för

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR  
Strategiska enheten

medborgarna att se en porlande bäck istället för ett dämme och ett överfall. I en inventering från 2005 hittades en vägtrumma (passagen under Industrigatan) som utgör vandringshinder. Är denna åtgärdad?

**Kommentar:** Det finns som sagt ett flertal vandringshinder utmed Kolljungabäcken. Flera av dessa är betydligt svårare att åtgärda än vägtrumman under Industrigatan. Kolljungabäcken finns inte med i den inventering över vandringshinder som Länsstyrelsen vill begära in av kommunerna under 2018.

U4.4.7, sida 158. Liksom i Kolljungabäcken finns det ett antal vandringshinder i Lerbäcken. Dessa bör beaktas i utvecklandet av Lerbäcken.

**Kommentar:** Noteras.

U4.4.8, sida 158. Kvesarumsån beskrivs ha goda fiskevatten. Merparten av dessa ligger på privat mark. Endast en kortare sträcka vid Bjävrödsdammarna och eventuellt några meter vid Bondemöllas dammar är tillgängliga för allmänheten, via köp av fiskekort. Det finns knappast bäckrödning i ån. Däremot kan det finnas någon enstaka regnbåge. Den är då en rymling från någon av tidigare nämnda fiskedammar. Det har ryktats om att tidigare ägare av Bjävrödsdammarna har satt ut regnbåge och eventuellt också bäckrödning i Kvesarumsån. Detta har då troligen varit en olaglig utsättning och endast skett vid ett eller ett fåtal tillfällen för ganska många år sedan.

**Kommentar:** Texten korrigeras angående bäckrödning.

Stycket om vägledning till Kvesarumsån. Kul att våtmarksplanerna lyfts fram! Det är dock så att en eventuell våtmark i området enbart kommer att beröra privata fastigheter. Varken Hörby eller Höors kommun har rådighet över fastigheterna. Detta gör att skrivningen om tillgängliggörande kan feltolkas av fastighetsinnehavare. I det fall det blir aktuellt med våtmarksanläggning kommer kommunen/erna, sannolikt, att bli involverade som projektägare. I det läget kan man lägga fram önskemål om tillgängliggörande till fastighetsägarna.

**Kommentar:** Noteras. Texten justeras så att det blir tydligare att åtgärderna förutsätter dialog och samsyn med markägare.

Våtmarksområdet vid Kvesarumsåns utlopp skulle kunna anläggas både öster och väster om ån. I texten nämns bara östra sidan.

**Kommentar:** Öster om utloppet vid till Ringsjön (=uppströms). Väster om utloppet ligger ju Ringsjön. Texten förtydligas så att det framgår vilken yta som avses.

U4.4.9, sida 158. Det bör nämnas att Rönne å är klassad som ett av Sveriges viktigaste ålvattendrag. Det bör även nämnas att ån håller en egen laxstam som inte är utspädd med gener från laxar från andra vattendrag. Det stiger också havsöring i Rönne å.

**Kommentar:** Texten kompletteras under Rönne å på s. 158 i utvecklingsdelen.

I Klippan finns tre vattenkraftverk som utgör permanenta vandringshinder. Klippans kommun förhandlar med kraftverksägarna om utköp av kraftverken. Planen är att så småningom ta bort kraftverken och skapa fria vandringsvägar. Detta innebär att lax och havsöring skulle kunna nå hela vägen till Ringsjön och kanske till och med upp i biflödena.

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR  
Strategiska enheten

Något som verkligen skulle kunna gynna besöksnäringen. Höors kommun bör vara positiv till detta projekt och några rader bör kanske komma med i planen?

**Kommentar:** Kommunstyrelsen förväntas hantera frågan om medfinansiering i maj 2018, ärende KSF 2017/485. Texten kompletteras under Rönne å i utvecklingsdelen, med kort beskrivning och status.

Ån är dikad och rätad på ganska långa sträckor, i Höors kommun. Det hade inte varit fel att titta på möjligheterna till en återmeandring.

**Kommentar:** Noteras.

Specifika synpunkter, hänsynsdelen (H3.3)

Sida 48. I första stycket nämns att sjöar och vattendrag på olika sätt ska värnas och bevaras. Mycket bra! Dock har de flesta vattendrag, i olika grad, utsatts för dikningar, rätningar, dämningar, kulverteringar med mera. Utöver att värna och bevara finns det alltså stora behov av att återställa och restaurera. Kunskapsläget på djupet kan också förbättras. Det krävs alltså även inventeringar. Vi önskar att detta tas upp i planen.

I stycket om utdikning nämns siffran 4 500 ha som storleken på Ringsjön. Enligt våra uppgifter är ytan ca 4 000 ha (3 974 ha).

**Kommentar:** Kommunen justerar planen enligt denna siffra. Siffran ca 4000 får ersätta siffran ca 4500 på s.48 i Hänsynsdelen.

Ett förtydligande om processen i dikningsföretagens båtnadsområden hade nog inte varit fel att få med i texten om "Återskapande av våtmarker" eller i texten om "Utdikning". Det kan skapa större förståelse för eventuellt kommande våtmarksprojekt. Det glöms nämligen ofta bort, när man pratar om dikningsföretag, att en dikningsåtgärd oftast inte ger en ihållande effekt på odlingsbarheten eller torrläggningen. När blöt mark torrläggs och syresätts börjar organiskt material att förmultna. Det innebär att marken sjunker ihop. Efter ett antal år har dikningen förlorat sin funktion och marken är åter igen blöt. I de flesta fall hjälper det då heller inte att fördjupa dikningen. Det bryter dessutom mot dikningsföretagets vattendom; då den är beslutad med ett maximalt dikningsdjup. Att i det läget koppla på dagvatten, som från början inte ingick i beräkningarna, kan innebära en stor påverkan.

**Kommentar:** Noteras

I slutet av stycket om återskapande av våtmarker nämns tänkta våtmarksprojekt. Våtmarksområdet vid Kvesarumsåns utlopp skulle kunna anläggas både öster och väster om ån. I texten nämns bara östra sidan.

**Kommentar:** Öster om utloppet vid till Ringsjön (=uppströms). Väster om utloppet ligger ju Ringsjön. Texten förtydligas så att det framgår vilken yta som avses.

I stycket om "Vattentäkt". Korrekt år för ibruktage av Bolmentunneln är 1987. Texten skulle även kunna kompletteras med att sedan 1987 har Ringsjön endast nyttjats som vattentäkt under en period, under tiden Bolmentunneln reparerades.

**Kommentar:** Noteras. Texten korrigeras med rätt årtal.



SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR  
Strategiska enheten

*Sida 51.* I första stycket kan man få uppfattningen att delen av Höors kommun som ingår i Helge ås avrinningsområde är den minsta delen. Fördelning mellan de tre huvudavrinningsområdena inom Höors kommun är enligt följande: Rönne å: ca 26 450 ha (82 %), Helge å: ca 3 810 ha (12 %) och Kävlinge å ca 1 890 ha (6 %).

**Kommentar:** Noteras. Texten förtydligas avseende avrinningsområdenas storlek

Stycket om Ringsjön under rubriken "Arbete för bättre vattenkvalitet". Skrivningen om internbelastning bör skrivas om. Förutom små skrivfel är beskrivningen av internbelastning en aning felaktig. Kort sagt är internbelastning frigörelse av fosfor från sedimenten. Olika saker kan påverka internbelastningens storlek, syrebrist, omrörning (exv. frånvaro av rotade vattenväxter, betande fiskar eller vågor), pH >9 för att nämna några. Restaureringsåtgärderna som utförts både i sjön och på land har påtagligt reducerat internbelastningen. Även trenden för tillförsel av extern fosfor är nedgående.

**Kommentar:** Noteras. Texten korrigeras.

*Sida 52.* När man talar om tillflödenas ekologiska status bör man ha med sig att anledningen till en viss klassning kan skilja sig. Några av vattendragen har fått sin status på grund av att fiskundersökningar har avvikit från god status, andra vattendrag har fått sin status på grund av för högt näringsinnehåll och någon på grund av att hydromorfologin inte når god status. Det kan också vara en kombination av olika anledningar som leder till sänkt status.

**Kommentar:** Noteras.

Redaktionella påpekanden

*U4.4, sida 154.* Missad punkt i inledningen i meningen "...tilltalande stadsmiljö för de boende i kommunen."

*U4.4, sida 155.* Kartan verkar sakna en bit av Kolljungabäckens sträckning, i källområdet. Lerbäcken har sin upprinning i Misserödsdammen, den finns inte med på kartan. Är dammen möjligen för liten för att synas i aktuell skala?

Teckenförklaringen döljer delar av Rönne å i kartan.

*U4.4.1, sida 156.* Fjärde stycket: det saknas ett "och" mellan häst och hund. I sjätte stycket har det blivit lite fel. Stycket känns som att det har blivit omskrivet och en del av texten har inte raderats.

*H3.3, sida 48.* Andra stycket i ingressen inleds med en felaktig mening. "I kommunen finns ett flera sjöar..."

*H3.3, sida 49.* Färgen för dålig status på vattendrag bör få en mer röd nyans, för att skilja ut den från sjöarnas "otillfredställande" status.

