



Fördjupning av översiktsplan för HÄSSELHOLMS STAD

Hässelholms kommun
Skåne län

Dnr BN 2011-844

BAKGRUND

Fördjupningen av översiktsplanen har varit på programsamråd mellan den 29 april och 28 juni. Tiden att lämna in synpunkter förlängdes till 2 september. Beslut om programsamråd togs i byggnadsnämnden den 12 mars 2013.

Fördjupningen av översiktsplanen har skickats ut till berörda myndigheter och sakägare. Under programsamrådstiden har fördjupningen av översiktsplanen funnits tillgänglig på Stadsbyggnadskontoret, Stadshuset i Hässelholm, på stadsbiblioteket samt på kommunens hemsida www.hasselholm.se/hasselholm2030. Det har även skapats en sida på www.hasselholm2030.se där det går att lämna synpunkter direkt. Dessa anges också nedan i sammanställningen. Därtill har tre öppna möten för allmänheten erbjudits, samt att grupper har sökts upp för diskussion kring stadens utveckling fram till år 2030. Dessa diskussioner sammanfattas också nedan.

Synpunkterna har **sammanfattats** i detta dokument, för att ge en överskådlig och lättillgänglig text. Samtliga yttranden följer med handlingarna inför byggnadsnämndens beslut om samråd.

SAMMANFATTNING

Att börja ett ÖP eller FÖP som i detta fall med ett program är inte obligatoriskt enligt PBL. Utifrån detta har därför finns inte heller formerna för samrådsförfarande reglerat. Valet gjordes trots detta att göra ett program samt sända det på remiss. Syftet var delvis för att få in många synpunkter innan framtagande av markanvändningskartor för att hitta essensen av vad de som bor och verkar i Hässleholm önskar. Vidare var bedömningen att de valda scenarierna alla hade en tyngd som vi behövde förhålla oss till. Samtliga tre scenarier ska påverka utformningen av planförslaget, då de tre utmaningarna som scenarierna bygger på är viktiga utmaningar för Hässleholm att möta. Dock kan det i olika grad synas i planförslaget.

Ett bemötande i samrådsredogörelse i en formell process handlar om att visa vilka synpunkter som har tillgodosetts och vilka som inte har det. Det är direkt kopplat till en direkt förändring i vad de har yttrat sig på. För ett program som visar på scenarier är det underförstått att en ändring av materialet kommer att ske. Därför görs en övergripande sammanfattning av de inkomna synpunkterna. Det innebär att i detta skede av planprocessen kommenteras inte inkomna synpunkter enskilt.

Genom samråd och möten med allmänheten, utskick till myndigheter m fl har det framkommit många tankar och idéer om hur Hässleholms stad ska utvecklas fram till 2030. Dessa synpunkter är mycket viktiga och kommer att i varierande grad utgöra en grund i det fortsatta arbetet.

Det är positivt att det finns många gemensamma drag i de inkomna synpunkterna. De gemensamma dragen är framförallt att det är önskvärt med förtätning i centrala och stationsnära läge, centrum behöver utvecklas, det behövs ett varierat utbud av bostäder samt vi behöver bevara och utveckla det gröna både i staden och i omlandet kring staden. Järnvägens roll i staden och omlandet behöver utvecklas. Slutligen måste vi också ta bollen som Region Skåne har gett oss - att tillsammans med Kristianstad utgöra tillväxtmotorer för nordöstra Skåne.

Flertalet ställer sig positiva till scenariot det ”Hållbara Hässleholm”, medan många andra helst ser en kombination av alla scenarierna.

Det finns också de som har en helt annan synpunkt och som exempelvis föreslår flytt av stationen ca 400 meter norrut.

Många har lämnat synpunkter som även de är väldigt intressanta inte kan regleras inom ramen för FÖP-arbetet. Dessa kommer att slussas vidare till den förvaltning som har rådighet i frågan.

Sammantaget kommer synpunkterna att stötas och blötas i det fortsatta arbetet och de kommer att lämna mer eller mindre tydliga spår i kommande samrådshandling.

Slutligen vill styrgruppen och tjänstemän från stadsbyggnadskontoret tacka all för er tid och engagemang för Hässleholms stads framtida utveckling.

Följande har skickat in skriftliga yttrande:

1. STATLIGA MYNDIGHETER MED FLERA:

1.1	Länsstyrelsen i Skåne län	med synpunkter
1.2	Trafikverket	med synpunkter
1.3	Region Skåne, Regionala tillväxtnämnden, Enheten för planeringsstrategier	med synpunkter
1.4	Regiomuseet Kristianstad	med synpunkter
1.5	Polismyndigheten i Skåne, Närpolisområde Hässleholm	med synpunkter
1.6	Försvarsmakten, Högkvarteret	utan synpunkter
1.7	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	med synpunkter
1.8	Skogsstyrelsen	med synpunkter

2. KOMMUNALA NÄMNDER, FÖRVALTNINGAR, BOLAG SAMT POLITISKA PARITER

2.1	Brottsförebyggande rådet	med synpunkter
2.2	Hässleholm Miljö AB	med synpunkter
2.3	Hässleholms Vatten AB	med synpunkter
2.4	Kommunstyrelsens arbetsutskott	utan synpunkter
2.5	Lantmäterimyndigheten	med synpunkter
2.6	Miljönämnden	med synpunkter
2.7	Miljöpartiet de gröna	med synpunkter
2.8	Räddningstjänsten	med synpunkter
2.9	Kommunledningskontorets tekniska avdelning	med synpunkter

3. GRANNKOMMUNER:

3.1	Hörby kommun	utan synpunkter
3.2	Klippans kommun	med synpunkter
3.3	Kristianstads kommun	med synpunkter
3.4	Osby kommun	med synpunkter
3.5	Östra Göinge kommun	med synpunkter

4. MARKÄGARE, FÖRENINGAR, BOENDE MED FLERA:

4.1	Rune Edenfur	med synpunkter
4.2	Birgitta Elmström	med synpunkter
4.3	Ernst Herslow	med synpunkter
4.4	Emma Isacsson	med synpunkter
4.5	Åke Johansson, Blocket förvaltning AB	med synpunkter
4.6	Anton Knutsson	med synpunkter
4.7	Måndagsklubben	med synpunkter
4.8	Henrik Nordell	med synpunkter
4.9	Ingvar Olsson	med synpunkter
4.10	Kristina Rawenius	med synpunkter
4.11	Pontus Tallberg	med synpunkter
4.12	Anders Winqvist	med synpunkter
4.13	Arne Gustavsson	med synpunkter

5. SYNPUNKTER FRÅN DIALOGMÖTEN MM

1. STATLIGA MYNDIGHETER MED FLERA

1.1 Länsstyrelsen i Skåne län

Länsstyrelsen skriver att de inte har formell skyldighet att svara på program och att ingen remittering till övriga myndigheter har gjorts. Vidare skriver länsstyrelsen att Hässleholms kommun visar på en tydlig vilja att engagera sina medborgare till dialog, att tidningen är lättläst och att programperioden ger en möjlighet till bred delaktighet. Länsstyrelsen välkomnar också angreppssättet med scenario och ser fram mot att följa hur och varför scenarier väljs och väljs bort.

Länsstyrelsen lyfter upp att tidningen anger att Hässleholm har en bilberoende struktur och menar att fördjupningen bör redovisa hur minskat bilberoende ska uppnås. Länsstyrelsen påpekar att det tydligt ska framgå kopplingen till gällande ÖP, vilka delar ÖP ersätts och hur den påverkas av fördjupningen av översiktsplanen.

1.2 Trafikverket

Trafikverket anser att Hässleholms kommun tagit fram ett bra diskussionsunderlag, både till form och innehåll – med utgångspunkt i nuläget via styrkor/svagheter och tydliggörandet av ”om vi fortsätter som idag”. Vidare påtalas att materialet är tydligt strukturerat men att innehållet i scenarierna allmänt hållet och att tydliggöranden och konkretisering i fortsatt arbete underlättar dialogen.

Trafikverkets övergripande synpunkter är att de anser att den regionala infrastrukturen genom staden och dess funktioner för person- och godstransporter borde beskrivas ytterligare och lyftas fram som underlag. Vidare menar Trafikverket att det saknas en beskrivning av att nya pågatågsstationer byggs ut på orter i kommunen och styrkan att staden är en knutpunkt för järnvägen med tågförbindelser till naturnära småskaliga orter. Trafikverket anser också att det starka näringslivet i Hässleholm och dess omland och förväntad utveckling av densamma kunde beskrivas mer.

De delar av scenarierna som Trafikverket anser viktiga att ta med i fortsatt arbete är *förtätning* av centrala staden, *blanda* bebyggelse, besöksnäringar och personkrävande verksamheter centralt, att *prioritera kollektivtrafik och gång-/cykeltrafik* samt *öka tillgängligheten till stationen*. Vidare påpekas vikten av att *bygga mycket cykelparkering* vid stationen för att ta höjd för framtida ökad andel cykling, främja hållbart transportsystem och motverka en bilberoende struktur. Trafikverket menar även att Hässleholms kommun kan minska barriären med Södra stambanan, Markarydsbanan och Skånebanan för gående o cyklister. Att placera ytkrävande verksamheter i anslutning till järnväg/riksväg är enligt Trafikverket eftersträfvansvärt om det kan bidra till att öka andelen gods på järnväg och i första hand bör befintliga anslutningar utnyttjas, eller planeras i samförstånd med Trafikverket så att inte framkomligheten på viktiga vägar och järnvägar försvåras. Därtill bör det planeras för kollektivtrafikförsörjning i sådana verksamhetsområden när det bedöms finnas underlag.

Trafikverket anser att en identifiering av strategierna i ”hur når vi dit?” är positivt att ha med redan i detta skede. Vidare lyfter Trafikverket fram flera exempel som finns med i materialet som ligger helt i linje med fyrstegsprincipen – exempelvis attityd- och beteendepåverkan, förtätning, utnyttja befintliga strukturer, förbättring av gång- och cykelvägnätet, bilpooler, laddstolpar etc. Trafikverket anser här att detta kan lyftas upp tydligare som inriktning inom kommunen, liksom marknadsföringen kring att visa vad Hässleholm erbjuder nya verksamheter, nya invånare och besökare.

Andra delar som Trafikverket anser viktigt att ta med är att kommunens inriktning på förtätning bör ha tydligare koppling till stationsnära och kollektivtrafknära lägen, som enligt olika utredningar bedömts till 600-1000 meter från stationen, samt 2-3 km som rimligt avstånd för cykelpendling. Gällande gång- och cykelvägnätet anser Trafikverket att kommunen bör satsa på separerade gång- och cykelvägar i högre utsträckning samt undersöka möjligheten för snabba cykelvägar för exempelvis skol- och arbetspendling. Prioritering av kollektivtrafiken kan utvecklas enligt Trafikverket, bland annat genom att satsa på åtgärder i gatunätet för snabbare och högvärdig

busstrafik i staden. Därtill påtalas vikten av att lyfta fram och främja hela-resan-perspektivet och knyta samman trafikslagen i goda bytespunkter. Trafikverket menar att det inte framgår om det finns ambitioner att satsa på utbyggnad av pendelparkering vid stationen och vid busshållplatser – som kan underlätta såväl vardagspendling som längre affärs- och fritidsresor.

