



**Hässelholms  
kommun**

Dnr: BN 2011-844

Förslag till fördjupning av översiktsplan  
Hässelholms stad 2030

# SAMRÅDS- REDOGÖRELSE

## Innehåll

Inledning	3
Sammanfattning	6
Inkomna yttranden	7
Statliga myndigheter och region	7
Kommunala nämnder, förvaltningar och bolag	25
Grannkommuner	39
Politiska partier	40
Företag och föreningar	44
Privatpersoner	47

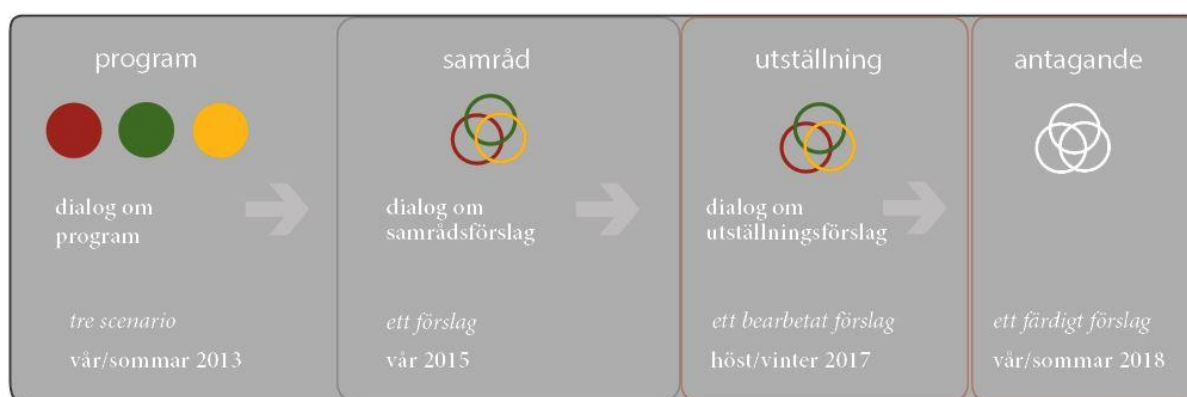
## Inledning

Förslaget till fördjupning av översiktsplanen för Hässleholms stad har varit på samråd under tiden 24 april – 26 juni 2015. Beslut om samråd togs av byggnadsnämnden den 10 mars 2015. Dessförinnan hölls även ett program-samråd under vår och sommar 2013.

### Hur samrådet har bedrivits

Fördjupningen av översiktsplanen har skickats ut till berörda myndigheter och sakägare. Under samrådstiden har planförslaget varit utställt för allmänheten i Stadshusets foajé och på stadsbiblioteket. Förslaget har dessutom varit tillgängligt på kommunens hemsida [www.hassleholm.se/hassleholm2030](http://www.hassleholm.se/hassleholm2030).

Ett dialogmöte med allmänheten hölls i Stadshuset den 20 maj. Tjänstemän och politiker fanns dessutom tillgängliga för dialog kring förslaget på Stortorget den 15 maj 2015 och på Stadsbiblioteket den 17 juni 2015.



### Läsanvisning

Yttranden från statliga myndigheter, region, kommunala nämnder och bolag, politiska partier och grannkommuner återges här i sin helhet. Yttranden från privatpersoner, företag och organisationer har sammanfattats.

Yttrandena har kommenterats och bemötts var för sig. I de fall flera respondenter lyft samma frågeställning har kommunen svarat med en hänvisning till tidigare svar.

Samrådshandlingen har skickats för yttrande till följande remissinstanser:

### Kommunala nämnder och bolag

KSAU	Har yttrat sig
Tekniska nämnden	Har yttrat sig
Arbetsmarknad och kompetensutveckling	-
Barn- och utbildningsnämnden	Har yttrat sig
Fritidsnämnden	-
Kulturnämnden	-
Miljönämnden	Har yttrat sig
Omsorgsnämnden	-
Socialnämnden	-
Hässleholms vatten AB	Har yttrat sig
Hässlehem AB	-
Hässleholm Industribyggnads AB	-
Hässleholm Miljö AB	-
Hässleholm teknik AB	-
Kommunekologen	-
Räddningstjänsten	Har yttrat sig

### Politiska partier

Centerpartiet	-
Folkets väl	Har yttrat sig
Kristdemokraterna	Har yttrat sig
Miljöpartiet de gröna i Hässleholm	Har yttrat sig
Moderata samlingspartiet	Har yttrat sig
Socialdemokraterna	-
Vänsterpartiet	-
Folkpartiet Liberalerna	Har yttrat sig
Kommunstyrelsens och Kommunfullmäktiges ledamöter	Har yttrat sig