*H3.3, sida 51.* Näst sista stycket, "är" ska bytas mot "har" - "...permanentboende som är enskilda avlopp...". Sista raden på sidan innehåller en felstavning; vida=visa.

**Kommentar:** Justeras.

**SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR**

Strategiska enheten

**Omställning Tjörnarps**

Omställning Tjörnarps Veto och motförslag avseende ny badplats vid Kyrkviken, Tjörnarpsjön.

Vad är Omställning Tjörnarps?

Omställning Tjörnarps är en gräsrotsrörelse och en community, ett öppet nätverk för och av Tjörnarpsbor och en del av den större nationella och globala Omställningsrörelsen. Vi arbetar för att stödja lokal resiliens och för att stötta lokala initiativ till långsiktigt hållbara lösningar för Tjörnarps befolkning med omnejd.

Vad är Omställningsrörelsen?

Transitionrörelsen eller omställningsrörelsen är ett globalt nätverk av människor med ambitionen att möta utmaningarna med krympande naturresurser, miljöförstöring och klimatförändringar genom att bygga lokala hållbara samhällen där medborgarna verkar genom småskaliga projekt som kooperativt markägande, samåkning till jobbet och stadsodlingar.(1) Man framhåller att en sådan omställning är möjlig med bibehållen eller till och med ökad livskvalitet och välbefinnande.

Omställningsrörelsen uppstod i Storbritannien 2005 i Totnes med Rob Hopkins som en förgrundsfigur, och har sedan spridit sig till många platser i världen.

Till Sverige kom rörelsen 2008 under namnet Omställning Sverige.(1) Rörelsen arbetar för att stärka lokal resiliens genom att ställa om energianvändning och matproduktion för att åstadkomma en övergång till ett uthålligt och fossilfritt samhälle. Sedan 2015 finns föreningen Omställningsnätverket med syfte att "stödja omställningsarbetet i Sverige enligt gällande principer för Transition Network, allmännyttigt och partipolitiskt obundet" Omställning Tjörnarps utgör en lokal del av det större omställningsnätverk och tillkom 2016.

Ny badplats vid Tjörnarpsjön - inte ett hållbart alternativ

Enligt översiktsplan för Höors kommun 2018 planeras för en ny badplats i Tjörnarpsjön vid Kyrkviken just på gränsen till det nyligen invigda naturreservatet "Prästabonnaskogen".

Förslaget till placering av ny badplats har kommit från Tjörnarps sockengille och markägaren. Tjörnarps sockengille har bedrivit en framgångsrik lokal lobbykampanj om behov och placering av den nya badplatsen med

Veto mot placering av ny badplats

Den tilltänkta placeringen av den nya badplatsen återspeglar en förlegad tankeprocess som fortfarande har sitt ursprung i oljeepoken med tillgång på obegränsad tillgång till billiga drivmedel och energi, där man ska förflytta sig med bil eller annat motorfordon till och från platser i närområdet. Den tiden är snart förbi pga. att oljetoppen och en nödvändig omställning till fossilfria alternativ tvingar oss att tänka om och välja fossilfria alternativ för långsiktig hållbarhet.

Placeringen tvingar lokalbefolkningen eller tillresande badgäster att ta bilen för att komma till den lokala badplatsen. Något som står i strid med Höors kommuns strävan efter att dra ner på bilåkande och använda cykel eller gångtrafik där så är möjligt.

**SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR**  
Strategiska enheten

## Sammanfattning

Det som kommer att inträffa om badplatsen flyttas till den av Sockengillet föreslagna placeringen är att mängden bilar i hela området runt sjön ökar. Även byborna kommer i högre grad köra istället för att gå och cykla. Något som står i strid med Höors kommuns strävan efter hållbar omställning till ett fossilfritt samhälle. Människor fungerar så.

De boende i Kyrkbyn inser troligen att det kommer att bli mer trafik?

Fler kommer också att börja cykla, köra moped och fyrhjuling på stigarna genom bokskogen för att ta genvägar till den nya badplatsen. Detta medför högre grad av slitage på den mjuka markytan som är typisk för ädellövskogar utan större undervegetation som binder markytan.

Detta kommer att ha en negativ inverkan på de nyligen anlagda vandringslederna runt sjön. Marken blir sönderkörd och sumpig av cykel och mopedspår vilket försvårar för gångtrafik längs leder och naturstigar.

Placeringen av den nya badplatsen med smala och backiga asfaltvägar, ofta med skymd sikt utan cykel och gångbana runt sjön kommer indirekt att leda till att lokalbor och tillresta försöker hitta genvägar genom bokskogen. Människor fungerar så. Moped och cykel tar man med sig och slitaget på det känsliga underlaget ökar. Tillresta turister som vill gå på ederna får då samsa med cyklister och mopedister på leden.

Färre tillresande kommer att ta tåget till Tjörnarps för att bada.

Avståndet till den nya badplatsen på andra sidan sjön och asfaltvägarnas anslutning från Riksväg 23 via Karlarpsavfarten och från andra hållet, norrifrån från Landsvägen genom Kyrkbyn kommer att öka biltrafiken, inte minska den.

## Motförslag

Tjörnarpsborna och tillresta badgäster behöver en väl fungerande badplats. Omställning Tjörnarps står inte i opposition till Sockengillet tanke om en förbättrad badplats. Däremot vänder vi oss och yrkar veto mot en placering av ny badplats i Kyrkviken med hänvisning till den inverkan på Omställning till ett miljömässigt hållbarare samhälle och investering av skattemedel i långsiktigt hållbara lösningar på infrastruktursatsningar. Förslaget om den nya badplatsen står i direkt strid med kommunens omställnings och miljöpolicy som den uttrycks i den nya översiktsplanen för Höors kommun 2018.

## Utveckling och ombyggnad av befintlig badplats

En utveckling av den befintliga badplatsen nedanför spårområdet är ett miljömässigt bättre alternativ på alla sätt.

Möjligheten att ta sig till och från badplatsen från norr och söder till fots eller med cykel från antingen befintlig gångtunnel från Tjörnarps stationssamhälle eller norrifrån på bekvämt promenadavstånd längs med spårområdet från Tjörnarps station inbjuder till badturism med cykel som medtags på pågatågen eller promenader. Tillgängligheten med bil ska inte uppmuntras men med en välbehövlig handikappanpassning av badplatsen kan en mindre parkering med handikappplats beredas vid den södra gångtunnel och den korta grusvägen från tunneln till badplatsen kan breddas och asfalteras för att öka tillgängligheten för såväl gångare, cyklister som rullstolsbundna till en rimlig kostnad,

**SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR**

Strategiska enheten

Den sumpskog med trasiga bryggor och delvis övergivna kanoter och fritidsbåtar som finns mellan badplatsen och den södra gångtunneln ger idag ett skräpigt och tråkigt intryck. Strandbrinken kan med små ingrepp rensas upp och få ett antal fungerande och snygga bryggor och båtramp som kan användas av såväl lokalbefolkning som tillresta.

Detta är en bättre plats för de roddbåtar som idag kan hyras och är belägna på andra sidan sjön. Tillgängligheten till bad, fiske och rekreation ökas för alla, även tillresta med funktionshinder.

En upprustad badplats med möjlighet även till vinteraktiviteter med tex pimpelfiske, upplogat spår för långfärdsskridskoåkning eller skridskobana för barn och vuxna när vinter och inlägget så tillåter är också attraktivt. Delvis görs detta redan av frivilliga krafter i byn men vinteraktiviteter kan i samverkan med föreningslivet i byn öka även vintertid och utanför badsäsongen. Tilläggas kan också att vinterbad i vak eller vid isfri vinter förekommer i byn. Bastuflotten utgör också en turistmagnet och är till stor glädje för byborna. Utbyggnad av bryggor vid det nuvarande badet skulle även underlätta vid transport ut till bastuflotten.

**Andra röster från Tjörnarps**

Tjörnarps sockengille som drivit frågan om ny badplats i samråd med markägaren (också aktiv medlem i Sockengillet) har bedrivit en framgångsrik lobbyverksamhet om sitt förslag till ny badplats vid Kyrkviken mot kommunen. Hur representativt är då Sockengillet i förhållande till Tjörnarps befolkning som helhet? Detta är en viktig demokratifråga. Fler röster behöver höras, även från de delar av lokalbefolkning och tillresta som inte är aktiva inom eller engagerade i byns föreningsliv eller Sockengillet.

Omställning Tjörnarps har intervjuat skol- och fritidspersonal samt barn och ungdomar på Tjörnarps Skola och Fritidshem. Föräldrar till barn i byn som nyttjar den nuvarande badplatsen har också intervjuats. Den korta tiden till trots har Omställning Tjörnarps också ställt frågor till ett mindre antal tillresta vandrare och turister vid Tjörnarps station. Även dessa framhåller den gamla badplatsen som ett attraktivare alternativ.

Omställning Tjörnarps gör inte gällande att vi har fått in ett statistiskt säkerställt antal åsikter i frågan. Tiden har inte medgivit detta, men fler röster måste få komma till tals inom byn för att främja lokalt medbestämmande och demokrati.

**Bullernivå från Järnvägen**

Har framhållits som ett problem med den gamla badplatsen och som skulle undvikas med placering av en ny badplats i Kyrkviken. Detta befaras öka i samband med utbyggnad av spår för det nya snabbtåget.