Trafikverket anser att kommunen har fångat flera av de viktiga knäckfrågorna på sidan 16 i diskussionsunderlaget och stödjer kommunens inriktning på att prioritera kollektiv-, gång- och cykeltrafiken. De anser att tillgänglighet till samtliga trafikslag bör finnas.

Järnvägen har enligt Trafikverket en oerhört viktig nationell och regional funktion som successivt behöver mer spårkapacitet (till följd av trafikutveckling och nya verksamheter, exempelvis underhållsdepå och DryPort Skåne). Hässleholms kommun bör även förhålla sig till den höghastighetsbana som enligt Trafikverket kan vara realistisk till år 2050. Till år 2030 bör därför planeringen för detta vara långt gången. Trafikverket tror vidare på en anläggning som DryPort Skåne och underhållsdepå för järnvägsfordon och anser att det fysiska läget passar in i det befintliga väg- och järnvägsstrukturen.

Trafikverket lyfter fram stationshuset som ger Hässleholm C karaktär och intressant historia för Hässleholm. Att kommunen vill utveckla stationsområdet och prioritera tillgängligheten till detta ökar stadens attraktivitet för boende och besökare samt stärker mötet med Hässleholm.

Riksvägarna 21 och 23 är utpekade av Trafikverket som viktiga för regional pendling och långväga godstransporter och ligger inom området för fördjupningen av översiktsplanen. Här ska framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet prioriteras. Längs väg 21 är en ny trafikplats planerad vid DryPort Skåne och på väg 23 mellan Höör-Hässleholm planeras succesivt för 2+1-väg i befintlig sträckning. Trafikverket påtalas här att en ny sträckning av väg 23 inte finns med i de långsiktiga planerna och att de framfört detta tidigare.

Trafikverket lyfter upp att förtätning av bebyggelsen i stations- och kollektivtrafikenära läge i kombination med trafikbuller och riskerna utmed infrastrukturen är en viktig knäckfråga. Trafikverket framhäver vikten av att planera rätt markanvändning närmast vägar och järnvägar i detta syfte. Inriktningen för kommunen bör vara att placera mindre bullerkänslig bebyggelse närmast järnvägen (exempelvis handel, kontor, fritidsanläggningar, parker, grönstråk med mera) som kan skydda bostadsbebyggelse längre ifrån. Likaså att utformningen av bebyggelsen kan ha betydelse för minskat trafikbuller.

Slutligen lyfter Trafikverket upp de allmänna intressena Hässleholms kommun bör förhålla sig till. Exempelvis bör de transportpolitiska målen nämnas, liksom riksintressen. Riksintressen för kommunikationer finns i form av väg 21 och 23, samt Södra stambanan, Skånebanan och Markarydsbanan. En höghastighetsbanan genom Skåne kommer också att bli riksintresse, men framtida sträckning är inte färdigutredd. Information om riksintressen för kommunikationer finns vidare under medföljande länk i yttrandet

(<https://riksintressenkartor.trafikverket.se/weave/riksintressen.html>.)

1.3 Region Skåne, Regionala tillväxtnämnden, Enheten för planeringsstrategier

Region Skåne inleder med att framhålla att det är en intressant produkt som tagits fram, som är nytänkande, inspirerande och som presenteras tilltalande. Vidare att dess generella karaktär utgör en bra grund för dialog, en dialog som Region Skåne gärna försätter ha med Hässleholms kommun i det fortsatta arbetet. Region Skåne ser positivt på de övergripande och genomgående resonemangen och utgångspunkterna kring förtätning och markhushållning, blandad bebyggelse, hållbara transporter, stadsmässighet och folkliv, grönstruktur och klimat samt fysisk aktivitet och folkhälsa. Vidare menar de att diskussionsunderlaget tar ett ansvarsfullt grepp kring många framtidsfrågor och har ett strategiskt helhetsperspektiv för en hållbar utveckling. Region Skåne menar även att det är positivt med ett resonemang kring Hässleholms roll som regional kärna och motor i Skåne och att detta är viktiga perspektiv i det fortsatta arbetet. Det hänvisas i synpunkterna här till rapporten ”Den flerkärniga miljonstaden Skåne” som Region Skåne tagit fram och som med fördel kan användas framöver i processen kring Hässleholms stad.

För den *regionala rollen och samverkan* menar Region Skåne att diskussionsunderlaget på ett bra sätt tar upp vikten av Hässleholms roll i regionen samt att samverka inom och över länsgränsen. De menar vidare att det finns en tydlig ingång till att koppla Hässleholm till regionala och nationella mål. Region Skåne ser fram mot att se tankarna utvecklas kring Hässleholm och Kristianstad som tillväxtmotor – framförallt en tydligare ingång till hur kopplingen mellan de båda städerna kan utvecklas till en tillväxtmotor. Vidare påtalas samspelet med omkringliggande orter och att Öresundsperspektivet kan lyftas ytterligare – som exempel tas höghastighetstågets förbindelse upp. Likaså Hässleholms betydelse och roll för höghastighetståg och gods/logistik tas upp även framöver.

Region Skåne kommenterar sedan ur *bebyggelsestruktur- och markanvändningsperspektiv* att samtliga scenarier tar upp både förtätning och blandad bebyggelse och att detta är viktigt i den fortsatta planeringen. Region Skåne menar att principerna från ”Den flerkärniga miljonstaden Skåne” syns i diskussionsunderlaget (säkerställa bostadsbyggandet, hushålla med marken, förtäta inom befintliga strukturer och att bygga integrerat i kollektivtrafiknära lägen) och att detta bör utvecklas i fortsatt process. Det efterfrågas också ett tydligt ställningstagande kring var bebyggelse prioriteras och hur bebyggelsestrukturen stödjer visionen om utökad kollektivtrafik – med tanke på vikten av att låta kollektivtrafiken vara strukturbildande för en stärkt tillgänglighet. I sammanhanget är det intressant ifall det tydligare relateras till det medelstarka busstråk som finns i Hässleholm mellan Ljungdala och Hässleholms centrum. Det är positivt att diskussionsunderlaget i första hand visar på bebyggelse i tågnära lägen.

Ur *Trafik och tillgänglighetsperspektivet* lyfter Region Skåne att de ser positivt på diskussionsunderlagets ingångar och kopplingen till tankegångarna i ”Den flerkärniga miljonstaden Skåne” kring järnvägsstationens betydelse, att utöka kollektivtrafik till andra städer, planera för minskat bilanvändande och att skapa gena gång- och cykelmöjligheter. Region Skåne menar att detta med fördel kan få större utrymme framöver. De menar vidare att ”hela-resan-perspektivet” kan utvecklas mer, bland annat genom att tydligare beskriva den lokala kollektivtrafiken, då dessa förutom gena gång- och cykelvägar är viktiga till tågresan. Region Skåne påtalar även vikten av att ta med i planeringen att Hässleholm ses som en av fyra stationer för höghastighetståg, vilket innebär att Hässleholm blir station för resenärer från nordöstra Skåne och Blekinge. Region Skåne menar att de inte ser något behov av ny sträckning av väg 23. Det finns relativt stora satsningar på riksväg 23 vid Höör och Hörby och dels 2+1 Ekeröd-Sandåkra i nuvarande RTI-plan (2014-2025). Detta innebär att riksväg 23 har god standard genom Skåne, där endast sträckan Sandåkra-Stoby kvarstår.

Region Skåne skriver att diskussionsunderlaget visar på en medvetenhet om den *gröna strukturen* och att stärka kvaliteten i densamma. Att utveckla mer grönstruktur i staden samt stråk ut i naturen och tillgängliggöra naturen med gång- och cykelvägnätet är mycket positivt och bör tas med framöver. Region Skåne hänvisar här också till rapporten ”Grönstruktur i Skåne” (2012) där Hässleholm ligger omgiven av regionalt viktiga gröna områden och stråk.

För området *social hållbarhet och folkhälsa* kommenterar Region Skåne att diskussionsunderlaget visar på en föredömlig medvetenhet om att ha människan som utgångspunkt i planeringen – exempelvis genom urbanitet och folkliv, grönstruktur, gång- och cykelvägar och främjande av fysisk aktivitet. Det finns en god insikt om hur hälsoperspektivet kan tillgodoses och stämmer även detta med strategierna i ”Den flerkärniga miljonstaden Skåne”. Region Skåne lyfter fram utmaningar kring bostadsutbud, tillgång till grönområden och cykelvägar, trygghet etc. som bör få en framskjuten position i fortsatt arbete.

Till sist tar Region Skåne upp *Kultur och näringsliv*, där de anser att diskussionsunderlaget visar en medvetenhet kring kulturens betydelse, med ambition att arbeta för ett brett kulturutbud och där kultur nämns som komponent inom den sociala hållbarheten. Region Skåne ser fram mot att detta konkretiseras i fortsatt arbete och menar att kulturens betydelse kan lyftas som satsning för att öka företagsamheten – exempelvis genom billiga lokaler för kulturaktiviteter och kreativa näringar. Liksom att Hässleholms kommun kan ta med i sin planering som beställare och kund kan driva utvecklingen för innovativa lösningar, tjänster och varor.

1.4 Regionmuseet Kristianstad

Regionmuseet anser att det är ett trevligt och populärt format som programmet getts. Det finns enligt Regionmuseet inget riksintresse för kulturmiljövården inom området för fördjupningen av översiktsplanen, men dock är Hässleholms stad utpekad i det regionala kulturmiljöprogrammet från Länsstyrelsen i Skåne.

Regionmuseet anknyter till kommunens önskan om att hitta de unika delarna med Hässleholms stad och bli tydligare i identiteten och menar att historien av hur en plats vuxit fram och människorna som levt på den är en naturlig identitet som går lätt att ta till sig. De menar att en identitet behöver vara förankrad för att bli trovärdig.

Vidare anser Regionmuseet att det är bra att mål och strategier för hur befintlig miljö ska bevaras och utvecklas och menar att detta ligger helt i linje med vad kulturmiljövården förespråkar. Likaså att det inom Studentstaden finns omnämnt att ett kulturmiljöprogram eller liknande som säkerställer värden bör upprättas – eftersom scenariot föreslår omvandling och förtätning. Här lyfter Regionmuseet upp att de tidigare gjort en förstudie till ett kulturmiljöprogram för Hässleholm, en fallstudie för Norra Sandby och Laxbromölla (år 2009). Rekommendationen från Regionmuseet är att ett fullständigt utarbetat kulturmiljöprogram eller bevarandeprogram kan vara ett bra stöd i fortsatt planarbete. Detta lyfts också fram i sammanhanget kring bebyggelsestrukturen och hur denna ska tas omhand (*Knäckfrågor för fortsatt planering, s. 16, Stadsbyggnadskontorets red.*)

Regionmuseet menar att det är positivt att, som beskrivs i Hållbara Hässleholm, utnyttja befintliga strukturer och vikten av att vara aktsam om dessa. När det gäller energieffektiviseringar tipsar Regionmuseet att det kommit nya rön om hur detta kan göras på kulturhistoriskt värdefull bebyggelse så att den inte förlorar sina värden.

Gällande parker och kvalitetshöjning av dessa, som omnämns i Regionala motorn Hässleholm, menar Regionmuseet att även parker har kulturhistoriska och biologiska värden, som ifall de tappat sitt ursprungliga uttryck och kvaliteteter kan återskapas och/eller utvecklas med hjälp av trädgårdshistorikers hjälp.