### Grannkommuner

Kristianstad	Har yttrat sig
Östra Göinge	Har yttrat sig
Osby	-
Markaryd	Har yttrat sig
Örkelljunga	-
Perstorp	Har yttrat sig
Höör	Har yttrat sig
Hörby	Har yttrat sig
Klippan	Har yttrat sig

### Föreningar m.m.

Hyresgästföreningen i Hässleholm	-
Svenska Naturskyddsföreningen Göinge	-
Hässleholms Företagsgrupp	-
Hässleholms Hantverks & Industriförening	-
Företagarna i Hässleholm	-
LRF:s kommungrupp	-
Göingebygdens biologiska förening	Har yttrat sig
Västra Göinge hembygdsförening	-
PRO Hässleholm	-
Hesslecity	-

## Statliga myndigheter m.fl.

Brittedals kraftproduktion AB	-
E. ON Elnät Sverige AB	Har yttrat sig
Mellersta Skånes Kraft ek. förening	-
MARC förvaltning (fd Fortifikationsverket)	-
Länsstyrelsen i Skåne	Har yttrat sig
Lantmäterimyndigheten i Hässleholm	Har yttrat sig
Försvarsmakten Högkvarteret	Ingen erinran
Region Skåne	Har yttrat sig
TeliaSonera AB, Scanova Access AB	Har yttrat sig
Tele2	-
Polisen Hässleholm	-
Regionmuseet Kristianstad	-
Skogsstyrelsen	Har yttrat sig
Trafikverket (Järnväg)	Har yttrat sig
Trafikverket (Vägar)	Har yttrat sig
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	Avstår från att yttra sig

## Fastighetsägare

Åke Johansson, Blocket Förvaltning	-
Christer Nilsson, HSB Skåne	-
Svenska Hus AB	-
Norén fastigheter	-
Jacob Karlsson, K-fastigheter	-
Gull-Britt Jonasson, Finja AB	-
Lenita Almquist, Almquist Fastighetsförvaltning	-
Andreas Meyer, Jernhusen	-
Alexander Klein, Kunskapsporten	-
Bo Svensson, Göinge Bygg & Fastighets AB	-

Utöver svaren som inkommit från intressenter som inkluderats i sändlistan ovan har synpunkter inkommit från:

Kommunens folkhälsostrateg  
Sverigedemokraterna  
Hesslegårdens Golf AB  
Paroc AB  
Kima Heating Cable AB  
IF Metall MittSkåne  
VEAB Heat Tech AB  
Saferoad Smekab AB

Samt 35 yttranden från privatpersoner och en namnlista.

# Sammanfattning

Under samrådet har 75 yttranden kommit in från såväl myndigheter som privatpersoner, politiska partier, företag och organisationer.

I yttranden och samtal under samrådstiden har det framkommit många tankar och förslag på hur staden kan utvecklas, både nu och i framtiden. Kommunen tackar för alla synpunkter och det engagemang som visats för Hässleholms stad och kommun. Alla synpunkter beaktas och påverkar i olika grad det fortsatta arbetet med planförslaget.

## Förändringar efter samrådet

Nedan redovisas de huvudsakliga förändringarna i planförslaget efter samrådet:

- Planområdet har minskats och mark utanför riksvägarna 21 och 23 ingår inte längre i området. Däremot har hela det redan detaljplanlagda verksamhetsområdet Hässleholm Nord, norr om staden, tagits med för att visa på tillgången på planlagdmark för verksamheter.
- Markanvändningskartan har förändrats och alla områden som tidigare var markerade som utredningsområden har nu tagits ställning till.
- Ställningstagandet kring skyddsavstånd till avloppsreningsverket har omformulerats och ställning har tagits till förslaget riksintresse för friluftsliv. Dessa ändringar har arbetats in i planförslaget.
- Beskrivning och utvecklingsförslag för olika karaktärsområden i staden istället för indelning i geografiska delområden. Extra fokus läggs på utvecklingsområdena Garnisonen och Centrala staden.
- Tydliga ställningstaganden i varje temaavsnitt som anger vad kommunen ska verka för. Övrig text är beskrivande och förklarande brödtext.
- Följande nya temaavsnitt har lagts till: Stadsliv, attraktionskraft och sociala värden, Kommunal service och Näringsliv, handel och turism. Det senare temat är en utveckling av tema handel och turism samt tema näringsliv från samrådshandlingen.
- Utöver detta har ett flertal mindre förändringar, justeringar, uppdateringar och kompletteringar gjorts utifrån inkomna synpunkter.