Den övervägande majoriteten av de tillfrågade har hävdade att bullret inte stör barnens badlek i någon nämnvärd omfattning och att tågen och tåg ljuden "alltid funnits där och är något man vant sig vid". Föräldrar och fritidspersonal framhåller det stora värdet i att kunna ta korta utflykter under eller efter skoldagen för att bada utan att behöva ta bil, cykel eller långpromenader runt sjön för att komma till en ny badplats. Tillgängligheten och närheten till bykärnan framhålls som viktigare än buller från passerande tåg. Historiskt sett har den gamla badplatsen varit ett viktigt kulturellt och identitetsskapande och gemensamhetsskapande inslag i byn. Här möts flanörer, motionärer, cyklister, tillresta och

**SAMHÄLLSBYGGNADSSEKTOR**

Strategiska enheten

lokalbor på ett naturligt sätt. Då spårarbeten med nytt förbifartspår gjordes och godstrafiken hamnade närmare Ella istället för att gå genom byn erbjöd Banverket bullerskydd vid uteplatser samt bullerdämpande fönster för de boende närmast järnvägen.

Vid eventuell utbyggnad av ett snabbtågsspår bör detta läggas öster om befintliga spår och ett bullerskydd liknande de som byggs längs motorvägspassager vid tätort kan utan större ingrepp byggas längs spåren mot en utbyggd förbättrad badplats.

Befintlig bebyggelse som kan uppleva ett bullerplank som en begränsning av sjöutsikten är begränsat då den övervägande delen av befintliga hus utgörs främst av Korsaröds Behandlingshem, vilket är så högt beläget att ett bullerskydd inte stör utsikten. I övrigt finns ett fåtal fastigheter 3-4 som kan få sikten mot sjön begränsad av ett bullerskydd. Men även dessa fastigheter ligger relativt högt i förhållande till sjöytan och järnvägens placering i förhållande till desamma utgör redan idag med spårområdet och frekvent passerande tåg en delvis skyddad utsikt. Ingreppet med ett bullerskydd och dess eventuella inverkan på utsikt mot sjön kan därmed sägas vara begränsad.

Den nuvarande badplatsens synlighet från passerande tåg ska heller inte underskattas som en inspiration och ett incitament för förbipasserande tågresenärer att inspireras till att besöka byn eller överväga byn som en alternativ inflyttningpresent med attraktiv bebyggelse och fritid. Detta givet att det befintliga badplats-/bryggor året rustas upp och utvecklas i enlighet med ovanstående.

**Sammanfattning**

Det de tillfrågade efterlyser är en mer ordnad badmiljö med bättre bryggor för bad, solbad och båtar. Bättre tillsyn för att undvika vandalisering och skadegörelse, fungerande omklädningsrum och handikappanpassad toalett. Skräpkorgar och också gärna en kiosk i föreningarnas regi. Ett förslag har varit att kommunen genom simskolorna erbjuder sommarjobb till badvakt.

Tillresande framhåller den befintliga badplatsens tillgänglighet och närhet till såväl tågstation som bykärnan.

Miljöpåverkan med den föreslagna nya badplatsen i form av utökad biltrafik på vägarna runt sjön och ett starkt ökat slitage på den känsliga naturen i bokskogen är inte eftersträvanvärt. Istället bör man beakta en upprustning med ett utökat tillgängliggörande av den befintliga badplatsen för alla, med möjligheter till meningsfulla fritidsaktiviteter såväl sommar som vinter.

Många bybors önskan om att behålla det bynära läget på badplatsen väger tungt och argumenten är som synes många och förnuftiga. Särskilt viktigt är det för småbarnsföräldrar och barn och personal från byns skola och fritidshem att kunna göra kortare utflykter efter skolan eller på loven till sjön för att idrotta eller bada. Fritidspersonalen ställer sig frågande till om de kan utnyttja en badplats i det nya föreslagna läget utan att behöva använda sig av privata bilar eller inhyrd buss.

Tjörnarpsborna och tillresta behöver en attraktivare och mera funktionell bad och båtplats. Omställning Tjörnarp och av oss tillfrågade lokalbor och tillresta stödjer Sockengilletts åsikt att Tjörnarp behöver en modern och utvecklad badplats. Men valet av plats i Kyrkviken är inte ett hållbart alternativ. Vi uppmuntrar därför både Tjörnarps Sockengille och Höörs

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR  
Strategiska enheten

kommun att tänka om kring placering och utveckling av ny badplats i Tjörnarpsjön medhänsyn taget till de argument Omställning här för fram. Omställning Tjörnarps medverkar och samarbetar gärna kring hur vi tillsammans kan utveckla en hållbar lösning på behovet av ny badplats och inbjuder härmed till samarbete i frågan

Att ständigt tvingas avstå från att ta sig till badet på grund av att man antingen inte har bil eller tvingas välja bilen är i sig inte längre miljömässigt hållbart och som därmed inte bör vara ett lämpligt alternativ. Detta oaktat övergång till en mer fossilfri fordonsflotta då bilkörning motverkar folkhälsan och ökar biltätheten på vägarna. Hellre då framhålla och stödja användandet av cykel eller gångtrafik i de lägen där ökad biltrafik är helt onödig och representerar ett föråldrat tankesätt med rötter i den fossila ekonomin. Detta är inte längre hållbart och står i strid med Höör kommuns miljöstrategi.

**Kommentar:** Vid samrådet 2012 uttrycktes önskemål om en iordningställd badplats vid Kyrkviken från flera personer, både vid samrådsmöte och i skriftliga yttranden. Översiktsplanens markanvändningskarta pekar ut två badplatser i Tjörnarps, en befintlig och en planerad. Att den befintliga badplatsen finns utpekad innebär att marken vid den utpekade badplatsen (blå punkt med ring runt i kartan) är avsedd för badplatsändamål.

Kommunen ser ingen motsättning mellan bevarandet av en befintlig badplats och anläggandet av ytterligare en kommunal badplats vid Tjörnarpsjön. Kommunen ser det tvärtom som att det finns underlag för ytterligare en badplats i Tjörnarpsjön och att boende, sommarboende och besökare i området kring Tjörnarps kyrkby har behov av en badplats. För de som utgår från kyrkbyn och dess närområde är det snarare den omvända transporten som kan komma att medföra onödig biltrafik. En fördel med badplatsen som kommunen ser det är att den ligger utmed den vandringsled som binder samman Tjörnarps station med Skåneleden och den kan därför nyttjas av vandrare på väg åt båda håll. Det är också möjligt för den som vill, att gå längs leden till den nya badplatsen i Kyrkviken för att på så vis få mer avskildhet från Södra Stambanan.

Kommunen noterar de övriga förslag som gäller förbättringar av befintlig badplats i anslutning till Tjörnarps tätort.

**Södra Ringsjöortens bygdeförening**

Generellt är översiktsplanen ett välskrivet och väl genomtänkt dokument, men från Bygdeföreningen vill vi lyfta fram följande:

1. På 1870-talet, då Gudmuntorps Skola och den nuvarande kyrkan byggdes, hade Södra Ringsjöorten dubbelt så många invånare som nu. Så sent som 1968, när Snogeröds Kommun (som även omfattade Hurva) fusionerades med Höör, fanns ett bra elevunderlag i Gudmuntorps skola, en ekonomi i balans och en offensiv politik som bl. a. lett till att Snogeröds idrottsplats tillkommit. Det fanns inte fler hus här då. Det är ingen tvekan om att bättre utnyttjande av befintliga byggnader genom inflyttning av barnfamiljer och måttligt nybyggande med ringa anspråk på jordbruksmark, kan räcka för att fördubbla antalet invånare jämfört med idag. Området blir alltmer attraktivt för boende på grund av sin karaktär, de goda kommunikationerna till både Lund och Malmö och till Höör, Hörby, Kristianstad och Eslöv, den överhettade bostadsmarknaden i sydväst och Lunds expansion österut. Det finns också lämpliga områden för näringsverksamhet.