Järnvägen och funktionen som järnvägsknut lyfts fram som en del av stadens ursprung som Hässleholms kommun bör lägga stor kraft på att bevara och lyfta fram enligt Regionmuseet.

Den europeiska landskapskonventionen bör enligt Regionmuseet lyftas fram i fördjupningen. Enligt den ska även miljöer av mindre estetiskt värde skyddas då dessa kan berätta om en plats historia. Samarbete med föreningar, lokala museer och studiecirkel kan här vara en tillgång.

Regionmuseet ser positivt på att Hässleholms kommun lyfter fram förtätning av staden och att detta kan göras i lägen som tidigare inte gått att exploatera. Även nybyggnation kan innebära färre ändringar på befintlig bebyggelse och att äldre material och metoder ofta håller en mycket god kvalitet. Regionmuseet lyfter även fram att vid byggnation av endast flerfamiljshus kanske gör att vissa grupper inte väljer att bosätta sig i staden om de hellre vill bo i enfamiljshus.

Den önskan om minskad bilism som lyfts fram i programmet, menar Regionmuseet innebär en annan upplevelse av närmiljön för fotgängare och cyklister. Här kan en varierad flora i form av ängsväxter i dikeskanten eller planterade rabatter, alléer, åkrar öka upplevelsen och ge en positiv upplevelse för fotgängarna och cyklisterna.

1.5 Polismyndigheten i Skåne, Närpolisområde Hässleholm

Polisen är positiv till arbetet med Hässleholm 2030. Det är enligt Polisen viktigt att Hässleholm är en stad för alla att trivas, bo och vistas i. Polisen lyfter upp ungdomars möjlighet till studier och meningsfull fritidssysselsättning för att minska utanförskap och risken att hamna i kriminalitet och drogberoende. Det är viktigt att ta reda på vad ungdomar intresserar sig för och fram till 2030.

Polisen menar att det enligt trygghetsmätningar som visar tre återkommande aspekter som skapar otrygghet hos allmänheten i Hässleholms kommun – risken att utsättas för bostadsinbrott i lägenhet eller enfamiljshus samt buskörande med bilar och mopeder. Det förekommer enligt Polisen inte speciellt mycket lägenhetsinbrott, men att det bör tänkas på tryggheten vid byggandet av lägenheter. Likaså att äldre ur trygghetsperspektiv har genomtänkta boenden, liksom infrastruktur kring dessa boenden – exempelvis trygga gång- och cykelvägar, övergångsställen etc. Gällande buskörandet anser Polisen att detta går att byggas bort och att det redan till viss del påbörjats.

Vidare påtalar Polisen vikten av att satsa på kollektivtrafiken, som delvis påbörjats genom utbyggnaden av tågtrafiken. Här påtalas vikten av att bygga om och dimensionera respektive station för förmodat resenärstryck. Ur trafiksäkerhetssynpunkt anser Polisen också att det är viktigt att fortsätta satsa på busstrafik till och från Hässleholm.

Polisen lyfter upp resecentrum som ett sidospår och att det anpassas för fler resenärer här. Att resecentrum inte enligt Polisen får bli ett tillhåll eller värmestuga för missbrukare eller socialt utslagna personer. Det förekommer redan nu langning av narkotika i viss mån som ungdomar riskerar komma i kontakt med.

Ytterligare en aspekt kring järnvägen som Polisen lyfter fram är godstågstrafiken och hur mycket farligt gods som passerar genom centrala Hässleholm. Polisen undrar därför om det finns långsiktiga tankar om att leda om denna trafik ur tätorten och menar att även om risken inte är så står så existerar den så länge farligt gods passerar.

Polisen menar att bristen i form av bilberoende struktur kan påverkas negativt av att bussturer från övriga delar av kommunen dras in och att bilberoendet ökar – och att det i detta avseende är viktigt att de som bor utanför staden är med i arbetet med Hässleholm 2030. Polisen lyfter här upp ungdomarna som bor utanför Hässleholms stad och att de inte kan ta sig till aktiviteter i Hässleholm.

Ur trafiksynpunkt lyfter Polisen upp Citygross eventuella etablering i centrala Hässleholm och att denna etablering kommer att öka trafiken. Väg 117 (Vankivavägen/Hovdalavägen), Grönängsplan och omkringliggande genomfartsvägar är hårt belastade. Polisen ställer sig frågande till om de äldre i det nybyggda trygghetsboendet kommer att känna sig trygga i trafiken om denna etablering blir av och undrar ifall de äldres trygghet varit med i denna planering. Polisen menar att det finns en poäng att satsa på liknande område som Härlöv i Kristianstad för sådana här etableringar – samtidigt som de förstår avvägningen att locka folk till centrala Hässleholm för att få en levande stad. Vidare påtalar Polisen behovet av parkeringsmöjligheter centralt och samåkningsparkeringar för att minska bilberoendet.

Polisen anser att utbudet av butiker i city ska vara attraktivt för att få en levande stad och påtalar att alla butiker kanske inte måste ligga centralt. Vissa kedjor finns redan vid Industrigatan och Polisen ser det som positivt.

Till sist menar Polisen att det är svårt att i nuläget ha mer konkreta förslag eller synpunkter med hänsyn till att det är en vision, men att de tycker det är positivt med ett sådant initiativ. Polisen menar också att det är viktigt att få med ungdomarna i dialogen, då framtiden är våra ungdomar. Polisen lyfter också fram skatebordsparkens tillkomst som bra exempel.

1.7 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) avstår att yttra sig till avgränsning och scenariobeskrivningar, men vill informera om att det pågår en uppdatering av myndighetens översiktliga översvämningskarteringar. Helge å-systemet är ett av de vattendrag som kommer att uppdateras. Uppdateringen kan vara användbar för fortsatt arbete och gäller både nya klimatanpassade flödesberäkningar, nya återkomsttider för flöden och ny höjddata. Information kommer att finnas på hemsidan under hösten 2013.

1.8 Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen anser att det är ett spännande material och en värdefull grund att utgå från i det fortsatta planeringsarbetet. De menar, liksom materialet nämner, att det är viktigt med bred delaktighet så att alla känner ansvar för utvecklingen.

Skogsstyrelsen nämner i sitt yttrande att det finns ett par områden med höga värden avseende biologisk mångfald, kulturhistoria och det rörliga friluftslivet/rekreation. Det första området är Mölleröds kungsgård, som har stora förutsättningar att bli en viktig del av Hässleholms gröstruktur. Skogsstyrelsen menar att det är av vikt att placera området i en ekologisk struktur för att bevara värdena på sikt. Vidare påtalas att stråket av skog/trädmiljöer från Mölleröds kungsgård till Hässleholmsgården och vidare till ekdungarna på golfbanan kan utvecklas ytterligare för biologisk mångfald och göras mer lättillgängligt och attraktivt för hässleholmarna. Det andra området Skogsstyrelsen vill lyfta fram är området sydväst om Röingekorset (Kattamarken) – alsumpskogar med höga biologiska värden. Skogsstyrelsen menar att detta bör skyddas för sina biologiska värden och utvecklas som besöksmål.

Till sist nämner Skogsstyrelsen att den tätortsnära naturen är en mycket viktig resurs i Hässleholm som bör planeras och skyddas för framtiden.

2. KOMMUNALA NÄMNDER, FÖRVALTNINGAR OCH BOLAG:

2.1 Brottsförebyggande rådet

Brottsförebyggande rådet har sammanfattat sitt yttrande utifrån målsättningen om en trygg och säker kommun att bo och vistas i. Polisens trygghetsmätningar visar att en stor andel av kommunens invånare är rädda för att utsättas för bostadsinbrott. Brottsförebyggande rådet menar att ifall fler bostadshus ska byggas i centrala Hässleholm är det bra i att tänka på säkra bostäder samt omgivning, samt att bygga bostäder där många personer rör sig, i närheten av cykelvägar, gångstråk och bra belysning.

Skateparken tas upp av rådet som en miljö som behöver förbättras. Skateparken ska fungera som skyddsfaktor för barn och unga och har funnits i drygt ett år och är uppskattad. Dock påpekar brottsförebyggande rådet att antalet yngre barn och unga (7-12 år) minskat på sista tiden och att teorin kring detta är att äldre ungdomar setts dricka alkohol på platsen som kan ha bidragit till att föräldrar till de yngre barn och unga inte längre tillåter sina barn att vistas här. Rådet frågar därför ifall området kring skateparken kan förbättras, så att fler vuxna har vägar förbi eller att kanske den önskade fritidsgården i centrum kanske kan placeras i närheten av stadsparken.

Vidare påpekar rådet att Hässleholms roll som knutpunkt (samt ökningen av tågtrafik genom pågatågsutbyggnaden) även innebär ökad tillgång på narkotika med ökade risker som följd. Rådet hänvisar till Region Skånes folkhälsorapport "Barn och ungas levnadsvanor 2012" att pojkar i årskurs två på gymnasiet har en högre förbrukning av narkotika än snittet i regionen. Av denna anledning påtalar rådet att det vid ombyggnad och förändring av stationen samverkas med verksamheter och myndigheter som kan bistå med personal som arbetar på stationen. Blir det exempelvis fler ingångar, stationen byggs ut behövs mer personal, vakter etc. i omlopp.

Det uppkommer ibland synpunkter kring att personer med missbruksproblem vistas på eller omkring stationen, medan polisens trygghetsmätning inte redovisar att kommunens medborgare känner sig mindre trygga på grund av denna målgrupp. Rådet vill poängtera denna målgrupps rätt att vistas i vår kommun.

Rådet påtalar även önskemålet om fler mötesplatser både för vuxna, äldre och ungdomar. Det finns en ökad efterfrågan på en fritidsgård för unga. Rådet undrar även ifall ungdomar getts möjlighet att yttra sig kring stadsplaneringen.

Under våren 2013 har ett pilotprojekt utvecklats på Ljungdala, trappsamverkan, som är en utveckling av grannsamverkan – förebyggande mot bostadsinbrott men också inbrott i förråd,

skadegörelse och bilinbrott. I samband med projektet genomfördes en trygghetsvandring med resultatet att Ljungdala har fina grönområden med mycket barn och vuxna som vistas utomhus. Trygghetsvandringen är sammanställd i en rapport med problem- och åtgärdslista som bifogas yttrandet.

2.2 Hässleholm Miljö AB

Hässleholm Miljö AB påtalar att den bristande stoltheten för staden märks tydligt och detta är nödvändigt att arbeta med. Det krävs tydlig profilering av vad staden står för och vad som lockar med just Hässleholm. Många är stolta över källsorteringen som bedrivits sen 90-talet och detta kan lyftas fram. Hässleholm Miljö anser att staden ska profilera sig som den hållbara staden som också går i linje med den nya avfallsplanen – resursoptimeringsplanen. Staden behöver förtätas och att det behöver finnas en dragningskraft. Att det behöver finnas folk som bor i stan, fler bostäder centralt.