Efter samrådet har kommunen dessutom arbetat fram en digital webbkarta som komplement till den tryckta pappversionen av FÖP:en. Grönstrategier, trafikstrategier och riktlinjer för bostadsförsörjningen har tagits fram och antagits i kommunefullmäktige 2017-09-25. En trafikplan för Hässleholms stad är ute på remiss och en grönplan är under framtagande. Allt detta planeringsmaterial har påverkat FÖP:en, och MKB:n har omarbetats efter utställningsförslaget.

# Inkomna yttranden med kommentarer

Nedan följer en sammanställning av alla inkomna yttranden. Yttranden från statliga myndigheter, region, kommunala nämnder och bolag återges i sin helhet medan yttranden från organisationer, företag, grannkommuner, politiska partier och privatpersoner har sammanfattats. Yttrandena finns tillgängliga i sin helhet på stadsbyggnadskontoret.

## 1. Statliga och regionala myndigheter

### 1.1 Länsstyrelsen i Skåne län

Hässleholms kommun har översänt förslag till fördjupning av översiktsplan för Hässleholms kommun till Länsstyrelsen, FÖP Hässleholms stad 2030, för samråd enligt 3 kap. 9 § plan- och bygglagen (SFS 2010:900, här hänvisad till som PBL).

Enligt 3 kap. 1 O § PBL ska länsstyrelsen under samrådet särskilt

1. ta till vara och samordna statens intressen,
2. tillhandahålla underlag för kommunens bedömningar och ge råd i fråga om sådana allmänna intressen enligt 2 kap. som hänsyn bör tas till vid beslut om användningen av mark- och vattenområden,
3. verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken (MB) tillgodoses, att miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. MB följs och att redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen är förenlig med 7 kap. 18 e § första stycket MB,
4. verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt, och
5. verka för att bebyggelse och byggnadsverk inte blir olämpliga med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Syftet med fördjupningen av översiktsplanen är att formulera strategier och mål för den fysiska utvecklingen av Hässleholms stad. Länsstyrelsen finner att handlingarna presenteras i ett tilltalande format och med en lättläst struktur. I handlingarna presenteras övergripande mål för Hässleholms kommuns utveckling: en nationell knutpunkt och tillväxtmotor, en ung och urban stad, samt en grön och robust stad. Som strategi för att nå dessa mål presenteras att: Staden ska växa inåt genom förtätning, Ny bebyggelse och funktioner koncentreras till centrum och längs stråk, Hässleholm ska stärkas som nav för kommunikation och möten, att skapa unika och varierade stadsmiljöer, samt att rusta för ett förändrat klimat.

Länsstyrelsen bifaller kommunens inriktning och ser att Hässleholms tätort har en möjlighet som mötesplats med järnvägsknut genom sitt geografiska läge. Kommunen bör satsa på stadförnyelse och koncentration av verksamheter i centrum, med förtätning som stärker kollektivtrafiken.

I handlingarna presenteras att en trafikstrategi är under framtagande och att detta görs parallellt med framtagande av FÖP staden. Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen arbetar aktivt för att trafikstrukturen ska utvecklas tillsammans med verksamheter, bebyggelsestruktur och övrig markanvändning så att invånarna väljer hållbara trafikslag och så att strukturerna arbetar tillsammans.

Av handlingarna framgår att folkhälsostrategi samt riktlinjer för bostadsförsäljningen håller på att arbetas fram. Länsstyrelsen anser att dessa borde vara framtagna som underlag för översiktsplanen och vägleda för hur ny markanvändning planeras.

Länsstyrelsen erinrar om att enligt 3 kap 5 § PBL ska av översiktsplanen framgå:

1. grunddragen i fråga om den avsedda användningen av mark- och vattenområden,
  2. kommunens syn på hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras,
  3. hur kommunen avser att tillgodose de redovisade riksintressena och följa gällande miljökvalitetsnormer,
  4. hur kommunen i den fysiska planeringen avser att ta hänsyn till och samordna översiktsplanen med relevanta nationella och regionala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling inom kommunen, och
  5. sådana områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen som avses i 7 kap. 18e § första stycket miljöbalken.
- 6 § Översiktsplanen ska utformas så att innebörden och konsekvenserna av den tydligt framgår.