2. Översiktsplanen ägnar stort utrymme åt naturvärdenas roll för rekreation och fritid. Vi tycker att bymiljöerna och landsbygden, som en för många människor gynnsam boendeform, kunde poängterats starkare. Under rubriken "Hälsoaspekterna. Trender i omvärlden" behandlas exempelvis trenden att så många motionerar, hur viktigt detta är för att motverka fetma, diabetes, hjärt-kärlsjukdom etc., och hur många motionsmöjligheter det finns i Höör. Allt detta är bra och riktigt, men den naturnära livsmiljön i sig har en ännu starkare inverkan både på somatisk och psykisk hälsa och på individens utveckling. By- och landsbygdsboendet står sig härvid väl i många studier som gjorts.
3. Planen ägnar betydande utrymme åt kommande vägdragningar, vilket uppskattas. Man noterar i samband med beskrivning av våra goda kommunikationer via "transportnoden" Rolsberga en reservation: "...men området utsätts också för trafikens miljöpåverkan i form av buller och barriäreffekter". Man noterar att väg 23 inte är tillräcklig för de olika fordon som skall samsas på den. Det är en mild formulering. I själva verket är den bristande trafiksäkerheten på väg 23 och att det utgör livsfara åka cykel eller moped, en starkt negativ faktor för dem som bor här och som avskräcker andra från att bosätta sig i trakten. En omläggning av den tunga trafiken öster om Ringsjön, och cykelvägar, skulle öka Södra Ringsjöortens attraktionskraft drastiskt, och vi hoppas därför att detta kommer till stånd snarast möjligt.
4. I planen sägs att "Lokala mötesplatser är viktiga delar i byarnas livsmiljöer. Mötesplatser är alla ställen där människor möts i vardagen, som lekplatser, bibliotek, församlingshem och idrottsplats. Kommunen är ansvarig för många av de mötesplatser som finns och har därför ett särskilt ansvar för att utveckla dem". Vi instämmer givetvis helt, men konstaterar samtidigt att exempelvis biblioteket i Snogeröd helt oväntat lades ner, samt att bra lekplatser är viktiga i orter av t.ex Snogeröds storlek. Det politiska handlandet harmonierar inte alltid med planen.
5. Bygdeföreningen arbetar aktivt med åtgärder för att öka bosättningar och etablering av verksamheter i området. I planen läser man: "Ny bebyggelse och utveckling av befintliga verksamheter förutsätter att markägaren tar initiativ". Vi har i vårt arbete noterat ett behov hos markägare av att veta mer om hur man tar initiativ. Bl. a. har frågan nu kommit från en markägare i Rolsberga-Böstofta-området som planerar avstyckning och byggnad av 4-5 hus. En enkel manual från kommunen vore av värde. Samspelet mellan kommunen och marknadskrafterna kan utvecklas även i det lilla.
6. Planen lägger betydande vikt vid miljö och hållbar utveckling. Inom Södra Ringsjöorten finns det idag ett stort intresse för dessa frågor, inte minst inom LRF. Planen poängterar att vi är en jordbruksbygd. Det finns skäl att påpeka att både de delar av jordbruket som klassas som ekologiska och det konventionella jordbruket har utvecklats i en både effektivare och miljövänligare riktning. De stora jordbruken i vår kommundel ligger tekniskt sett långt framme. Energiproduktion via solceller har länge funnits i trakten och expanderar snabbt. Vi stöder således planens fokusering av dessa områden, men det är viktigt att ha en kontinuerlig diskussion

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR  
Strategiska enheten

om vad som verkligen ger effekt. Exempelvis skulle lägre hastighet på väg 23 ge en stor minskning av både koldioxid- och kväveoxidutsläpp.

7. Södra Ringsjöorten omfattar även delar av Eslövs Kommun. Hurva och Rolsberga är närbelägna transportnoder som är väl sammanlänkade via lokala vägar. Den etablering av fibernät som via Södra Frosta Fiber gett både landsbygden i Södra Ringsjöorten och delar av Hurva bredband, är bra exempel på en konstruktiv satsning över kommungränserna. Samverkan över kommungränserna gagnar även annan utveckling.
8. Planen tar upp "byarnas" roll för människors identitet och att man vill stärka kulturarvet. Men historia och kultur är inte bara gamla ruiner, kloster etc. Även institutioner, som än idag fungerar bra, kan vara centrala för både kulturarv och en kommunds identitet, funktion och utveckling. Vi vill därför avsluta med att Gudmuntorps Skola alltsedan 1870 och än idag varit inte bara en bra skola med en fördelaktig skol- och omgivningsmiljö. Den är också den viktigaste institutionen för kommundelens identitet, en viktig del i dess kulturarv, och den mest betydelsefulla pusselbiten i kommundelens utvecklings- och inflyttningspotential. Skolans existens påverkar i princip alla bitarna i utvecklingsplanen. Frågan kan inte nog betonas.

### Slutkläm

Planen är ett grundligt dokument, men kan för den södra kommundelen utvecklas på en del punkter och sammanhangen nyanseras. Vår uppfattning att befolkningen i Södra Ringsjöorten kan dubbleras till 2035 är sakligt välgrundad. Generationsskiften och bättre utnyttjande av befintlig bebyggelse kommer att bidra avsevärt, men därutöver måste:

- a) Gudmuntorps Skola bevaras och utvecklas.
- b) Omläggningen av den tunga trafiken enligt det av kommunen understödda alternativet komma till stånd snarast möjligt.
- c) Markägarnas intresse att ta initiativ till nybyggnad understödjas.

**Kommentar:** Skolans utveckling är en fråga för Barn och Ungdomsnämnden och avgörs inte genom översiktsplanen. Beslut om eventuell nedläggning av skola fattas av Kommunfullmäktige.

Trafikverket äger processen vad gäller ombyggnaden av det statliga vägnätet. Enligt remissförslaget till RTI-plan 2018-2029 som väntas antas 19/6-2018 finns pengar avsatta till utbyggnaden av förbifarten under perioderna 2024-2026 och 2027-2029.

Översiktsplanen vill främja utvecklingen av ny bebyggelse i byarna. På sidan 22 i utvecklingsdelen uttrycks som en av strategierna för bebyggelse att kommunen vill "Främja successiva kompletteringar med bostäder!". Längre ned står t.ex. att "konflikterna om marken inte är lika tydliga och behovet av samlad planering inte lika självklart när utveckling sker med enstaka bostäder. Vägledning för ny bebyggelse som prövas utan detaljplan är ett sätt att främja mindre kompletteringar." (s.22 i utv.delen). Kommunen



**SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR**  
Strategiska enheten

*avser också att ta fram en enkel checklista för hur markägare och privatpersoner som vill ta initiativ till mindre exploateringsprojekt i byarna.*

## Skriftliga yttranden från privatpersoner

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

### Exploateringsintressen

#### Skrivelse 1

Fastighetsägaren anhöll redan 2001 om att det skulle upprättas en detaljplan för Fastigheten omfattande ca 10 villor på tomter mellan 1 500-1 800 kvm. Kommunarkitekt Bo Johanssons bedömning var då att detaljplan för området inte borde upprättas utan en föregående fördjupning av översiktsplanen eftersom det fanns oklarheter när det gällde den översiktliga planeringen. Bl.a. förelåg det enligt den gjorda bedömningen ett behov av att först utreda tillfarten till nytt bostadsområde och regleringen av trafiken omkring skolan innan bostadsutbyggnad blev aktuell, se yttrande från Bo Johansson 2001-07- 31, Bilaga 1.

I kommunens översiktsplan 2002 redovisades Ringsjöbandet - där fastigheten är belägen - som ett utbyggnadsområde med sjönära boende och angavs att inriktningen var att ge möjlighet till en utökning av bostadsbeståndet samt att förbättra förutsättningarna för permanent boende i områden med fritidshus. Efter att det under de följande åren kommit in ett flertal förfrågningar om exploatering för bostadsbebyggelse i området uttryckte kommunstyrelsen ett starkt önskemål att så snart som möjligt ta fram detaljplaner för bostadsbebyggelse i området, dels för att möta efterfrågan, dels för att kunna utveckla området. I syfte att kunna påbörja detaljplanläggningen så snart som möjligt ersattes tidigare tänkt fördjupning av översiktsplanen med ett planprogram omfattande hela Ringsjöbandet, varefter ett samrådsförslag togs fram och samråd hölls i januari-februari 2011.

I planprogrammet från 2010 angavs fastigheten - i likhet med det markområde alldeles norr om fastigheten som ägs av kommunen - som område för ny bebyggelse, se bilagda utdrag från samrådshandlingen, Bilaga 2. Med anledning av att det tidigare registrerats en nyckelbiotop på fastigheten angavs det vidare följande beträffande området under rubriken Miljöaspekter - Ny bebyggelse "Nyckelbiotopen i mitten av området berörs också av föreslagen bebyggelse. I detaljplan för detta område bör därför regleras att träd som är av vikt för biotopen säkerställs inom det nya bostadsområdet".

Mot bakgrund av inkomna synpunkter och ändringar i Plan- och bygglagen beslutade kommunstyrelsens arbetsutskott härefter att planeringen skulle fortsätta mot ett förslag till fördjupad översiktsplan, "ändring av översiktsplanen" enligt nya Plan- och bygglagen. Till följd härav upprättades ett nytt planförslag i början av 2013.

I detta nya planförslag har det område som utgör fastigheten tagits bort som område för ny bostadsbebyggelse och i stället markerats som område för övrig användning – skog löv.

Som nämnts ovan har fastighetsägaren sedan lång tid tillbaka uttryckt önskemål att möjliggöra skapandet av nya bostäder på fastigheten. Fastighetsägaren har mot bakgrund

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR  
Strategiska enheten

av det övergripande syftet med planen och tidigare redovisade planförslag också utgått från att området av kommunen skulle planläggas som bostadsområde och något skäl till den gjorda förändringen/omklassificeringen av området redovisas inte i det nya planförslaget.