Fjärrvärmen i Hässleholm täcker stora delar av tätorten, men det finns utrymme för förtätning i befintligt nät, som bolaget ser positivt på. Tre områden är särskilt lämpliga för ökad exploatering – Låreda, Krossgatan och Finjasjö park. Det är särskilt fördelaktigt i tätare bebyggelse med högre energitäthet – utsträckta villaområden är inte lika attraktiva ur fjärrvärmesynpunkt. Fjärrvärmen som produceras idag är uteslutande från biobränsle och avfallsförbränning och bolaget påtalar att fjärrvärme kan användas till mer än uppvärmning av hus och vatten, exempelvis bänken på Första Avenyn, men kan även användas för att få is- och snöfria områden.

Gällande *renhållningen* i Hässleholms stad kan en förtätning ibland leda till svårigheter för hämtning av sopor, som dock kan lösas genom gemensamma uppsamlingsplatser och farbara vägar enligt renhållningsföreskrifterna. Genom kortare transporter blir miljöpåverkan mindre och det går även att anta att det blir mindre mängd sopor då lägenheter generellt genererar mindre mängd sopor. Vidare nämns några områden i Hässleholms stad med positiva och negativa erfarenheter.

- Ljungdala: Siriusvägen, smalt svängutrymme. Alfavägen trångt och svårt att köra runt men uppsamlingsplats som underlättar tömning.
- Centrum: gott om hyreshus vilka oftast är enkla att tömma, samlade uppsamlingsplatser och många gånger vändplatser
- Finjasjö park: Strandvägen/Sjöbrisvägen kräver backning. Tömning på Kioskvägen innebär att sopbilen måste köra på cykelväg eller stanna på Hovdalavägen.
- Hassellunden: Enkelt att tömma med ”fyrkantigt rutsystem”.
- T4: nybyggt område med trånga gator utan vändplats. Tidigare problem med hämtning vid varje dörr men nu löst genom gemensamma soprum.
- Skolor: Krävs att sopbil kör in på många skolgårdar vilket inte ska göras – i vissa fall behöver chaufför backa mot elever.

Hässleholm Miljö påtalar vidare att det just nu byggs mycket i Hässleholm och att avfallshanteringen i ännu högre grad än tidigare behöver tas med tidigt i planeringen. Vägar måste vara farbara och möjliga att trafikera med sopbil – eventuellt även med fyrfackskärl. Där det placeras farthinder resulterar i svårigheter för framkomligheten med sopbilar. Tydliga regler behövs för att framkomlighet/alternativa vägar finns med redan vid planeringsstadiet. Sopbilar bör inte backa, eller att chaufför behöver gå ut mitt i trafiken. Gemensamma uppställningsplatser, sopsugar eller underjordiska behållare så att antalet tömningar minskar exemplifieras som lösningar.

Vidare menar bolaget att renhållningen kan utvecklas genom att ta med avfallshanteringen i planeringen av nya bostäder och bostadsområden - så att de anpassas för att ta omhand o förvara sopor. Bolaget önskar att riktlinjer bör tas fram för hur bostäder och bostadsområden ska vara planerade. Projektet KOM till Hässleholm (källsortering i offentlig miljö) kommer att undersöka detta under hösten 2013.

Hässleholm Miljö AB nämner även att det nämnts planer på en återbrukspark i den nya renhållningsordningen. En återbrukspark skulle enligt bolaget hjälpa kommunen att minska mängden avfall genom uppmuntran av återanvändning. För minskning av transporter skulle återbruksparken kunna ligga centralt i Hässleholm – med secondhandbutiker, utställningar o caféer och utveckling till en mötesplats.

Bolaget kommenterar sist de tre scenarierna och menar att *studentstaden* motverkar de låga utbildningsnivåerna och innebär miljövänligare stad men även problematiken kring arbetslösheten för unga i Hässleholm. Idag är var fjärde invånare mellan 18-24 år arbetslös och det finns stora studentstäder att konkurrera med. Bolaget menar att Hässleholm inte är en stad man flyttar till för en bra skola men att det ska finnas bra utbildningsmöjligheter. Likaså att skatteintäkterna blir lägre då studenter betalar mindre i skatt än de som arbetar. Scenariot *hållbara Hässleholm* anser bolaget vara en profilering som är helt rätt – hänsyn till kommande generationer, att Hässleholm är långt framme gällande återvinning och källsortering, samt att det gått hand i hand med den nya avfallsplanen. Utmaningarna med hållbara Hässleholm menar Hässleholm Miljö AB är den bristande kunskapen för denna utveckling beroende på de låga utbildningsnivåerna i kommunen. Den *regionala motorn* menar bolaget att det mest tilltalande med är att samarbete är centralt för att lyckas och att riva murar som ”vi” och ”dom”. Hässleholm Miljö AB menar dock att det negativa med regionala motorn är att Hässleholms attraktivitet blir beroende av vad andra gör.

2.3 Hässleholms vatten AB

Hässleholms vatten AB (HVAB) frågar var det är lämpligt att bygga tätare, utifrån deras behov av områden som hålls fria från förtätning av bebyggelse. Områdena är vattenskyddsområdet Galgbacken och Hässleholm-Ignaberga samt området vid reningsverket i Sjöröd. Dessa områden utgör viktiga för stora delar av kommunen och av stor betydelse för försörjning av friskt vatten och erbjudande av avloppssystem för framtiden. HVAB föredrar förtätning inom en kilometer från stationen, som skulle kunna bidra till mer liv och rörelse i stadskärnan samt att befintligt ledningsnät kan utnyttjas, förnyas och förbättras.

Gällande *dagvatten* och utbyggnad av staden är Finjasjön en begränsning med översvämningsrisken som faktor att ta hänsyn till enligt HVAB. Rekommendationerna från HVAB är att bygga högt, låt gator och ytor som tål att översvämmas ligga lägre än bebyggelsen. Järnvägen fungerar som barriär på långa sträckor, endast på några platser finns samtliga tre typer av ledningar genom.

I det fortsatta arbetet önskar HVAB att lågpartier där *översvämning* kan ske ska identifieras, att befintliga fördröjningssystem kan pekas ut och nya lämpliga områden tas fram samt att områden som riskerar översvämmas markeras. Att illustrera vad som är översvämmat vid +46.59 meters höjd bör redovisas i kommande arbete.

HVAB önskar att *medvetenheten om renbeten på dag- och spillvatten* ska öka, belysas och informeras om, som ett led i miljömålsarbetet. Som exempel nämns att biltvätt inte är tillåtet på uppfart om vattnet rinner ut i dagvattensystemet eller att fettavskiljare bör installeras för verksamheter som behöver det.

Till sist nämner HVAB att diskussionsunderlaget är stor och omfattande att läsa för allmänheten. En nedkortad variant med utrymme för egen påhittighet skulle nog uppskattats enligt HVAB.

2.5 Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten menar att samtliga tre scenarier kan förväntas innebära fler förrättningar av 3D-fastighetsbildning och ägandelägenheter för att möta det behov av flexibilitet som kan antas uppstå. Det innebär att det i planskedet bör finnas ett nära samarbete med berörda aktörer för att hitta bra, smidiga och hållbara lösningar.

Vidare önskar lantmäterimyndigheten att det på en övergripande nivå bör tas ställning till hur huvudmannaskap regleras mellan kommunen och enskilda inom staden. Enskilt huvudmannaskap kan bildas för exempelvis ett naturområde eller en gång-/cykelväg och då bildas normalt en gemensamhetsanläggning. Ifall inte kommunen ansluts till anläggningen (som kan bli möjligt med lagändring) är det inte självklart att ett sådant område är tillgängligt för allmänheten. Därför bör det enligt lantmäterimyndigheten att det är kommunalt huvudmannaskap vid sammanhängande grönstråk eller gång- och cykelvägar.

2.6 Miljönämnden

Miljönämnden gläds åt och anser det nödvändigt att hållbar utveckling verkar finnas som självklar inriktning i diskussionsunderlaget. De vill även se en tydlig och utförlig fördjupning av översiktsplanen som kan redogöra både för de stora sammanhangen och vara ett användbart verktyg i detaljplanarbetet. En bra markanvändningskarta med teckenförklaring måste finnas enligt miljönämnden samt att befolkningsprognoserna är relevanta och inte leder till överplanering och dålig hushållning av marken. Miljönämnden håller med om att en handlingsplan behövs, med nyckelåtgärder som behöver genomföras – när de ska genomföras och kopplad till kommunens budget. Vissa åtgärder ger initiala kostnader men lönar sig på sikt (exempelvis energieffektiviseringar).

Gällande *förtätning och markanvändning* menar miljönämnden att förtätning är en förutsättning, samtidigt som det inte får ske på bekostnad av parker, grönområden och fina rekreationsområden. Som viktiga områden nämns Hässleholmsgården, Galgbacken, Finjasjön, Hovdala, Åhusområdet, södra delen av Ljungdala mosse med flera. Stadens tätortsnära naturområden har höga värden som behöver utvecklas och befarar att det kan finnas en risk att dessa undervärderas och exploateras utan en övergripande strategi – kanske för att det är lättast att exploatera mark som kommunen redan äger. Miljönämnden nämner områdena Skyskrapan och Bokeberg som har förutsättningar för förtätning och utveckling, men att det också finns fler. Det krävs bra planeringsunderlag, exempelvis kartläggning av tåg- och trafikbuller, utredningar om tidigare verksamheter, eventuella markföroreningar och att ta hänsyn till järnvägens utveckling både med eventuellt fler spår och ökad trafik eller inte fler spår men ökad trafik. Att använda befintlig mark är en miljömässig vinst då den blir undersökt och sanerad från eventuella markföroreningar och leder till att attraktiv mark blir användbar igen.

Miljönämnden tar sedan upp synpunkter kring *trafik och buller* och menar att trafikplanering är en grundläggande förutsättning för bra och hållbar planering. Bullerkartläggning saknas idag för både järnväg och väg och miljönämnden ser ett återkommande stort behov av ett ställningstagande till hur trafikstrukturen ska se ut i framtiden. Trafikbullerpolicy för planering av nya bostäder, verksamheter och vägar samt åtgärdsprogram för befintliga miljöer behövs. Skyddsavstånd till riksvägar och andra större infartsvägar är viktigt att behålla enligt miljönämnden. Miljönämnden framhåller det som positivt att diskussionsunderlaget har fokus på att gå från bilorienterad stad till stad med fokus på gång och cykel. Bilfri stadskärna är positivt ur miljösynpunkt och menar att tillgänglighet till stationen, satsningar på attityd- och beteendepåverkan, cykelparkeringar samt fler kopplingar under och över järnvägen är goda förslag att uppfylla detta. Liksom prioritering av hållbara transporter, laddstolpar, begränsad biltrafik och färre bilparkeringar. Dock menar miljönämnden att en parkeringsplan kan behövas då inte alla är bilfria som bor, arbetar, pendlar eller besöker staden. Det behöver ställas krav på underjordiska garage vid nybyggnation eller andra gemensamma bilparkeringar som kan samordnas av kommunen. Miljönämnden anser även nu som tidigare, att vägreservatet för väg 23 ska tas bort och vill att befintlig sträckning ligger kvar. Önskvärt är dock att ha med höghastighetsbanan genom Hässleholm med i fortsatt planering – att visa var bör sträckningen gå, vilka miljökonsekvenser som kan förväntas.