Hässleholms kommuns gällande kommunomfattande översiktsplan antogs 2007. I denna anges att för Hässleholms tätort gäller fördjupad översiktsplan för Hässleholms tätort, 1995- inkl Finjasjöbygden, Finja, Vankiva, Stoby och Tormestorp. Hur

rubricerad plan förhåller sig till gällande ÖP och vilka tidigare planer den ersätter framgår på s 11 och på s 76. Länsstyrelsen erinrar att när en ny ÖP eller fördjupning av översiktsplan (FÖP) antas, så släcker den ut tidigare ÖP för motsvarande område. Länsstyrelsen erinrar att en översiktsplan ska utgå från aktuell fakta exempelvis när det gäller befolkningsunderlag och förväntad bebyggelse-utveckling sett för hela kommunen. Detta innebär att kommunen behöver vara medveten om vilka faktaunderlag man baserar förslagen på. Länsstyrelsen vill råda kommunen att överväga behovet av förnyelse av den kommunomfattande översiktsplanen, inte minst med tanke de nya lagar förordningar och mål som tillkommit sedan 1995 och 2007, då nu gällande ÖP antogs; ny lagstiftning t ex nya PBL den 2 maj 2011 med nya krav på översiktsplanens innehåll, ny **banlag?** och väglag, nya kunskapsunderlag avseende t ex klimatanpassning, energieffektivisering och vattenplanering, utveckling av de nationella målen samt nya riktlinjer för bostadsförsörjning. Länsstyrelsen påminner om att ÖP ska utgå från aktuell fakta exempelvis när det gäller befolkningsunderlag och förväntad bebyggelseutveckling, sett för hela kommunen.

**Kommentar:**

*Kommunen uppskattar att Länsstyrelsen delar kommunens målbild för Hässleholms stad. Riktlinjer för bostadsförsörjningen samt trafikstrategier antogs i KF i september 2017. Arbetet med en ny kommunövergripande ÖP har påbörjats under 2017.*

Länsstyrelsen vill i sammanhanget också kommentera planens omfattning geografiskt. Området tycks omotiverat stort, och består till stora delar av oexploaterad jordbruksmark och naturmark. Länsstyrelsen ser ingen anledning till att planområdet för en fördjupning avseende tätorten täcker ett så stort omland.

**Kommentar:**

*Planområdet har minskats så att jordbruksmark utanför riksvägarna 21 och 23 inte tas med.*

Länsstyrelsen erinrar att en översiktsplan är sin karta med beskrivning, och ska ge tydlig vägledning inför kommande beslut. Samrådsförslaget presenterar kapitelvis ställningstaganden avseende specifika frågor, vilket ger en tydlighet. Länsstyrelsen ser gärna att gällande detaljplanelagd mark redovisas så att det går att avläsa vilka förändringar som avses när det gäller markanvändningen. Det vore också lämpligt om dessa ställningstaganden och förhållanden också gick att samläsa geografiskt. Länsstyrelsen vill betona att en översiktsplan ska vara vägledande för kom-

mande beslut och i det ska tydligt framgå vad som entydigt gäller på varje plats.

**Kommentar:**

*Planförslaget kompletteras med en karta som visar detaljplanelagd mark. Därutöver har kommunen arbetat fram en digital FÖP-karta som finns tillgänglig på kommunens hemsida. Ambitionen med webbkarta har varit just att göra planförslaget mer lättillgängligt och lättläst. Vidare beskrivs de så kallade karaktärsområdena mer detaljerat avseende användning, bevarande och utveckling.*

Länsstyrelsen tar generellt inte ställning till områden som är utpekade som utredningsområde. I den mån kommunen vill använda ÖPn som stöd för en viss markanvändning i ett område måste detta framgå av kommande granskningsförslag. Annars kvarstår prövningen gentemot allmänna och statliga intresse för dessa områden.

**Kommentar:**

*Planförslaget har omarbetats så att begreppet utredningsområde inte längre används. Planerad markanvändning i de områden som tidigare kallades utredningsområden beskrivs nu tydligare.*

**Råd inför fortsatt arbete**

**Höghastighetsbana och Sverigeförhandlingen**

I handlingarna presenterar Hässleholms kommun ett förslag till dragning av en framtida höghastighetsbana. Banans sträckning och anslutningspunkter är en oklarhet som många av Sveriges kommuner har att förhålla sig till i dagsläget, och under åtminstone ett år till framåt i tiden. Det kommer att innebära stora konsekvenser för de kommuner genom vilka banan slutligen dras. Arbetet med höghastighetsbanan pågår i Sverigeförhandlingen, men denna har inte kommit till det skedet att någon fysisk planering har kunnat påbörjas. Det finns anledning att arbeta med ett scenario där banan passerar genom Hässleholms kommun med läget som knutpunkt i Skåne samt då kommunen har en stor geografisk utbredning. Det är dock inte självklart att banan i ett sådant utfall kommer att passera genom själva tätorten. En höghastighetsbana dragen mellan Stockholm och Köpenhamn är att betrakta som ett nytt trafikslag som adderas till befintlig infrastruktur.