Fastighetsägaren hemställer om att området i en kommande översiktsplan återigen planläggs för bostadsbebyggelse. Fastighetsägaren har i en skrivelse till kommunen tidigare framfört sina synpunkter på den gjorda förändringen, men vill återigen fästa kommunens uppmärksamhet på den, bl.a. på grund av att kommunen nu tagit fram ett detaljplaneförslag för Säftefta 18:54 m.fl. fastigheter, ny förskola vid Säfteftaskolan

Enligt fastighetsägarens uppfattning är fastigheten, liksom det av kommunen ägda angränsande området i norr, väl lämpad att skapa nya bostäder på med det natur- och sjönära läge fastigheten har. Vidare har de eventuella frågetecken rörande tillfart till det tilltänkta bostadsområdet och dess koppling till trafiken omkring Säfteftaskolan som restes redan 2001 (se Bilaga 1) rätats ut genom ovanstående detaljplaneförslag. Tillfart till bostadsområdet kan enkelt skapas genom en förlängning av den väg/tillfart som planlagts vid skolan i nämnda detaljplaneförslag och några andra problem rörande trafik och dylikt finns inte

Att det av Skogsstyrelsen registrerats en nyckelbiotop på fastigheten (förekomst av gamla grova lövträd) utgör inte något hinder för bostadsbyggande på denna, vilket inte heller kommunen har ansett i planförslaget från 2010 (se ovan). Liknande vegetation finns på flera bebyggda tomter i området och kan skyddas och säkerställas i detaljplan i samråd med Skogsstyrelsen. I detta sammanhang kan det nämnas att fastighetsägaren inför den avverkning/rensning på Fastigheten som fastighetsägaren har för avsikt att genomföra inom kort och som har till syfte att förbereda marken inför en försäljning av stora tomter för småhus varit i kontakt med Skogsstyrelsen rörande nyckelbiotopen. Parterna har vid ett samråd kommit fram till hur avverkningen ska ske för att naturvärdena ska tillvaratas och fastighetsägaren avser att genomföra avverkningen på detta sätt. Skogsstyrelsen har vid samrådet också meddelat fastighetsägaren att nyckelbiotopen inte kan prioriteras för biotopskydd då den ligger för nära befintlig bostadsbebyggelse.

Med anledning av att fastigheten i det nya planförslaget planlagts för användning som skog vill fastighetsägaren också påpeka att fastigheten enligt gällande taxering har typkoden 210 Småhusenhet, tomtmark för helårs bostad och att fastigheten rent faktiskt varken används eller planeras att användas som skogsmark. Fastigheten har helt enkelt inte karaktär av skogsmark utan är i stället lämpad och, efter den nu förestående rensningen av marken, även föreberedd för byggande av bostäder.

**Kommentar:** Området är utpekad som nyckelbiotop av Skogsstyrelsen och måste därför förväntas vara ett viktigt habitat för rödlistade arter. Området är även inventerat och utpekad i kommunens grönstrukturprogram (2007) där det pekas ut som naturvärdesklass 2 på en fyrgradig skala för sina höga naturvärden. Det är också denna inventering som ligger till grund för att området pekas ut som område för "natur och rekreation" i gällande översiktsplan (Planen för Ringsjöbandet, antagen 2016). Det har inte framkommit några nya förutsättningar som ger anledning att ändra det ställningstagandet och i aktuellt förslag till översiktsplan ligger fastigheten inom grönområde.

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR  
Strategiska enheten

*Fastighetsägare som vill exploatera sin mark har alltid möjlighet att ansöka om planbesked och på det viset få kommunstyrelsens specifika ställningstagande kring lämpligheten i att exploatera just den fastigheten. I aktuellt fall har fastighetsägaren inte följt upp sin förfrågan från 2001 genom en ny ansökan.*

**Ortskaraktär och attraktionskraft****Skrivelse 2**

Behåll alla gröna ytor, små dungar av ek m.fl. träd. Behåll jordbruksmark.

Tänk på att Höör är en liten ort. Behåll småskaligheten. Bevara. Tro inte på den lilla staden. Höör är ingen stad!

Utveckla cykelvägarna. Bind samman dem och underhåll och snöröj så att det går att cykla på alla årstider.

**Kommentar:** *Planen ger förutsättningar för bevarande och utvecklande av såväl tätortsnära natur som natur- och rekreationsområden utanför kommunens orter. Även jordbruksmark är högt prioriterad då planen förespråkar förtätning och innebär en klart mindre ianspråktagande av jordbruksmark än såväl gällande ÖP 2002 som samrådsförslaget från 2012. Höör benämns som en småstad, med innebörden att småskaligheten ska behållas. Viss förtätning behövs dock för att skapa förutsättningar för tillväxt, inflyttning och ett livskraftigt centrum. Kommunen arbetar aktivt med utveckling av nya cykelvägar och stråk samt sammanlänkande och ökad tydlighet kring befintligt cykelvägnät, en del av arbetet finns beskrivet i utvecklingsdelens avsnitt 5.3.*

**Skrivelse 3**

Vi behöver byta den svartögon till invandrare, inte alla utlänningar är dåliga. För exempel: mina barn är födda här i Sverige och har fått hjälp av sina lärare innan och nu jobbar de med att ge vård till samma lärare. Så snälla ni måste göra nåt om detta, tack.

**Kommentar:** *Noteras.*

**Skrivelse 4**

Bostäder för alla men uppenbart behov av skol- och utbildningsplatser för alla barnfamiljer finns.

Många bra vandringsleder med svårighet att komma fram med barnvagnar. Detta även vid alla alldeles för smala trottoarer.

**Kommentar:** *Kommunen föreslår ett flertal möjliga utbyggnadsområden för nya skolor och förskolor. Bland annat i Maglehill där det planeras för en F-6 skola och en åtta avdelningars förskola.*

*Ett antal delsträckor och slingor med tillgänglig vandringsled finns i kommunen. Kommunen arbetar för att öka tillgängligheten till fler leder i kommunen men vissa delsträckor är av en sådan karaktär att de inte lämpar sig att tillgängliggöra utan att förändra karaktären.*

### Skrivelse 5

Låt Höör förbli ett samhälle, inte en "småstad i en storstadsregion". Att planerarna alltid ser på storstaden som något att efterlikna är enligt mig ett stort fel. Snart sprider det sig till även byarna som vill ha sitt eget bilfria centrum eller gågata som alla storstäder har. När får vi se gågatan i Norra Rörum? eller Snogeröd. När får Höör sitt eget Turning Torso? Värna om det gröna Höör med sin närhet till naturen. Det är därför människor har bosatt sig i Höör.

**Kommentar:** När Höörs kommun refererar till storstaden i översiktsplanen så handlar det inte om att vilja efterlikna storstaden, utan om att ta del av tillväxtkraften i storstadens närhet. Höör benämns som en småstad och har inga ambitioner om att vara någon storstad. Begrepp småstad har enligt kommunens uppfattning en positiv klang.

Kommunen håller med om att naturen är en av de viktigaste anledningarna till varför många väljer att bosätta sig i Höör. Genom denna översiktsplan värnas den tätortsnära naturen och beskrivs som en av de stora kvaliteterna med Höör som livsmiljö. Skyskrapor är ingenting som kommunen förknippar med småstad medan t.ex. gågata eller gångfartsgata är väl förenliga med småstaden.

### Östlig förbifart

#### Skrivelse 6

Vill på detta sätt framföra några synpunkter på förslaget till Översiktsplan, som jag för övrigt tycker har många bra inslag. Möjligen skulle detta dokument vinna på en sammanfattning på 1-2 sidor inledningsvis, som summerar de riktigt stora frågorna, målsättningarna och ställningstagandena de närmaste 10-15 åren i Höörs kommun. Det är inte ovanligt i liknande dokument och till hjälp för läsaren.

- Den allra viktigaste frågan anser jag är ny dragning av väg 13/23 förbi Höör. Den kommer att påverka hela kommunen i många avseenden, naturligtvis trafik men även utveckling av boendemiljö och naturvård också handel, rekreation, kulturvärden, jord- och skogsbruk etc. Frågan handlar om tätorten Höör ska vara en helhet eller uppdelad i två delar med en kraftig barriär emellan delarna. Med en svag/försämrad infrastruktur utvecklas kommunen negativt.
- Förstår att alternativ Blå, nuvarande dragning av väg 13, enligt Trafikverket inte kommer att genomföras då detta alternativ inte löser existerande problem.
- Konsekvensanalysen visar så tydligt att en ny dragning genom Fogdarödsskogen och bostadsområdena vid Bokeslund/Bokehäll, dvs alternativ Grön är helt omöjligt. Inte nog med att mycket stora naturvärden skulle gå förlorade, dessutom skulle en kraftig barriär uppstå med en delning av tätorten Höör för mycket lång tid framöver med stora negativa konsekvenser avseende boendemiljö, rekreation etc.
- Enda möjliga valet är alternativ Röd, en sträckning för väg 13 från Ludvigsborg med angränsning norr om Höör på väg 23. Det bör anges som en huvudpunkt för kommunens utveckling tidigt i Översiktsplanen.

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR  
Strategiska enheten

- Detaljplanering för permanent boende, verksamhetsexpansion och rekreation i områden som Fogdaröd, Bokeslund/Bokehäll, Sövröd m.fl. bör kompletteras och påskyndas i syfte att hålla samman tätorten Höör.

**Kommentar:** Ett ännu tydligare ställningstagande från kommunens sida för det röda alternativet är inte lämpligt i dagsläget, eftersom det fortfarande inte har genomförts några analyser av vilka vägkorridorer som är praktiskt genomförbara. Den analysen ansvarar Trafikverket för genom sin pågående vägplaneprocess. För närvarande har kommunen inte heller sett behov av att påskynda detaljplaneringen i de nämnda bostadsområdena. I övrigt stämmer översiktsplanen i stort sett med yttrandet.