Vidare lyfter miljönämnden upp frågorna kring *vatten och avlopp* och menar att dricksvattenfrågan behöver belysas för att visa om dricksvattnet räcker för en utbyggnad av Hässleholm. Galgbacken är enligt regionala vattenförsörjningsplanen en viktig konstgjord infiltration och skyddsområdet ska revideras. Miljönämnden undrar hur Kringelvägen ska se ut i framtiden, om det ska ledas tung trafik här, ifall det blir en annan genomfart under eller över Kristianstadsjärnvägen och om det kan påverka risken för förorening av grundvattnet. Likaså behövs det enligt miljönämnden ett fastställt skyddsavstånd kring reningsverket och Magle våtmark, med utredning av smittorisker inkluderat med smittorisker för vad framtida klimatpåverkan kan göra. Miljönämnden anser även att en dagvattenplan är angeläget som grund för planeringen.

Miljönämnden lyfter ämnet *energi* och att det är viktigt att i fördjupningen av översiktsplanen underlättar för ökad energihushållning och att hänsyn tas till möjligheterna för nyttjande av förnyelsebar energi. Det utgör enligt miljönämnden en förutsättning för att nå ett hållbart Hässleholm. Förtätning, omvandling och lokalisering av personkrävande verksamheter bör vara inriktningen där det är lämpligt. Kommunen bör vara föregångare för energisnålt byggande och det

bör ställas hårda krav på energieffektivitet vid byggnation. Bekväma och attraktiva bytespunkter för kollektivtrafik dit även service kan lokaliseras ses också som god planering. Vidare kan även underlag vara verktyg för stadsplanering av solenergi, där Lund nyligen lanserat en solkarta. Grönska har en svalkande funktion vid temperaturtoppar och är positivt ur energihushållningssynpunkt.

Gällande för *luftmiljön* redovisar miljönämnden att totala utsläppen av partiklar i Hässleholms kommun utgör 10,3 % av totala utsläppet i Skåne. Totala partikelutsläppet per capita ligger också betydligt högre inom kommunen (6 kg i kommunen, 2,5 kg i Skåne). Största delen av detta beror på småskalig uppvärmning och 85% av PM10-utsläppet (stora partiklar) kommer från småskalig vedeldning. Idag finns inga restriktioner mot vedeldning som primär uppvärmningskälla i Hässleholms stad, medan det i många kommuner förekommer restriktioner att bara tillåta trivseleldning. En ökning av elpriset kan öka vedeldandet och därmed utsläppet av PM10. Beräkningar eller mätningar har inte gjorts i gatumiljö, där det kan förväntas högre halter. Bedömningen från miljönämnden är att dessa kan komma över den nedre utvärderingströskeln och att det därmed kan behöva göras mätningar. Höga utsläpp kan bero på hög andel dubbdäck i trafiken i Hässleholm jämfört med andra kommuner. För mindre partiklar, miljö kvalitetsnormen PM2,5, visar haltberäkningar från Skånes luftvårdsförbund att Hässleholms tätort överstiger eller riskerar att överstiga nedre utvärderingströskeln.

Till sist menar miljönämnden att det är viktigt med *koppling* mellan fördjupningen av översiktsplanen och *andra kommunala strategiska planer* – så som miljömålsprogram, avfallsplan, trafikplan, naturvårdsprogram, klimat- och energiplan, VA-plan med flera. Det finns också ett behov av en grönstrukturplan.

2.7 Miljöpartiet de gröna

Miljöpartiet menar att tidningen beskriver dagens Hässleholm på ett tydligt sätt och anser att vissa trender påverkar stadens utveckling negativt som bör motverkas och att stadsplanering spelar en viktig roll för detta. Som exempel nämns åldrande befolkning, bilorienterad struktur, högt bilinnehav och låga utbildningsnivåer. Likaså den otydliga identiteten, bristande stoltheten och avsaknaden av samarbete med Kristianstad.

Vidare menar Miljöpartiet att konsekvenserna som beskrivs på sidan sju är alarmerande, påverkar miljön och är ett hot mot stadens hållbara utveckling.

- Utspridd bebyggelsestruktur som försvårar effektiv energianvändning och innebär dålig markhushållning samt bilberoende
- Dålig samverkan med grannkommuner som ökar kommunens isolering och sårbarhet
- Åldrande befolkning som innebär ökade kostnader och mindre unga krafter
- Utglesning som kan leda till sovstad
- Oförmåga att stärka kopplingar mellan tätortsnära natur och parkerna i staden som undervärderas och istället exploateras – innebär att en av de få attraktiva egenskaper av staden – det vill säga närheten till naturen och samtidigt till kollektivtrafik som länkar till större städer. Tätortsnära allemansrättslig natur måste bevaras och göras tillgänglig med gång- och cykeltrafik.

Med anledning av miljöpartiets sammanfattning av ovanstående, menar partiet att följande förslag från varje scenario bör lyftas i fortsatt process:

- Förtätning av bebyggelsestrukturen och bevarande av tätortsnära allemansrättslig natur, parkmark och annan grönstruktur inom och i anslutning till tätorten. Privat tomtmark har också ett värde som kan räknas in (bra markanvändning och behåll attraktivitet).
- Satsning på kollektivtrafik och gång-/cykeltrafik (barn ska kunna cykla till skola utan fara för sin hälsa)
- Ökad samverkan med grannkommuner (minskad sårbarhet, dynamisk region) och ta fasta på att arbeta med hur kommunen i samarbets- och utvecklingsprocesser kan understödja en positiv utveckling.
- Näringslivsutveckling inom hållbarhetsområdet (miljöbranschen blir mer aktuellt i takt med ökad klimatutmaning och miljöhot)

- Satsningar på utbildningar och ungt företagande (minskar arbetslöshet, ökar förståelse för samhällets funktion och utveckling, påverkar näringsliv och hälsa positivt)

Miljöpartiet påpekar att avfallsfrågan inte behandlas i scenarierna men att plan- och bygglagen kräver att avfallsfrågan tydligt integreras i den fysiska planeringen. År 2011 var Hässleholm bäst i Skåne och sjätte bäst i landet på att återvinna. Det är även viktigt enligt partiet att ta hänsyn till det pågående arbetet med ny resursoptimeringsplan.

Befintliga hässleholmare ska sättas i centrum menar Miljöpartiet – staden ska planeras för att förbättra livskvaliteten för dagens invånare och menar att bra skola, bra omsorg, bra infrastruktur gör att invånare blir stolta och tillfredsställda. Detta lockar på sikt nya invånare att flytta till den bästa kommunen i Skåne.

2.8 Räddningstjänsten

Räddningstjänsten påpekar ur aspekten *farlig verksamhet och farligt gods-transporter* att förvaltningen ser positivt på att flytta farliga verksamheter från centrala Hässleholm till bättre lägen. Detta medför att inte vägtransporter med farligt gods trafikerar tätbebyggda områden i staden och att det gynnar exploateringsmöjligheterna för den enskilda verksamheten. Farlig verksamhet bör placeras så de inte ligger i direkt närhet till skolor, boende, förskolor, vård etc. samt att det är olämpligt att bygga bensinstationer i bostadsområden (enligt skriften ”Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer”, Statens Räddningsverk 2008). Räddningstjänsten anser, med hänsyn till att järnvägen står för en stor del av farligt gods-transporterna, att ett helhetsgrepp kring riskerna utreds och sammanfattas i en risk- och sårbarhetsanalys. En sådan skulle underlätta den fysiska planeringen kring järnvägen.

Vidare anser räddningstjänsten att gällande *trafikstrukturen*, ur ett räddnings- och insatsperspektiv är av stor vikt att det finns en strategi hur motordrivna fordon mellan de olika stadsdelarna ska ske. Räddningstjänstens uttryckningsstrategi bygger idag på att det finns möjlighet till genomfart genom staden i alla väderstreck och att denna framkomlighet bör beaktas även om det tillåts fordonstrafik eller enbart gång- och cykeltrafik. Design gällande vägbulor, rondeller, farthinder etc. bör också beaktas i detta sammanhang.

Räddningstjänsten anser att *förtätning* kan skapa begränsningar gällande framkomlighet för räddningsfordon och därmed påverka insatsen. För att underlätta förtätning bör ett högt säkerhets- och trygghetstänk tillämpas i både detaljplaner och tidigt i byggprocessen.

Gällande *tågtrafik* anser räddningstjänsten en förtätning av tågtrafiken med fler rörelser över och kring järnvägsspåren att högre krav på utformning och säkerhet ställs på perronger, plattformar, över-/undergångar, fysisk planering kring järnväg.

2.9 Kommunledningskontorets tekniska avdelning

Kommunledningskontorets tekniska avdelning anser att det är positivt och nödvändigt med en fördjupning av översiktsplanen för Hässleholms stad. Vidare menar de att diskussionsunderlaget är för allmänt hållet för relevanta synpunkter. Till sist menar avdelningen att det är viktigt att trafikstrukturen redovisas i ett tidigt skede som innebär att bland annat huvudstråken i gång-/cykelvägnätet och gatunätet pekas ut.

3. GRANKOMMUNER

3.2 Klippans kommun

Klippans kommun anser att det är viktigt att i fortsatt arbete poängtera vikten av en stärkt koppling mellan de regionala kärnorna Hässleholm/Kristianstad och Helsingborg, främst genom en förbättrad kollektivtrafik.

3.3 Kristianstads kommun

Kristianstads kommun skriver i sitt yttrande att de för Kristianstads kommun aktuella mellankommunala frågor som lyfts fram främst berör behovet av utökat samarbete mellan kommunerna, vilket de ställer sig bakom och kommer att verka för. I programmet samt i Kristianstads översiktsplan 2013 står det att mellankommunal övergripande fysisk planering ska skapa förutsättningar för att kommunerna tillsammans ska kunna utgöra en tillväxtmotor i regionen.

Kristianstadskommun ser fram emot ett fortsatt arbete i frågan och att få följa arbetet mot att få följa arbetet mot en fördjupad översiktsplan för Hässleholm stad.

3.4 Osby kommun

Osby kommun anser att diskussionsunderlaget är lättillgängligt, grafiskt tilltalande och att framtagna scenarier är intressanta att vidareutveckla fortsättningsvis. Osby kommun delar synpunkten om att Hässleholm har relativt liten samverkan med andra kommuner och att ett samarbete kan innebära lägre kostnader – både ett samarbete mellan kommunerna i nordöstra Skåne, såväl som Skåne och södra Sverige.

Vidare önskar Osby kommun ett tydligare ställningstagande kring Hässleholms inställning till ett samarbete med Kristianstad och menar att man från Osby kommun ställer sig bakom Region Skånes arbete med att Hässleholm och Kristianstad tillsammans kan komma att utgöra en tillväxtmotor för Skåne. Ifall kommunen är positiv till ett samarbete bör detta finnas med fortsättningsvis. Vidare påtalar Osby kommun vikten av att varje kommun utvecklar de delar där potential redan finns och samverkan kring utvecklingen av välfungerande kommunikationer och infrastruktur. Därtill att det är av stor vikt att kommunerna i Skåne gemensamt försöker påverka Region Skåne, Trafikverket och regeringen gällande infrastruktursatsningar.

Till sist påtalar Osby kommun att likväl som Hässleholm genom ökad samverkan och omvärldsbevakning kan dra nytta av satsningar i hela regionen kan regionen dra nytta av satsningar som sker i Hässleholm.