Länsstyrelsen vill ge Hässleholms kommun rådet att arbeta med en aktiv rullande översiktsplanering för att kunna förhålla sig till dessa föränderliga förutsättningar. Länsstyrelsen föreslår att innan det finns något mer konkret att förhålla sig till, så bör föreslagen fördjupning av översiktsplanen Hässleholms stad 2030 i första hand behandla sådana kommunspecifika frågor som kommunen behöver



behandla oavsett utfallet av Sverige-förhandlingen. Länsstyrelsen menar att kommunen kan utnyttja möjligheten i FÖPen att stärka kommunens tätort genom att arbeta med dess identitet som knutpunkt. Kommunen bör utforma ställningstaganden som går att förenas kring så att man får ett starkt dokument att arbeta framåt med, och därmed vara förberedd på ett eventuellt senare scenario med eller utan höghastighetståg.

Länsstyrelsen anser att den geografiska avgränsningen för FÖPen bör minskas till att enbart beröra själva tätorten. Inom denna bör man och behandla behov av och möjligheter till förtätning och stadsförnyelse, finna gemensamma hållbara förhållnings-sätt till skyddsområden, med mera arbeta med det som 3 kap PBL föreskriver att en översiktsplan bör innehålla. Länsstyrelsen förmodar att kommunen därefter, i sin strategiska rullande planering borde vara redo för översyn av den kommunövergripande översiktsplanen. Till dess har Sverigeförhandlingen hunnit ikapp till att ge tydligare input. Det dominerande element som en eventuell höghastighetsbana innebär bör förhållas till i den kommunövergripande översiktsplanen.

**Kommentar:**

*Sedan samrådet 2015 har Hässleholm pekats ut som en framtida station på höghastighetsjärnvägen mellan Jönköping och Malmö och i senaste förslaget till NTI (september 2017) avsätts medel till byggstart av sträckan Lund - Hässleholm. I handslaget mellan Hässleholms kommun och Sverigeförhandlingen anges ett centralt placerat stationsläge på Hässleholms C och det är detta scenario som är förutsättning och utgör FÖP:ens inriktning. Höghastighetsbanan kommer att behandlas även i den kommunövergripande ÖP:n.*

**Behov av att ta mark i anspråk**

Av både PBL och MB framgår att hänsyn måste tas till föreliggande behov när mark och vattenområden planläggs, och att företräde ska ges sådan användning som medför en god hushållning från allmän synpunkt, samt att områden som utpekats som riksintressen ska skyddas från åtgärder som kan skada dessa.

Länsstyrelsen finner att FÖPen pekar ut nya områden för bostäder och verksamheter på idag ej exploaterad mark. FÖPen visar också på områden för omvandling såsom förtätning och övergång från verksamheter till blandad stad. Länsstyrelsen anser att det behöver framgå tydligare i handlingarna vad som är befintlig markanvändning respektive framtida. Det bör framgå vad som är redan detaljplane-

lagt samt var kommunen planerar omvandla detaljplanerna respektive har behov av nya.

Enligt handlingarna är bostadsbehovet störst för mindre lägenheter, samt verksamhetsbehovet främst för centrumnära lokaler med kontor och liknande. Detta passar bra in i kommunens strategi att förtäta och ger samtidigt möjlighet att spara jordbruksmark och värna kommunens värdefulla kvalitet av tätorts-nära naturmark.

Enligt handlingarna har kommunens behov av verksamhetsområden förändrats. Att det tidigare efterfrågades industriområden för utrymmeskrävande verksamheter men att det idag framförallt finns en ökad efterfråga på utrymmen för kontors-hotell och kunskapsintensiva tjänster samt kreativa miljöer för utvecklingsarbete. Av handlingarna framgår att det finns goda möjligheter för att omvandla och förtäta i befintliga verksamhets-områden, exempelvis i området Låreda. Vidare framgår enligt handlingarna att ett nytt och mycket omfattande område, Hässleholm nord finns redan planlagt för nya ytkrävande verksamhetsområden. I detta sammanhang kan inte Länsstyrelsen finna motivet till att föreslå ytterligare områden för yt-krävande verksamheter på idag ej exploaterad brukningsvärd jordbruksmark. Länsstyrelsen anser att Hässleholms kommun behöver se över sina behov av verksamheter och se strategiskt på de konsekvenser som olika alternativ får för stadens utveckling i stort, avseende transportbehov, arbets-platser och hushållning med mark. Länsstyrelsen anser att planering för verksamheter bör ses ur ett mellankommunalt, regionalt perspektiv. Kommunen bör arbeta med verksamhetsplanering och trafikplanering samlat för att kunna styra arbetsplatspendling och verksamhet-ers transportbehov så att dessa görs på hållbart sätt.