**Skrivelse 7**

Jag vill börja med att berätta att jag bor i Bokehäll och därför är berörd av den planerade sträckningen av Förbifart Höör (väg 13/23). Efter att ha läst igenom informationen så har jag några funderingar.

I "Hållbara transporter" framgår det att Bokeslund-Bokehäll har utvecklats från fritidsboende till mer permanentboende och att man bör ta hänsyn till det när förbifarten ska dras, då det kommer att störa många människors boendemiljö. Ändå förordar kommunen en sträckning (det röda alternativet, Figur U5.4.9 (s. 181 i översiktsplanen)) som inte bara verkar tangera Bokehäll-Bokeslund, utan även skär in i bebyggelsen.

Detta påverkar boendemiljö mycket påtagligt, med framförallt trafikbuller (av den tunga trafiken som ökat sedan 1999) och avgaser, men även livsmiljön i stort. Vi som har flyttat hit under senare år, barnfamiljer, blivande pensionärer m.fl. har valt att bo här för att man här kan kombinera närheten till den vackra naturen med relativ närhet till Höör (och tågen för pendling). Här finns idag en lugn miljö som är trygg för barn att växa upp i och som ger alla en livskvalitet som vi vill värna.

Naturen är mycket tillgänglig här, vackra bokskogar som varierar med gran, kuperad miljö och mängder med olika vägar och stigar som skapar möjligheter till ett levande friluftsliv (vandring, cykling, löpning, rastplatser längs Skåneleden m.m.). Här finns förutsättningar för att skapa Höørs nya friluftsområde, kanske jämbördigt med Frostavallen.

Fogdarödsslingan skulle här kunna bli till flertalet leder och slingor, sammankopplade till Skåneleden som går genom området. Att då förordar en dragning av förbifarten som dels påverkar stora delar av det område man säger sig vilja värna och som samtidigt kommer att blockera tillgängligheten till det naturområde som är själva kärnan i Bokeslund-Bokehäll känns inte rimligt. Jag hoppas att ni tar detta i beaktande när ni så småningom fastställer Översiktsplanen i Höör.

**Kommentar:** Höors kommun förstår av yttrandet att de möjliga väglösningar som syns i kartfiguren U5.4.9 har uppfattats som färdigstuderade vägkorridorer. Så är det inte. I stället representerar de redovisade pilarna (röd, grön och blå) schematiska sträckningsalternativ. Om något av alternativen blir aktuella att genomföra behövs noggranna utredningar och avgränsning av vägkorridorer där det är praktiskt möjligt att genomföra vägbyggnad. Det är Trafikverket som håller i dessa utredningar som en del av sin vägplaneprocess. Trafikverket har just påbörjat det arbetet och har valt att titta på ett ännu större utredningsområde än som var aktuellt genom den åtgärdsvalsstudie där röd, grön

**SAMHÄLLSBYGGNADSSEKTOR**  
Strategiska enheten

*och blå bil redovisades. Det är alltså inte säkert att slutlig vägkorridor liknar någon av pilarna.*

*Syftet med att trots allt visa de schematiska sträckningsalternativen i översiktsplanen är i första hand att kunna jämföra konsekvenserna mellan de schematiska alternativen på en översiktlig nivå och synliggöra nackdelarna med det gröna alternativet som varit markerat som vägkorridor i översiktsplan 2002. Höors kommun förutsätter att Trafikverket i sitt kommande arbete i största möjliga mån kommer att undvika befintliga bostadsområden i utarbetandet av möjliga vägkorridorer.*

*Just det faktum att Bokeslund-Bokehäll har utvecklats till ett område med mer permanentboende är en av anledningarna till att Höors kommun ser det som viktigt att området knyts samman med övriga delar av tätorten. Förbifarten förväntas minska trafiken genom tätorten och därmed minska barriäreffekten av den befintliga väg 23. Att värna de värden som finns kopplade till befintliga boendemiljöer samt natur och rekreativvärden blir en av de stora utmaningarna i samband med dragningen och utformningen av förbifarten.*

*Avsnitt U5.4 kompletteras i både brödtext och figurtext så att det ännu tydligare ska framgå att Trafikverket kommer att utreda alternativa vägkorridorer i sitt fortsatta arbete. Pilarna som representerar schematiska sträckningsalternativ i figur U5.4.9 görs suddigare för att inte uppfattas som färdiga vägkorridorer.*

### **Skrivelse 8**

Jag vill börja med att berätta att jag bor i Bokeslund och är därför berörd av den planerade sträckningen av "Förbifart Höör (väg 13/23)". Efter att ha läst igenom förslaget till ny översiktsplan för Höors kommun vill jag lämna följande synpunkter:

Om vägens sträckning går enligt planerna "Förbifart Höör (väg 13/23)" vill jag att ni tar beaktande avsnitt (Översiktsplan för Höör kommun) 5.1 Risk, sårbarhet och försvar under rubriken Miljöstörningar: "Sveriges generationsmål anger bland annat att människors hälsa år 2020 utsätts för minimal negativ miljöpåverkan samtidigt som miljöns positiva inverkan på människors hälsa främjas. För att skydda människors hälsa får boendemiljöer, skolmiljöer och liknande inte utsättas för betydande miljöstörningar eller risker. Miljöstörningarna består av luftföroreningar, vattenföroreningar, buller, lukt och strålning.

Riskerna handlar om bränder, explosioner, utsläpp från industriella verksamheter, trafikolyckor, olyckor med farligt gods, naturolyckor och översvämningar. Att visa riskhänsyn vid samhällsplanering innebär bland annat att planera och lokalisera bebyggelse i lämpliga områden och upprätthålla skyddsavstånd mellan verksamheter med olycksrisk och sårbara miljöer såsom bebyggelse. För att uppnå generationsmålet till 2020 finns utmaningar att bland annat minska påverkan från vägtrafik, både gällande buller och luftföroreningar utsläpp, och minimera farligt avfall eller andra utsläpp med skadlig påverkan på miljön." Jag anser att ni inte tillgodoser detta för oss boende i Bokeslund-Bokehäll om denna översiktsplan antas.

Fortsättningsvis vill jag att ni tar hänsyn till avsnitt 5.2: (Översiktsplan för Höors kommun) Trafikbuller, under rubriken "Buller från vägtrafik:" "Buller från vägtrafik i Höors kommun är det främst vägsträckorna väg 23 och E22 samt väg 13 och 17 som beräknas vara

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR  
Strategiska enheten

bullerbelastade. Trafikverket har gjort en kartläggning av bullernivåerna från väg E22 och 23. Skulle buller från vägtrafiken minska för att sträckningen ändras? I avsnittet 5:4 (Översiktsplan för Höors kommun) "Hållbara transporter" framgår det att Bokeslund-Bokehäll har utvecklats från fritidsboende till mer permanentboende och att man bör ta hänsyn till det när förbifarten ska dras, då det kommer att störa många människors boendemiljö. Ändå förordar kommunen en sträckning (det röda alternativet, Figur U5.4.9 (s. 181 i översiktsplanen) som inte bara verkar tangera Bokehäll-Bokeslund, utan även skär in i bebyggelsen. Detta påverkar boendemiljö mycket påtagligt, med framförallt trafikbuller (av den tunga trafiken som ökat sedan 1999) och avgaser, men även livsmiljön i stort. Jag vill att ni förordnar den befintliga sträckningen av vägen.

Vi som har flyttat hit under senare år, barnfamiljer, blivande pensionärer med fler har valt att bo här för att man här kan kombinera närheten till den vackra naturen med relativ närhet till Höör (och tågen för pendling). Här finns idag en lugn miljö som är trygg för barn att växa upp i och som ger alla en livskvalitet som vi vill värna om. Detta ligger oss väldigt varmt om hjärtat.

**Kommentar:** Trafikverket kommer att utreda och bedöma risk- och störningsaspekter i sitt fortsatta utredningsarbete. En viktig fråga i samband med utredning och miljöbedömning av ny förbifart blir att minimera bullerpåverkan på de bostäder och verksamheter som berörs av den nya förbifartens sträckning. Se även kommentar till skrivelse 7 ovan.

**Skrivelse 9**

Bokehäll och Bokeslund är på många sätt en idyll om än något bortglömd del av Höors omnejd. De flesta som flyttat hit har valt att bosätta sig här på grund av närheten till naturen, det rika djurlivet och den rofyllda tystnaden. Kyrkan äger en rekreationsplats i området och flertalet människor som bor här har katter och hundar som älskar att få springa på stigarna i skogen. Många flyttfåglar kommer från sina vinterdestinationer och mellanlandar här på grund av det rika utbudet av bokollon och möjligheten att skydda sig i träden. Vid den lilla sjön häckar hägrar, svanar och änder bara för att nämna några och där har kattugglan i generationer byggt sina bon. Ett stenkast från sjön leder små stigar skåneledens vandrare till ett gediget vindskydd att sova i om natten. Där finns även närhet till en källa med friskt dricksvatten. Onsvallakällan som fått sitt namn efter odens svarta svalor minner om de många lämningar som finns här från århundraden tillbaka i tiden.