3.5 Östra Göinge kommun

Östra Göinge kommun menar att arbetssättet med dialog kring tre scenarier är intressant och borde vara fruktbart för att nå samsyn och förankring kring framtidsbilden för Hässleholm år 2030. Framtidsbilden blir genom scenarierna mer konkret och något att förhålla sig till. Vidare vill Östra Göinge kommun uppmärksamma betydelsen och vikten av rollen Hässleholm och Kristianstad tillsammans har för utvecklingen i nordöstra Skåne. Genom bättre samverkan och att fördjupa samarbetena mellan exempelvis övergripande planering och bostadsförsörjning, förslagsvis en fördjupning av översiktsplanen för Hässleholm och Kristianstad. Pendlingsavståndet är bara 20 minuter, båda städerna har en kritisk massa när det gäller befolkningsunderlag och arbetstillfällen och näringsstrukturerna kompletterar varandra. Med anledning av dessa synpunkter menar Östra Göinge kommun att det är mycket positivt att detta finns i ett särskilt avsnitt i diskussionsunderlaget och att denna relation mellan Kristianstad och Hässleholm har stor betydelse för den framtida utvecklingen av nordöstra Skåne. Det är viktigt för kommunerna i omlandet att detta präglar det fortsatta arbetet.

4. PRIVATPERSONER

4.1 Rune Edenfur

Rune Edenfur menar att Hässleholm inte bör växa på höjden, att höghuset Pärlan förskräcker och att det finns gott om mark för bebyggelse. Likaså att Hässleholm inte bör sträva efter att bli en storstad. Istället ska naturvärdena tas tillvara och utvecklas, då Hässleholm har de bästa förutsättningarna här.

4.2 Birgitta Elmström

Birgitta Elmström menar att samtliga scenarier som presenterades på det öppna mötet i juni var lockande och vill helst se en kombination av dessa. Birgitta föreslår att locka fler att upptäcka Hässleholm med sitt centrala läge i regionen kan vara att garnisonen görs om till ett mäss- och arenaområde, likt Elmia eller Malmö menar Birgitta att vi kan vara kommunen som erbjuder olika nisch-mässor – exempelvis fritidsutställning (campingliv, jakt/fiske, sporter), familjeliv, bostad, motor, djur (häst, som Hässleholm har mycket av), skog, lantbruk, musik, festivaler. Detta skulle kunna locka både företagare och besökare att se vår kommun.

4.3 Ernst Herslow

Ernst Herslow föreslår en version av studentstaden, kompletterad med fokus på äldre. Ernst menar att ifall det satsas på boende för studenter och äldre i centrala läge, kommer villor att frigöras utan att nya utspridda områden behöver byggas.

Vidare ser Ernst att det borde satsas på förtätad centrumbebyggelse med flerfamiljshus, gärna koncentrerad i nordväst inom en kilometer från stationen. Både små och större lägenheter, anpassade för äldre som önskar flytta från sin villa. Även detta menar Ernst frigör villor och begränsar behovet av nyutbyggda villaområden (likt Finjasjö park).

Ernst menar även att vi ska vara rädda om Hovdala som unikt stadsnära ”orört” grönområde – karaktäriserat av stora områden med skogar/betesmarker, med leder/stigar anlagda. Inga anläggningar, attraktioner eller annat som förstär intrycket av ett klassiskt göingebygdslandskap med skogs- och betesmarker. Anläggningar bör enligt Ernst koncentreras till slottet.

4.4 Emma Isacsson

Emma Isacsson menar att Hässleholm är en ung stad och att detta kan användas i planeringen för Hässleholm, att det kan skapa en attraktiv känsla som i bästa fall kan attrahera alla åldrar. Emmas familj värderar närheten till storstadsregionerna – Köpenhamn, Öresund och Stockholm, med tillgång till jobb och stort utbud. Likaså att få ihop ett bra livspussel, med tillgång till barnomsorg, skola och fritidsaktiviteter.

Emma menar vidare att det finns ett negativt fokus kring åldrande befolkning. Det behövs ta höjd för det, men Emma menar att genom en ökad medvetenhet om hälsa och högre pensionsålder kan kompensera så att det inte blir så stora skatteförluster.

Till sist hoppas Emma få uppleva Hässleholm 2030, tror att det kommer att bli en fin stad med karaktär av något av scenarierna som hässleholmarna kan vara stolta över.

4.5 Åke Johansson, Blocket förvaltning AB

Åke Johansson menar att det är mycket viktigt med förtätning och koncentration av bebyggelsen till centrum, helst så att man kan gå eller cykla till stationen. Vidare att Hässleholm är en ung stad, ta vara på den moderna staden och utveckla med moderna och spännande projekt som attraherar ungdomar. Åke menar att staden bör utvecklas ur ungdomars perspektiv, då unga invånare behövs som driver utvecklingen och tillför skatt, så att tillväxt och inflyttning sker.

Vidare menar Åke att det bör genomföras en studie för att sänka spårområdet vid stationen, för att ovanpå sälja byggrätter i bästa läge. Då byggs problemen bort som spårtrafiken orsakar samtidigt som centrum förstoras och slås samman med Norra stationsområdet.

Åke saknar en satsning på idrottslivet i diskussionsunderlaget och menar att staden behöver en arenaidrott på rimligt hög nivå för att invånarna ska känna stolthet för staden (exempelvis Kristianstad – IFK, Helsingborg – HIF, Leksand – hockey). Åke menar också att vatten och ljudet av vatten skapar trivsel och lugn – detta skulle kunna försöka föras in naturligt i staden genom att samla dagvatten från hårdgjorda ytor. Belysning av fasader centralt är ett annat förslag Åke ger, samt att få in mycket glas i nybyggnationer som skapar modern touch.

4.6 Anton Knutsson

Anton Knutsson trivs i Hässleholm och menar att staden har det som behövs för en mindre stad. Ska staden moderniseras och utvecklas menar Anton att det behövs större utbud (butiker, nöjen, bostäder, service etc.) och att invånarna måste hjälpa till med detta, kommunen kan inte göra allt. Anton menar även att stolthet kommer över att ha sådant som inte så många andra städer har och att inte utveckla sådant som finns i grannkommunerna utan istället hitta nya saker.

Vidare påtalar Anton att det är lätt att ta sig till/från Hässleholm från andra städer, men att det kanske kunde finnas fler på-/avstigningsplatser inom staden. Styrkorna för Hässleholm menar Anton är naturen, parkerna, sjöar för fiske samt platser för sport och att det skulle kunna dras nytta av detta. Det finns bra skolor och bra gymnasium. Anton menar även att det finns en mångsidighet som ger valmöjlighet och som bör värnas. Svagheter menar Anton är att det är längre cykelavstånd till det mesta, en bilberoende struktur.

Anton tycker att vid utbyggnad av staden, ska det göras sammankopplat till staden så att det inte blir långt till saker som gör att bilen behöver användas. Det ska gå att ta cykeln till de mest vardagliga sakerna enligt Anton.

Studentstaden menar Anton hade varit bra för många och mer livfull. Fler hade flyttat hit, rört sig till/från och i staden. Mindre boenden centralt hade varit smidigt. Anton tar dock upp att det inte passar alla, att kanske inte bara bygga studentlägenheter. Anton menar att *Hållbara* Hässleholm med att ta vara på naturen och bygga en stad av naturmiljö kan vara smart för att folket ska värna om miljön mer. Att slippa buller och avgaser i centrum hade varit positivt menar Anton och kanske hade fler velat flytta till Hässleholm, värna om miljön. Med nära till allt hade fler cyklat. För *regionala* Hässleholm menar Anton att utvecklingen av trafiken i hela regionen hade varit bra för Hässleholm, då kanske fler bosätter sig här. Dock menar Anton att detta scenario innebär mycket negativt och att staden bara blir lik andra städer på detta sätt. Anton menar att något nytt och annorlunda är bättre och undrar ifall det bara ska vara lätt att ta sig hit och sedan härifrån eller att istället vilja stanna här. Antons sammanfattande reflektion är att *Hållbara* Hässleholm är det scenario som utmärker sig, som kanske folk vill ha och som är nytt och spännande.

4.7 Måndagsklubben

Måndagsklubben, som är en senior opolitisk gruppering i Hässleholm, har kommit in med ett omfattande yttrande kring Hässleholms utveckling.

Inledningsvis i sitt yttrande börjar de med några *reflektioner på diskussionsunderlagets förutsättningar* enligt nedan;

- Beskriv konkreta projekt som ska startas 2014-2020, mål för stadens utveckling under 2020-2030, prioritera för att genomföra skiftet till nya Hässleholm och beskriv hur det hela ska gå till.
- Kör planprocessen öppet och inkluderande, kanske i lokal på stan (exempelvis Ebeneser, Gallerians andra våning) som är lätt att bara gå inom och bli inspirerad av utställningar, föredragsserier och att lämna sina idéer o prata med ansvariga.
- Tillväxtnmålet på 4000 personer till 2030 är för passivt för ett visionärt framtidsdokument, förslagsvis bör det istället vara 8000 för att få tydliga indikationer på reserver av mark som behövs på sikt. Förtätningsscenarioet en kilometer från centrum är ganska givet enligt Måndagsklubben och i centrum måste flerbostadsområden blandat med arbetsplatser få företräde. Det krävs också att peka ut expansionskorridorer från city och kanske att satsningen ska vara söder om gamla väg 21 (Kristianstadsvägen) då huvuddelen av nuvarande staden ligger norr om denna.

- Målet, vägen och strategierna måste våga väljas – inte försöka vara förberedda på allt eftersom vi då enligt Måndagsklubben blir omkörda. Det krävs handlingskraft och prioriteringar, inte allmänt hållna visioner och intet förpliktigande formuleringar.
- Gällande flyttningsmönster tror Måndagsklubben att folk flyttar/pendlar till orter med intressanta företag och miljöer och att företag flyttar sällan.
- I scenarierna tycker Måndagsklubben följande är bra: knyta ihop väster och öster, blanda boende och arbetsplatser (stan lever, mer spännande, livfullt, säkrare), skapa inspirerande mötesplatser för unga hemmapappor/-mammor i city, skapa multifunktionella lokaler i centrala lägen (evenemang, teater, mötesplatser), ge förutsättningar för livmedelsbutik i city, ifrågasätt Region Skånes påstående att samarbeta med Kristianstad (försök har gjorts, Kristianstad kör sitt race, Region Skåne står inte bakom Hässleholm kring ortopedkirurgin för Hässleholm), Hässleholm ska inte konkurrera som handelsplats och som vacker stad utan som regional mötesplats och plats för näringslivs- och sysselsättningstillväxt samt djärva satsningar på radikal stadsförnyelse för att få befolkningstillväxt.