Länsstyrelsen noterar att trots kommunens ambition om att koncentrera ny bebyggelse inom redan ianspråktagen mark, så är flera föreslagna bebyggelse-områden, utredningsområden och verksamhetsområden utpekade på jordbruksmark. Länsstyrelsen vill påminna Hässleholms kommun att hushållning med brukningsbar mark ska beaktas och ny markanvändning ska tydligt motiveras på vilket sätt den medför större nytta och hushållning. Jordbruksmark ska i första hand sparas för livsmedelsförsörjning.

**Kommentar:**

*Planförslaget kompletteras och förtydligas för att det tydligt ska framgå vad som är befintlig respektive föreslagna markanvändning. Verksamhetsområden öster om staden som fanns med i samrådsversionen har tagits bort då behovet av mark för verksamheter kan rymmas inom*

*Läreda och Hässleholm Nord. Båda dessa industriområden ligger vid och kan kopplas till järnvägen. Även utredningsområde för blandad stadsbebyggelse väster om staden samt på befintlig golfbana har strukits. Planförslaget och MKB:n kompletteras med tydligare motiv för ianspråktagande av mark. Grönstrategier för Hässleholms stad och större stationsorter antogs i KF i september 2017 och en grönplan för Hässleholms stad är under framtagande, något som ytterligare skyddar den värdefulla tätortsnära naturen i staden och kommunen. I arbetet med grönplanen har hela FÖP-områdets naturvärden inventerats och flera nya skyddsvärda områden har identifierats och arbetats in i FÖP-förslaget.*

#### Hushållning med mark och vatten - brukningsvärd jordbruksmark

Av både Plan- och bygglagen (2 kap) och Miljöbalken (3 kap) framgår att hänsyn måste tas till föreliggande behov när mark- och vattenområden planläggs, och att företräde ska ges sådan användning som medför en god hushållning från allmän synpunkt. Enligt 3 kap 4 § MB får brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

I förordningen om hushållning med mark och vatten 5 § anges att den myndighet, som skall tillämpa bestämmelserna i 3 och 4 kap. miljöbalken i ett ärende, skall i beslutet ange om den prövade anläggningen, verksamheten eller åtgärden går att förena med en från allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurserna samt med den för området gällande regionplanen eller kommunala översiktsplanen. I miljöbalken 3 kap 4 § anges att jord- och skogsbruk är av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhälls-intressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Länsstyrelsen vill understryka att åkermarken är en ändlig resurs. Den svenska jordbruksmarken, och då särskilt den i Skåne, är i ett globalt klimatperspektiv av stort värde att bevara. När jordbruksmark tas i anspråk riskerar man dessutom försämrade möjligheter att bedriva rationellt jordbruk. Följd-effekter blir också att ytterligare mark tas i anspråk för infrastruktur för att försörja den nya bebyggelsen.

Länsstyrelsen anser att kommande planhandlingar måste visa vilka "väsentliga samhällsintressen" i

enlighet med 3 kap 4 § MB som kan hävdas. Kommunen måste visa att behovet av mark inte går att lösa på ett rimligt sätt på annan plats. Här är behovsbedömning och analysen av förtättningsmöjligheterna och effektivt utnyttjande av ny mark som tas i anspråk mycket viktig.

#### Kommentar:

*Planförslaget och MKB:n kompletteras och förtydligas. Av planområdets yta på ca 3290 ha utgörs cirka 9 % (320 ha) av jordbruksmark (klass 3-6). Cirka 4 % (14 ha) av jordbruksmarken inom planområdet berörs av föreslagen utbyggnad av ny bostadsbebyggelse och nya verksamhetsområden. Övrig berörd jordbruksmark finns i planområdets norra och nordvästra del och här föreslås ingen ny förändrad markanvändning.*

#### Länsstyrelsens synpunkter avseende kraven på vägledning enligt 3 kap 2 § PBL

Enligt 3 kap 2 § PBL ska översiktsplanen ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Planen ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Även vid tillämpningen av 3 och 4 kap MB i ett ärende ska enligt hushållningsförordningen prövande myndighet förhålla sig till den kommunala översiktsplanen. Kommunens ÖP har således en vägledande roll både vid kommunens prövningar och för andra myndigheter vilket ställer stora krav på tydlighet.