Genom denna skog vill alltså Höors kommun dra den nya motortrafikleden. Det kommer att bli mycket höga ljud och skadligt buller i denna trakt där ljudet fortplantar sig ovanligt långt att man ofta dagar och nätter kan höra tåget viken är en ansenlig bit bort. Detta kommer att fördärva oerhört för de boende och deras djur som dessutom riskerar att bli överkörda. Vägen kommer även att vara en stor fara för de små barn som växer upp här och som är vana att alltid kunnat leka i ren och trygg miljö. En kommun som i sin detaljplan vill prioritera träden planerar att dra en stor, tungt trafikerad väg genom en orörd miljö. Framkomligheten och stor en risk för flertalet viltolyckor kommer att påverkas av de många vilda djur och speciellt vildsvin som strövar i de djupare delarna av skogen. Jaktföreningen som hjälper till att decimera antalet vildsvin har en stuga och lägerplats i skogen och kommer inte att kunna bedriva sin verksamhet som lockar turister från norra Europa. Avslutningsvis är det beklämmande att Höors kommun inte respekterar de kommuninvånare som bor i Bokeslund-Bokehäll som riskerar att få sin idyll förstörd på

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR  
Strategiska enheten

grund av det enkla faktum att här inte bor lika många och därför blir bortprioriterade i kommunens framtida planer.

**Kommentar:** Trafikverket kommer att utreda och bedöma konsekvenser för bland annat natur- och rekreationsintressen genom arbetet med vägplan och miljöbedömning. Se även kommentar till skrivelse 7 ovan.

Avsnitt U4 kompletteras med ett stycke som handlar om jakten och dess betydelse som näring och dess vikt för besöksnäringen. Avsnitt H3.6 kompletteras med beskrivning av jaktens betydelse som näring och dess koppling till skogen.

**Skrivelse 10**

Jag har i dagarna tagit del av Utställningshandling 2018-01-16 och kommit till följande slutsatser.

- Ett alternativ med dragning enligt grön pil skär tvärs igenom befintlig villabebyggelse samt ett viktigt rekreationsområde vid Fogdaröd och leder egentligen inte till en hållbar lösning av problemet med trafik igenom Höör eftersom vägen, med Höörs nuvarande bebyggelse, i så fall delar in kommunen i en del väster om denna samt en (mindre) del öster om denna.
- För att ge en hållbar lösning och för att minska effekten av störande trafik på hela Höörs befolkning, måste en väg som förbinder Väg 13 och 23 placeras så långt österut som det överhuvudtaget är möjligt. Även förslaget med sträckning invid Misseröds-dammen (orange pil) inkräktar starkt på befintligt friluftsliv samt Skåneleden och Onsvallakällan.
- Problemet med långtradartrafik tvärs igenom Höör, skulle relativt snabbt kunna lösas med en låg gångbro mellan Höörs kyrka och Veterinärsområdet samt en andra gångbro över Väg 23 mellan Södra Rörumsvägen och stora rondellen.

Och slutligen, när vägen väl är färdig, kanske 2030, så har man fått en väg som har kapacitet för en omfattande långtradartrafik, så är det en ännu obesvarad fråga vad alla dessa långtradarare vid det laget ska använda för drivmedel. De flesta experter är eniga om att utvinning av petrokemiska produkter kommer att upphöra inom några decennier. Enkelt uttryckt – oljan tar slut. Kol tar inte slut i första taget och en övergång till spårbundna transporter med ånglok, skulle få transporterna att rulla ytterligare ett antal decennier. En fördel med denna något skrattretande lösning är att ånglokomotiv går även vid minusgrader och måttliga mängder snö samt att de kan ta sig fram på icke elektrifierade järnvägssträckor och således inte berörs av nedrivna kontaktledningar (vanligaste orsaken till tågstrul inom Skånetrafiken). Dock – kolet tar visserligen inte slut i första taget men innan det gör det har det hunnit göra planeten obeboelig.

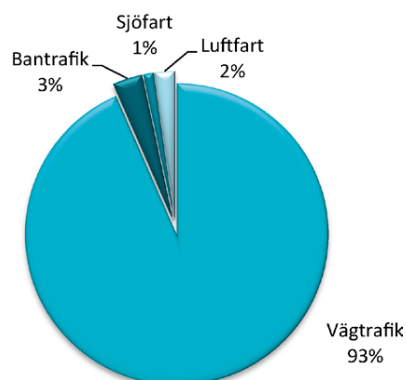
Med tanke på klimatförändringar som orsakas av fossila bränslen, ter det sig en aning befängt att fortsätta bygga ut vägnätet för en ökande fordonstrafik samtidigt som man inför extra skatt på inrikesflyg. Att hålla igen på 2% av energiförbrukningen för transporter samtidigt som man bygger ut en sektor som slukar 93% av energin inom transportsektorn är måhända politiskt bekvämt men kommer snart nog att dra ett löjets skimmer över svensk energipolitik.



**SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR**  
Strategiska enheten

Dock – globalt sett utgör flyget en stor källa till växthusgaser och skulle, vid en jämförelse med olika nationers utsläpp, placera sig på en sjätte- eller sjundeplats.

Diagrammet visar fördelningen av energibehov för olika typer av transporter inom Sverige.



En del menar att en Svensk skatt på flygbränsle kan hejda den globala uppvärmningen. Nedanstående karta visar flygtätheten i Europa.



**Kommentar:**

Kommunens bedömning är att flera planskilda korsningar för oskyddade trafikanter redan finns vid väg 23 i nära anslutning till kyrkan. Behovet av ytterligare planskilda korsningspunkter förväntas minska i samband med ny förbifart som leder om huvuddelen av den tunga trafiken utanför Höors tätort. Förbifarten är en viktig fråga framför allt för trafikutvecklingen i centrala delar av Höors tätort och Södra Ringsjöorten. Kommunen välkomnar en minskad användning av fossila bränslen och ser avvecklingen av dessa som en naturlig del av utvecklingen även för de fordon som trafikerar den nya förbifarten öster om Höör. Se även kommentar till skrivelse 7 ovan.

**Skrivelse 11**

Jag bor i Misseröd.

Den röda korridoren förordas av kommunen bl.a. för att det gröna alternativet skärmar av Bokeslund/Bokehäll från resten av kommunen tätorten.

**SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR**  
Strategiska enheten

Misseröd ligger som enda fastighet m boende utanför den röda korridoren. Vi kommer att hamna mellan kommungräns och den nya vägen. Min önskan är att kommunen, i kontakt med Trafikverket, föreslår och arbetar för en dragning av förbifarten som går öster om Misseröd, av samma anledning som ovan att vi inte som enda hus ska avskärmas från kommunen. Detta förutsätter att det röda alternativet väljs av Trafikverket, vilket är en annan diskussion och inte mitt önskemål.

Men OM det blir det röda alternativet, hade gårdens närhet till Höors kommun och våra närmaste grannar ökat om dragningen av vägen gick 300m österut.

För Höors kommun borde inte skillnaden vara så stor. För mig som boende på Misseröd skulle närheten till Höor påverkas mycket av dragningen av vägen.

**Kommentar:** De schematiska sträckningsalternativ som redovisas i översiktsplanen bygger på Trafikverkets åtgärdsvalsstudie och är inte detaljstuderade. Se även kommentar till skrivelse 7 ovan.

**Infrastruktur för rekreation, gång och cykling****Skrivelse 12**

Jag bor på den västra sidan av järnvägen och använder ofta "sänkan" vid kvarteret Råven som en del av mitt promenadstråk till och från tågstationen. Det är en trevlig liten slinga med "vild" natur eller rättare sagt inte så tillrättalagd natur. Jag uppskattar naturens vilda karaktär och ruffa stämning. Jag gillar de spår som finns i området som vittnar om tidigare aktiviteter från en svunnen tid. Jag skulle önska att den karaktären gick att behålla på området genom att inte asfaltera gångstråk, lämna partier med sly, död ved och bärbuskar som finns i området, dels för rekreativvärde men även för den biologiska mångfalden i området. Att anlägg gräsmatta i området skulle vara direkt förödande för karaktären enligt min mening. Jag tycker att naturområdet kompletterar de andra typerna av promenadstråk som finns intill kvarteret. Slingan runt Tjurasjöes karaktär av en mer städad naturtyp utan asfalt på gångarna uppskattar jag tillsammans med Åkersbergs slinga längs ån på den södra sidan. Att låta "sänkan" behålla sin vilda karaktär skulle göra dessa tre gångstråk till en riktig natur- och upplevelsepärla mitt i Höor.

För att binda samman de promenadstråk som finns på västra sidan av järnvägen skulle jag gärna vilja se en spång eller bro över kommunens mark till kyrkans mark vid vadstället vid avrinningsdammen som finns intill Elviras väg, med koordinaterna 55.938471, 13.535033. Om det fanns en bro över ån här skulle jag kunna ta mig till tågstationen genom natur av högkvalité mitt inne i Höor och slippa gå bredvid en väg med buller och utsläpp, som jag tvingas till i dagsläget! Det hade höjt min lyckokänsla avsevärt.

**Kommentar:** Anläggande av gräsmatta är inte aktuellt i grönområdet vid kvarteret Råven utan den vilda karaktären är tänkt att bevaras. Området kommer att ingå i gata/parks skötselplan för området och skötas som naturmark med naturlig karaktär. Möjligheterna att arbeta vidare med det nämnda stråket (vid vadstället) i förlängningen av cykelvägen söder om dammen vid Elviras väg kommer att behandlas vidare i kommande fördjupning av översiktsplanen för Höors tätort som påbörjas under 2018.