Vidare tycker Måndagsklubben att följande *mjuka förutsättningar behövs för utveckling ska ske i Hässleholm*;

- Erbjud annorlunda och bra lösning på livspusslet för centrala målgruppen barnfamiljer. Gör program inom fördjupningen av översiktsplanen för denna målgrupp. Hässleholm ligger mitt i en arbetsmarknad med 300 000 arbetstillfällen inom en timmes pendling – det är oslagbart och Måndagsklubben tycker denna fråga bör arbetas konkret med. Likaså att ta tag i IKEA-pendlarna. Måndagsklubben anser också att det behövs en lokal arbetsmarknas som kan erbjuda utvecklande jobb åt minst en förälder – lägre levnadskostnader räcker inte för avståndet till kompisnätverken i Lund, Malmö, Helsingborg och Växjö. Att satsa på de unga kvinnorna med kvalificerad arbetsmarknad med karriärmöjligheter bedöms som ett sätt att locka familjerna hit. Liksom ett ”sambandskontrakt” med Hässleholms profil där skola, kommun, föräldrar och företag går samman och stimulerar till vidareutbildning o garanterar jobb och praktik åt ungdomarna, tillsammans med fler ”sociala” och ansvarstagande företag som tar del i samhällsutmaningarna.
- Måndagsklubben tycker vidare att det är viktigt att kommunen pekar ut, ger stöd och formerar specialutbildningar för några utvecklingsbranscher för både män och kvinnor i olika utbildningsnivåer. Kanske områden som järnväg, hälsa, tillverkning, utbildning på entreprenad, besöksnäring med bas på Hovdalaområdet, musikproduktion och kulturen kring Markan och Perrongen.
- Utveckla fräsch festivalkultur i city är ett annat förslag från Måndagsklubben, samt att Polis och socialförvaltning behöver ett program för tryggt centrum där även missbrukar får en plats.
- Tre andra förslag från Måndagsklubben är att sätta upp storbildsskärmar med pågående evenemang både i tätorterna och i staden/stadsdelarna samt en friare torg- och gatukultur i city – exempelvis låta allmänheten sälja böcker, loppis, hemodlat – men krav på snygghet (likheter med Clemenstorget och Södra Esplanaden i Lund). Att sätta en del av Stortorget under tak där handel kan ske väderskyddat.
- Måndagsklubben anser också att det behövs byggmästare som vill satsa i Hässleholm och att vara rädda om de som finns.
- Den tekniska utvecklingen bör studeras inom exempelvis transportområdet (t ex laddhybridbussar i Stockholm, Göteborg, Jönköping, Karlskrona)
- Måndagsklubben anser också att ett kommunalt marknads- & eventbolag (med kommunala verksamheter inom turism, utvecklingsavdelning, rörligt friluftsliv, Siesta, Hovdala, Hessecity med flera) bör etableras i samverkan med besöksnäringen, som gör en strategisk plan för marknadsföring av Hässleholm med målet att nå 8000 fler invånare till 2030.
- Det sista förslaget från Måndagsklubben, inom mjuka förutsättningar, är att utveckla fler institutioner att vara stolta över (Kulturhuset, järnvägsprofilen, Hovdala).
- Ur ett tillfälligt besöksperspektiv menar måndagsklubben att efter 18.00 och på helger är det stängda restauranger, caféer, osnyggt, otryggt och oskönt.

Förslaget från Måndagsklubben – ”Hässleholm 2.0”, sammanhållen stad med stora möjligheter innebär följande;

- Resecentrum flyttas 3-400 meter norrut till nya stadsdelen Bantorget (se ytterligare beskrivning nedan)
- Anslutande järnvägar (Markaryd, Kristianstad och Helsingborg) läggs längs väg 21 och ansluter till stambanan vid DryPort Skåne. (För järnvägarna finns även inlämnat förslag på kort sikt och slutlösning, hur flyttningen ska gå till samt finansiering som inte redogörs för här men finns att läsa i originalyttrandet.)
- Nya city utvecklas i ett sammanhållet Hässleholm ovanpå två tunnlar mellan Järnvägsgatan och Magasinsgatan med mer bilfritt och koncentrerade parkeringszoner, grönytor, cityboenden, tjänsteföretag och cityhandel
- Nya stadsdelen Bantorget utvecklas som fortsättning på kunskapskorridoren från Norra station till Havremagasinet
- Nya stadsdelen Söderport innebär att kommunen förvärvar och utvecklar golfbanan för förtätat, blandat boende med verksamheter som ett framtida expansionsområde när city inte räcker till
- Skriv förtätningsprogram med fastighetsägare i centrum – underlätta för takvåningar, gör en plan för vitalisering av Österås mellan Österåsgatan och kyrkogården.
- Nya citypendeln – spårvagn (elbuss på egen gata) från T4-Bantorget-City/Norra station-Söderport-Garnisonen
- Livsstils-stadsdelen Garnisonen: det krävs enligt Måndagsklubben här en unik profil, med förslaget att göra en arkitekttävling om hur området ”specialurbaniseras” mot ett slags livsstilsboende, hälsa, friskvård, motion, sjönära camping och knyts till city med citypendeln och vackra cykelvägar

Motiv till en ny stadsdel (enligt måndagsklubben kallad ”Bantorget”);

- Det behövs ett nytt Hässleholm som hänger ihop
- Stationen är idag trängd (svårt att komma till för anslutande bussar/bilar)
- Svårt att bygga ut reseservice (parkering, pendlardagis, skola, dagligvaruhandel)
- Stora möjligheter att bygga nytt spännande city mellan Järnvägsgatan och Magasinsgatan,
- Att bygga en ny modern stadsdel funktionellt anpassad till nya resecentrat och höghastighetstågen kommer att kräva nya lösningar på anslutningar.

Effekterna av en ny stadsdel menar Måndagsklubben blir;

- Stora friheter att utveckla en spännande och effektiv stad i ett plan
- Att viktiga stadsdelar byggs samman (Norra station, Kulturhuset kan utvecklas till Campus, nuvarande stationsbyggnad viktig del i Campus)
- Möjlighet till dagligvaruaffär i centrum, stortorget kan kopplas med Norra station
- Viaduktbron kan tas bort och kontakten mellan öst-väst ersätts via Drottninggatan/Tingshusgatan och Andra Avenyn/Brunnsgatan samt att stadsparken kan utvecklas mot Nytorget
- Nuvarande järnväg från Kristianstad görs om till matargata från Läreda bro till nuvarande postterminalen med cityparkering, inget järnvägsbuller i city och fler bostäder kan byggas
- Tredje Avenyns överfart över tunneln kan anslutas till ny cityparkering

De förslår också fyra nya utvecklingsområden, varav de tre första är centrala och den sista halvcentral;

1. Campus Teknis – Tivoliparken, Äggpackeriet/Woody med gång- och cykelbro över nuvarande Kristianstadsbanan
2. BMS mot Volvo o T4
3. Sjukhusområdet och Östervärn mot Läreda
4. T4-Havremagasinet-Norra station/Kulturhuset

4.8 Henrik Nordell

Henrik Nordell menar att det är trevligt att se att Hässleholm tänker framåt, att svagheter stämmer med att det är få cykelvägar och otydlig koppling ut till naturen. Henrik har synpunkter kring ”stagnerande centrum” som nämns i diskussionsunderlaget. Här nämner Henrik nedlagt Festivaldax, att det är stängt i centrum på helgerna, att det saknas uteserveringar, att många tågresenärer frågat honom var centrum ligger och inte förstår att stationen ligger i centrum och att han skulle vilja se en strategi eller plan på hur centrala Hässleholm kan utvecklas för att få en mer

levande stad. Henrik menar att han hellre åker till Väla eller Ikea än att besöka Hässleholms centrum idag.

4.9 Ingvar Olsson

Ingvar Olsson har lämnat synpunkter per scenario som redogörs för nedan:

Utbildningsstaden: Ingvar menar att det bör satsas på ingenjörsutbildning inom olika områden. Flera som utbildat sig på HTS tidigare driver företag och kan med sin drivkraft ge Hässleholm många nya företag som i sin tur utvecklar staden. Vidare menar Ingvar att studentbostäder i centrum som är billiga ger ett livfullt centrum.

För den regionala centralorten menar Ingvar att kollektivtrafiken bör utvecklas till samtliga orter i närområdet – satsningen på järnvägstrafik samtidigt som bussförbindelser minskas är förödande. Stortorget och torghandel (som gör centrum levande) bör bevaras och här menar Ingvar att bättre tillgänglighet med bil behövs för att lasta inköpta varor, som kan lösas med fria 10-minutersparkeringar. Vidare anser Ingvar att Hembygdsparken bör utvecklas till en familjepark för lek och glädje, med djur som barn kan komma i närheten av. Ingvar anser också att fyra områden för sport och fritid bör bevaras och utvecklas – GöingevalLEN (friidrott), Qpolen (simhall, innesport – som ligger bra till och behöver upprustning), Österås idrottsplats (fotboll, hund, häst) samt Hässleholmsgården (spontanidrott och motion). Det är en fördel enligt Ingvar att sprida ut dessa möjligheter till aktivitet i staden.

Ingvar menar också att förutom centrala studentbostäder behövs villabebyggelse, exempelvis på Åhusfältet, då man enligt Ingvar i aktiv ålder helst vill bo i egen villa.

Gällande hållbarhet menar Ingvar att skolmat och mat på äldreboende är något att börja med – då det på ett ekonomiskt sätt går att laga mat från grunden på varje skola/boende. Skolan (från förskola och uppåt) ska vara bäst i Sverige – utan det kan inte Hässleholm utvecklas enligt Ingvar. Området norr om väg 21 (DryPort Skåne) bör enligt Ingvar planteras med träd.

Till sist nämner Ingvar att det genomarbetade diskussionsunderlaget borde skickas till samtliga i kommunen. Många saker berör hela kommunen och alla kommuninvånare kan komma med förnuftiga synpunkter. Ingvar anser även att projektet bör få ta tid o ge kommuninvånarna möjlighet att vara delaktiga.

4.10 Kristina Rawenius

Kristina Rawenius tycker det har varit intressant att få ta del av riktlinjer för Hässleholms utveckling och av scenarierna tror hon mest på scenariot Hållbara Hässleholm, som hon menar skulle lägga en grund som innebär att staden kan bli både studentstad och regional motor. Kristina föreslår att bebyggelse i två våningar (engelskt inspirerade), likt radhusen vid Ringgården eller Fredentorp med egen täppa men tätt bebyggda. Att bygga fyra våningar eller mer inne i staden anser Kristina inte är lämpligt utom på vissa platser, som exempel nämns norr om Netto där det i norra delen kunde vara 6-8 våningar och lägre hus i södra delen. En förtätning centralt på garnisonen skulle vara bra enligt Kristina, men all lövträdsskogar i området borde skonas och vara rekreationsområde. Även med hänsyn till områdets historia där människor bott norr om Finjasjön i tusentals år. Området runt Almaån och väg 21 borde fredas enligt Kristina.

Vidare menar Kristina att villabebyggelse i närliggande mindre tätorter kan främjas för att inte breda ut villamattor. De mindre tätorterna kan knytas närmare genom bättre kommunikationer – både fler cykelvägar, bussförbindelser och bättre datakommunikation. Ökad cykling borde enligt Kristina finnas goda förutsättningar för med måttligt kuperat landskap och mycket småvägar och utflyktsmål – kanske även som turism. Kristina menar också att det ska finnas grönska i staden, men inte för mycket träd med hänsyn till problem med fåglar – kanske istället alléer längs infarter och cykelleder. De stora träden i Paradiset bör bevaras, som syns från centrum.

Att få fram mer vatten i staden tror Kristina hade varit fint, förslagsvis längs Stortorget västra sida. Kristina föreslår även en upphöjd blomsterplantering mitt i Första Avenyn – om den blir buss- och bilfri, kanske också med en häststaty för att visa på rollen som människans vän och roll i vår

kommun. Stortorget är enligt Kristina tillfredsställande utformat, men anser att Nytorget är en hybrid med gårdsgata, parkering och paradplats framför stadshuset.