För att Länsstyrelsen ska kunna ta ställning till om nu föreslagna utbyggnadsområden är tillräckligt motiverade till sin placering och omfattning behöver handlingarna kompletteras och förtydligas. Länsstyrelsen anser att redan planlagd mark tydligt bör särskiljas från förslag till nya utbyggnadsområden. Om det finns gällande, ej genomförda detaljplaner som kommunen med dagens kunskap bedömer är olämpliga bör enligt Länsstyrelsen kommunen överväga att ändra eller upphäva dessa planer. Området utgår i så fall från planreserven. Om kommunen avser att ompröva redan planlagd mark bör detta framgå av plankartan.

#### Kommentar:

*Planförslaget kompletteras och förtydligas. Sammantaget föreslås nu cirka 80 hektar för ny blandad stadsbebyggelse, nytt verksamhetsområde eller nytt idrottsområde. I övrigt föreslås förtätning eller omvandling av befintlig bebyggelse/ markanvändning, exempelvis inom utbyggnadsområdena Garnisonen och Västra centrum/Norden.*

#### Riktlinjer för bebyggelse på landsbygden

Planförslaget har fokus på tätorten Hässleholm, och ny detaljplanläggning för denna. Länsstyrelsen anser

dock att med den valda avgränsningen med stort omland kan det finnas anledning att, om man behåller denna avgränsning, ange vilka riktlinjer som gäller för bebyggelse på landsbygden och ställningstaganden för hur ny bebyggelse ska förhålla sig till skyddade biotoper samt naturbetesmarker.

**Kommentar:**

*Planområdets avgränsning har minskats så att endast mark innanför riksvägarna tas med. Riktlinjer för bebyggelse på landsbygd kommer att behandlas i den kommunövergripande ÖP:n.*

### Hushållning med mark och vatten - Riksintressen

Länsstyrelsen erinrar att sådana områden som bedöms vara av riksintresse ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada deras värden eller påtagligt försvåra möjligheterna att använda dem för avsett innehåll eller ändamål. En av översiktsplanens viktigaste uppgifter är att ange hur kommunen avser att tillgodose riksintressena. Det innebär bland annat att det för de utpekade områdena för exploatering, som kan komma att påverka ett riksintresse, måste finnas en motivering som visar hur dessa områden kan exploateras utan att påtagligt skada riksintresset.

#### Riksintresse för friluftsliv

Området Hovdala-Finjasjön är på väg att beslutas som utpekat riksintresse för friluftslivet av regeringen. Hässleholms kommun framför en önskan om att Länsstyrelsen ska göra gränsjusteringar för det föreslagna riksintresset för friluftslivet, med hänvisning till att det till viss del går in över befintlig bebyggelse samt tänkt framtida bebyggelse.

Länsstyrelsen gör dock bedömningen att nuvarande avgränsningar är befogade utifrån de värden som anges i beskrivningarna till riksintressena. Länsstyrelsen ser inte att utpekandet utgör hinder för pågående markanvändning eller utveckling av befintliga bebyggelseområden.

Länsstyrelsen erinrar att avgränsningen av ett riksintresse görs med utgångspunkt i de riksintressanta värden som ligger till grund för utpekandet. De fysiska uttryck -objekt, landskaps- rum, strukturer, funktionella och visuella samband som återspeglar det riksintressanta sammanhanget och är nödvändiga för läsbarheten av detsamma ska innefattas.

Avgränsningen syftar främst till att signalera förekomsten av riksintressanta friluftsvärden och är enbart vägledande för bedömningen av åtgärders lokalisering. Möjligheten att genomföra åtgärder såväl inom som utanför riksintressets avgränsning bedöms utifrån åtgärdens påverkan på de riks-

intressanta värdena, det vill säga påtagligt skada, och inte utifrån på vilken sida av gränsen de vidtas.

Att ett område bedömts vara av riksintresse innebär således inte att det är förbjudet att vidta åtgärder inom eller i anslutning till riksintresset. Det är enbart sådana åtgärder som innebär att riksintresset påtagligt skadas som är förbjudna. Åtgärder som planeras inom ett riksintresse måste dock alltid utgå från de värden som legat till grund för utpekandet. Avvägningen om huruvida påtagligt skada uppstår till följd av en planerad åtgärd, ska göras i översiktsplanens miljökonsekvensbeskrivning.