### Skrivelse 13

Utbyggnad av cykelvägnätet - Stanstorpsvägen Kommunen önskar synpunkter på översiktsplanen varvid ovanstående delområde är av speciellt intresse. Att utbyggnad av cykelvägnätet sker är av stort intresse och behov inte bara inom ovanstående område inom Höors kommun. Cyklingens påverkan på miljö och hälsa kan inte nog betonas. Vad som bör observeras vid dragningen av cykelvägar är de naturliga förutsättningarna i områdena.

- Längs Stanstorps- och Stenskogsvägens föreslagna sträckning är att tomterna på flera sträckor inte medger breddning av vägen.
- Vid korsningen Stanstorpsvägen – Stenskogsvägen är backen redan idag ett bekymmer – korsningen är osäker att ta sig över pga. bristande sikt vilket idag gör att jag m.fl. söker oss via skogen eller Backagårdens stigar av detta skäl.
- Backen norrut är brant liksom backen österut. De branta backarna gör det svårt för cyklande med cykelvagn att ta sig uppför. Andra svårforcerade backar finns även längs Stenskogsvägen. En del väljer därför att cykla via Sätofta in till Höör. Vintertid är det mycket halt i backarna vilket utgör ett ytterligare hinder.
- Personer cyklar redan idag längs Brottsens bana för att undvika trafiken. Denna används även för promenad.
- Vad gäller anslutningen från Sätofta vid Nybykorset är denna korsning svår att passera över sommar som vinter (halka) varför en nordligare sträckning av cykelvägen bör tas fram.

En alternativ sträckning av GC-väg mellan Höör och Stanstorp/Ormanäs bör därför sökas som gör att cyklingen och promenaden kan ske säkert och tryggt för de som ska nyttja dessa utmärkta sätt att ta sig mellan tätorten och Stanstorp/Ormanäs. Ibland brukar kommuner lägga GC-vägar där "haren" har sin gång naturligt.

**Kommentar:** Åtgärder vid Nybykorset finns med i trafikverkets RTI-plan och redovisas under avsnitt 5.3 i Utvecklingsdelen. Även nämnda sträckor utmed stanstorpsvägen (väg 1315) och Stenskogsvägen (1299) finns utpekade som framtida cykelväg i översiktsplanen. De sträckningar som föreslås i översiktsplanen bygger på kommunens cykelplan och är kommunens förstahandsalternativ. När det blir aktuellt att gå in i mer detaljerad planering för cykelväg utmed sträckorna kan det bli aktuellt att även titta på alternativa dragningar om det visar sig att det har fördelar.

### Skrivelse 14

Med hänvisning till avsnittet Hållbara transporter och behovet av cykelvägar vill jag påtala lämpligheten av att utveckla befintliga cykelvägar i Tjörnarps. Att kunna välja cykel eller till fots, istället för bil för att transportera sig från samhällets olika delar samt till och från Pågatågs stationen, är positivt för miljön och även privatekonomiskt fördelaktigt. Speciellt vill jag lyfta fram kommunikationen mellan tågstationen och Tjörnarps kyrkby. Idag är det fler åretruntboende med adress Kyrkbyn, än någonsin tidigare. Dels renoveras äldre bostäder, men framförallt konverteras tidigare sommarstugor till åretruntboende. Området Kyrkbyn, erbjuder mycket hög boendekvalité. Det finns sedan mycket lång tid tillbaka (slutet av 1800-talet då järnvägen kom) en GC väg mellan Kyrkbyn och stationen. Fram till

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR  
Strategiska enheten

mitten av 1970-talet gick även alla barnen denna väg för att komma till skolan som då låg vid kyrkan. Det skedde då ett visst löpande underhåll av denna GC-väg. Därefter har underhållet upphört. Nyligen har även gatubelysningen tagits bort. Denna GC-vägs framkomlighet bör vidmakthållas. Om så inte göres, kommer boende istället att välja bilen för att komma till o från Pågatågsstationen, vilket är ett sämre alternativ. Dessutom går GC-vägen som enda åtkomst till det nybildade naturreservatet "Prästabonnaskogen". Mitt förslag är att denna GC-väg mellan stationen och Kyrkbyn tas med i den nya ÖP.

**Kommentar:** Framtida cykelvägar i översiktsplanen bygger på kommunens cykelplan. Den förbindelse som omnämns mellan stationen och kyrkbyn har långa anor som gångstig men betraktas inte som cykelväg i kommunens planering. Gångstigen fortsätter trots det att vara en viktig del av infrastrukturen kring Tjörnarps.

**Skrivelse 15**

Jag saknar förslag till åtgärder för en säkrare passage för fotgängare och cyklister över väg 13 intill korsningarna väg 13 Norrevärnsgatan/Bangårdsgatan samt väg 13 Lodjursstigen/Åkersbergsgatan. Vid den förstnämnda korsningen saknas helt markerad passage över Norrevärnsgatan i sträckningen av befintlig GC-bana samt kräver övergångsstället över väg 13 ytterligare åtgärd då flertalet bilar håller högre hastighet än tillåtet. Av samma anledning krävs ytterligare åtgärd vid övergångsstället intill korsningen Lodjursstigen/Åkersbergsgatan. Bilar kör fort och stannar inte på ett föredömligt sätt vid övergångsställena. Detta är de passager som flertalet skolelever behöver göra antingen till fots eller cykelburna för att ta sig till sin skola.

**Kommentar:** Åtgärderna finns med i kommunens cykelplan (antagen 2013) som finns tillgänglig på kommunens hemsida. Anledningen till att de inte visas i översiktsplanen är att översiktsplanen håller en mer övergripande skalnivå och kommunen har därför valt att lyfta fram cykelförbindelse och korsningsåtgärder i landsbygdsmiljö. Cykelplanen gäller i sin helhet och de efterfrågade korsningsåtgärderna har där högsta prioritet (prioritet 1) och finns beskrivna som C2, Väg 13/Åkersbergsgatan samt C3, Väg 13/Bangårdsgatan. Eftersom den berörda delen av väg 13 även fortsatt kommer att ha statligt huvudmannaskap måste åtgärder i samband med dessa korsningspunkter samordnas med trafikverket.

I samband med det kommande arbetet med en fördjupning av översiktsplanen för Höors tätort kommer korsningarna att beskrivas.

**Skrivelse 16**

Tycker det saknas en cykelväg mellan Norra Rörum och Höör! Bor i Sjunnerup och måste ta bilen för att kunna handla på tex. City Gross, måste köra barn till och från kompisar och aktiviteter m.m. miljömässigt hade jag kunnat låta bilen stå mycket mer om här funnits en cykelväg. Bilen hinner inte ens bli varm mellan hem och affär. Det är i dagsläget direkt farligt att cykla längs med 70 vägen och 23:an så mina barn får inte vistas där alls! Jag vågar själv inte heller.

**Kommentar:** Åtgärderna finns inte med i kommunens cykelplan (antagen 2013) som finns tillgänglig på kommunens hemsida. Kommunen gör bedömningen att underlaget av potentiella cyklister är för litet för att motivera en så omfattande investering och ett

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR  
Strategiska enheten

*betydande ingrepp i landskapet för dragning av ny cykelväg utmed sträckan. Kommunens bedömning är att den lista med prioriterade sträckor för utbyggnad som finns i cykelplanen har större betydelse för samhällsutvecklingen i Höors kommun än sträckan utmed väg 1324.*

**Kulturmiljöer****Skrivelse 17**

1. Källhänvisning tillägg: "Kartor över kulturminnen i Tjörnarp" hembygds-cirkeln 1999.  
103 Pålar (P) markerar bl.a. torpruiner, fägator, valvbro, odlingsrösen, järnåldersgravar.
2. Tjörnarpssjöns Fiskevårdsområde FVO fastställdes år 1979 av Länsstyrelsen på initiativ av Tjörnarps Sockengille. Höors kommun stod som ekonomisk garant gällande förrättningen med fiskerättsinnehavarna. Tjörnarpssjöns Fiskevårdsområdesförening sköter verksamheten.
3. Lergravarna, kommunalt Naturreservat 1999. Höors kommun svarar för skötsel, vandringsleder, informationsskyltar.
4. Prästabonnaskogen Naturreservat. Länsstyrelsen svarar för skötsel.
5. Källhänvisning tillägg: "Gunnarps Tegelbruk i Tjörnarp" hembygds-cirkeln 1995 Ringugnen, industribyggnadsminne. Höors kommun äger, Tjörnarps Sockengille har nyttjanderättsavtal, driver och sköter.

**Kommentar:** *Kommunen sätter stort värde på det omfattande och viktiga arbete som sockengillen och hembygdsföreningar lägger ner för att dokumentera historien i olika delar av kommunen. Det finns inte möjlighet att referera alla dessa skrifter i översiktsplanen, men planbeskrivningen kompletteras i avsnitt H3.4 med en generell text om att dessa dokument är viktiga källor till kunskap. Den källa som framför allt har använts i samband med översiktsplanen är kommunens kulturmiljöprogram. Kulturmiljöprogrammet har i sin tur hämtat delar av sitt faktaunderlag bl.a. från de skrifter som anges i yttrandet.*

Karin Kallioniemi  
Samhällsplanerare/Kommunarkitekt