Kristina föreslår också, om det går att lösa problematiken med godstransporterna på Goodtemplaregatan, att göra ett grönt stråk med restaurering av dammen i stadsparken till Perrong 23 (där det tidigare låg) och helst bevara huset. Parkeringsplatsen skulle förslagsvis tas bort och inte bygga de föreslagna husen på Nytorget utan binda ihop Tingshusparken med Nytorget och stadsparken. Även tillgängligheten är angeläget att lösa enligt Kristina som nämner Ystad som gott exempel och att östliga sidan av Östergatan skulle behöva göras tillgänglig. Liksom en förbindelse över/under järnvägen på sikt.

En livsmedelsbutik behövs enligt Kristina i centrum och nämner Mäster Livs som finns i Malmö och Helsingborg som gott exempel. Utöver det finns det fler butiker som fler skulle vilja ha hit (Clas Ohlsson, Kjell & Co, delikatessaffär etc.) – men Kristina menar att dessa hittar nog hit ifall staden lyckas locka till sig fler ekonomiskt starka medborgare. För detta menar Kristina att kommunen bör satsa på vård-skola-omsorg samt natur och kultur. Kristina anser att det inte ska byggas någon arena utan att vi kan åka till de som redan finns i regionen.

4.11 Pontus Tallberg

Pontus Tallberg är boende utanför kommunen (Kristianstad) men har inkommit med synpunkter på diskussionsunderlaget som sammanfattas nedan.

Pontus menar inledningsvis att det är viktigt att identifiera framtida utvecklingsvägar, att förändringar sker hela tiden och att han är tveksam till scenarier. Pontus menar att det i löpande text kunde diskuteras kring trender och tendenser och att begreppen vision-strategi-taktik kan vara användbara. Omvärldsförändringarna borde ha utvecklats mer i diskussionsunderlaget enligt Pontus. Vidare menar Pontus att det finns en utveckling till så kallade "cityregions", där Malmö-Köpenhamn är en sådan. Med denna menar Pontus också att Region Skånes arbete med flerkärniga miljonstaden Skåne kan ifrågasättas – samt att det viktiga för Hässleholm med detta är att koppla upp sig till Öresund och att utvecklas till något annat än Malmö/Lund. Hässleholms läge vid stambanan menar Pontus innebär att ett höghastighetståg i en annan linjesträckning än Hässleholm vore problematisk, som borde ses i ett framtidsperspektiv som realitet för Hässleholm.

För näringslivets arbete menar Pontus att Hässleholm skulle fundera över vilka slutsatser det går att dra av framtidens näringsliv och hur Hässleholm kan utvecklas – som Pontus menar det borde handla om att utveckla befintligt näringsliv och strategiska kompletteringar. Vidare menar han att kommuner måste bli mer internationellt orienterade och det i samarbete med näringslivet. Utifrån Hässleholms läge som Pontus menar är inom logistik med närhet till större centra och leta efter en partner i liknande läge (som exempel nämns Breclav i Tjeckien).

Pontus uppmanar Hässleholm att utgå från territoriet och bevara särarten och självständigheten för att klara omställningen. Vidare anser Pontus att samarbete kräver att man vet vad man vill och att det byggs på vision och uthållighet.

Till sist sammanfattar Pontus sitt förslag med att Hässleholm borde utarbeta en skiss för 2035 som utgår från hur omvärlden ser ut om 22 år och bortse från hur Hässleholm är idag och på det sättet forma en vision – som ska beakta Hässleholmsperspektiv och sedan ligga till grund för en strategi och konkreta handlingsplaner. Pontus menar också att det är viktigt att dessa revideras löpande. Två saker som Pontus också anser att Hässleholm bör beakta är värdet av kultursatsningar som enligt all erfarenhet lönar sig samt att utveckla Europaforum ytterligare och göra Hässleholm till stark EU-aktör.

4.12 Anders Winqvist

Anders Winqvist har synpunkter som rör framförallt väg 23 och dess sträckning, där han inledningsvis menar att denna bör flyttas österut i tidigare planerad sträckning. Vägsträckningen påverkar enligt Anders ett stort antal boende, ett nytt villaområde och skola och att trafiken kommer att öka när DryPort Skåne blir verklighet. Vidare att en eventuell olycka med farligt gods inte är möjligt att sanera eftersom det ligger en elektronisk motorväg nergrävd på båda sidor om

väg 23 som binder samman Malmö-Lund med resten av Sverige. Anders menar även att ifall det byggs en ny sträckning kan grundvattenskyddet byggas in från början och på så sätt ge optimalt skydd. Anders menar också att det planerade naturreservatet öster om Åsvägen bör omfatta hela lövskogsområdet då det innehåller allt från alsumpskog till gammal blandlövskog med höga naturvärden.

Anders skriver också att tågresandet enligt vissa prognoser kommer att öka genom Hässleholm och att detta borde medföra dubbelspår mot Kristianstad, att dubbelspår innebär att nuvarande järnvägsbro vid väg 23 inte ger plats åt detta och att kostnaden för tätning av diken, ny lokalväg och ny järnvägsbro bör vägas mot en ny sträckning av väg 23.

4.13 Arne Gustavsson

Arne Gustavsson har sammanfattat sina tankar kring Hässleholms stad 2030. Gällande Hässleholms styrkor menar Arne att det är ett bra engagemang när det gäller avfallshantering, restaurering av Finjasjön och satsningen på Hovdalaområdet. Svagheten bristande stolthet för staden menar Arne exemplifieras via hemsidan – startsidans foto på en ung människa iklädd en bakvänd keps som inte kommer från vår kommun och att barn från vår kommun borde visas här istället. Varumärket Hässleholm bör enligt Arne presenteras med egna resurser, inte ”lånta fjädrar” som uttrycks i yttrandet. Arne tilltalas mest av scenariot hållbara Hässleholm.

5. SYNUNKTER FRÅN DIALOGMÖTEN MM

Under samrådstiden för programmet hölls ett antal olika möten och dialogtillfällen. Utifrån dessa har följande synpunkter framkommit muntligt (sorterade ämnesvis). Även synpunkter som kommit in via hemsidan www.hassleholm2030.se har sammanfattats tillsammans med de muntliga synpunkterna;

Förtätning och stadsutveckling

- Bygg nya bostäder i centrum
- Tydligare definition av centrum
- Stärk Hässleholms stads karaktär
- Viktigt med kopplingar över järnvägen (både över- och undergångar).
- Lagom höjd på husen, kanske inte 8+ utan mer småskalighet
- Sätt minimihöjd istället för maximihöjd vid nybyggnation av bostäder
- Fler mindre lägenheter.
- Stortorget används inte optimalt i dag
- Riv inte upp Stortorget
- Vill att det första förslaget till stadsförnyelse som tidigare har diskuterats är skrotat. Det var ett dåligt förslag som mest handlade om yta och mycket lite om funktion.
- Det händer för lite på Frykholmsgatan, mest parkeringsytor och torftigt affärsutbud
- Skapa en utomhusgalleria
- Fler fik i centrum
- Utplacerade matvarubutiker gör att stadens flöden minskar
- Saknar livsmedelsbutik i centrum
- Bygg fler lägenheter för studenter som kan pendla till Lund/Malmö.
- Svårt att hitta stora lägenheter i centrala lägen.
- Många äldre vill lämna sina villor men söker lägenhet utan resultat
- Bygga flerbostadshus bland villor för att skapa blandad bebyggelse
- Många boende i centrum skapar levande centrum
- Öppna några innegårdar för kaffeserveringar eller småbutiker. Jag har deltagit i några stadspromenader och många innergårdar var mycket trevliga. En sådan lyckat exempel är Café Madrix.

Järnvägen och stationen

- Hässleholm tar inte vara på järnvägens potential.
- Hässleholm behöver ta en större plats i regionen
- Kort restid mellan Hässleholm och Köpenhamn
- Norra Stationen kan utnyttjas mer

- Resecentrum ska vara attraktivt och funktionellt
- Rörigt med ersättnings-bussarna på den västra sidan
- Borde finnas ett järnvägsmuseum som understryker Hässleholm som järnvägsstad

Hässleholm Nord

- Satsa på Hässleholm Nord genom att bjuda in företag
- Återplantera området

Trafik, gator och parkering

- Pendlarparkeringen används idag även av boende.
- Avgifter borde kunna betalas med Skånetrafikens resekort
- Utöka pendlarparkeringsytan och bygg P-hus
- För mycket tung trafik till stadskärnan
- Befintlig tunnel under järnvägen är för otillgänglig och osynlig.
- Bilfritt centrum skapar mer mötesplatser och spontan handel
- Problem med bilfritt centrum, risk för mindre besökare
- Kollektivtrafik runt hela tätorten (4 km ut) – mindre bussar/fordon att tillgå med bra turtäthet för att motivera detta framför bilen och färre parkeringar i centrum

Cykeltrafik

- Skapa cykelstråk genom parkerna
- Utveckla stråket mellan Hässleholmsgården och Sjöröd
- Utveckla bättre cykelvägar
- Viktigt med bra cykelparkeringar
- Bygg ett bevakat cykelgarage vid stationen. Fler skulle börja cykla till stationen om stöldrisken försvann. Utöver stöldrisken så innebär ett garage att cyklarna inte är regnvåta eller översnöade när man återkommer till Hässleholm. Idag betalar kommunen dyra pengar till Noren i hyra för parkeringsplatserna underkulturhuset. Cyklar har ett större behov av att stå under tak än bilar. Cykelgaraget får gärna kombineras med en mindre cykeluthyrning och verkstad, kanske drivet som ett arbetsmarknadsprojekt tillsammans med omsorgen.
- Placera kompressordrivna cykelpumpar runt om i staden
- Cykelväg till järnvägsstationen
- Tingshusgatan är för otydlig som cykelstråk
- Ändra trafikföreskrifterna för enkelriktade gator för att medge cykelåkning

Grönstruktur

- Tydliggör cykel- och grönstråk
- Arrangera en trädgårdsutställning
- Låt träden i Stadsparken vara kvar
- Varför inte erbjuda övernattningsstugor i koloniområdena
- Viktigt att upprätthålla kontakten till naturen och skogen
- Mer träd i centrum – skugga, trivsamt.
- Alla områden skall ha grönområde/park
- Var rädd om parkerna, eller förbättra om man bygger vid/i park
- Värna gröna länkar
- Mer grönt önskas i staden även om tillgång finns väldigt väl.
- Dagvattenhantering behöver lyftas fram
- Plantera inte skog i centrum
- Gröna tak och väggar
- Västra sidan av järnvägen och runt järnvägen i allmänhet har brist på gröna områden och är inte särskilt tilltalande idag.
- Prioritera driften av parkerna och skolornas närmiljöer
- Länka samman grönytorna för att från ett grönt stråk komma från park till park.

Övrigt

- Hässleholm kan ha svårt att konkurrera mot Lund och Kristianstad när det gäller boende för studenter då annat lockar där. Satsa därför på "återflyttare" istället.
- Hitta sätt att få återbesök av uppväxta hässleholmare
- Hitta sätt att locka hit högskolestudenter under studietiden
- Satsa på utbildning (tekniska skolan, hästgymnasium mm)
- Dygnet runt och året runt öppen Akutmottagning, BB

Stadsbyggnadskontoret i Hässleholm i oktober 2013