**Kommentar:**

*Efter samrådet har dialog skett med Länsstyrelsen kring det föreslagna riksintresset för friluftsliv. Kommunen känner sig nu trygg med att tänkt utveckling av Garnisonsområdet inte strider mot riksintresset och inte riskerar att påtagligt skada detta. Planförslaget och MKB justeras och kompletteras med beskrivning av områdets värden samt motivering kring hur Garnisonsområdet kan utvecklas utan att påtagligt skada riksintresset för friluftsliv.*

### Hälsa och säkerhet

#### Buller

Länsstyrelsen finner att flera områden föreslagna för ny bebyggelse ser ut att vara bullerutsatta. Länsstyrelsen anser att handlingarna behöver kompletteras med beskrivning av var det med föreslagen markanvändning förväntas vara bullerutsatt samt hur detta relateras till markens lämplighet. Länsstyrelsen vill påminna Hässleholms kommun om att när det gäller buller intill bostäder har förändringar skett i gällande lagstiftning som berör planärenden. Den 2 januari 2015 förtydligades redovisningskraven i PBL avseende buller vid detaljplaneläggning (4 kap 33a§ PBL). Sedan 1 juni 2015 gäller förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggande (20 15: 216). Denna ska tillämpas i planärenden påbörjade 2 januari 2015 och därefter. Detta då förordningen hänvisar till 2 kap 6a § PBL som också är ny från och med 2 januari 2015 (se även övergångsbestämmelserna till PBL-ändringarna 2 jan 2015, dvs 2014:902). Sammantaget har förändringarna i lagstiftningen betydelse för kommande, nya planuppdrag.

Länsstyrelsen förutsätter att kommande detaljplaner som omfattar bebyggelse som berörs av bullerriktvärden redovisar bullersituationen och säkerställer eventuella behov av åtgärder. Vidare ska kommande detaljplaner även redovisa hur genomförandet kan påverka ljudmiljön intill befintlig bostadsbebyggelse och eventuellt behov av att begränsa bullernivåerna även för dessa.

**Kommentar:**

*Planförslaget och MKB:n kompletteras avseende bullerutsatta lägen och uppdateras till den senaste bullerlagstiftningen. Fördjupade bullerutredningar görs sedan i detaljplaneskedet där utgångspunkten är att majoriteten av stadens områden är mer eller mindre bullerutsatta och kräver utredning.*

#### Risk för översvämning

De riktlinjer som kommunen redovisar i anslutning till Finjasjön, vad gäller anpassning av bebyggelse innebär en god vägledning inför kommande planering, prövningar och beslut. Riktlinjerna för fortsatt planering i avsnittet vatten utgör en bra grund för att minska översvämningsriskerna.

Riktlinjerna föreslår LOD som en lösning för dagvatten. Eftersom begreppet tolkas på olika sätt behöver det framgå om kommunen med begreppet avser öppen dagvattenhantering eller om begreppet endast avser omhändertagande för enskilda fastigheter inom kvartersmark. Det är Länsstyrelsens uppfattning att det är olämpligt att ställa krav i planer på att dagvattenhanteringen ska ske på kvartersmark inom områden som omfattas av verksamhetsområde för dagvatten. Kommunen bör därför redovisa VA huvudmannens ansvar enligt 6§ lagen om allmänna vattentjänster. Ansvaret innebär att kommunen ska bestämma verksamhetsområde för dagvatten om det behövs med hänsyn till människors hälsa eller miljön. Inom verksamhetsområden ska behovet av att rena och flödesutjämna dagvatten tillgodoses genom allmänna VA-anläggningar. Det är Länsstyrelsens uppfattning att kommunen omfattas av detta ansvar i de flesta fall där samlad bebyggelse för verksamheter och bostäder planeras. Utöver kommunens vägledning finns det anledning att uppmärksamma risken för översvämning i ytterligare områden, såsom båtnadsområden, lågpunkter och innesängda områden.

Bland de föreslagna utbyggnads- och utredningsområdena behöver markens lämplighet med hänsyn till risken för översvämning utredas närmare för hela eller delar av:

Nordvästra staden:

1. stadsbebyggelse T4
13. Utredningsområde för bostäder och icke störande verksamheter

Nordöstra staden:

9. Nytt verksamhetsområde
10. Nytt verksamhetsområde

Sydöstra staden:

1. Björklunda
- Sydvästra staden:
3. Ny bebyggelse längs Hovdalavägen

#### Kommentar:

*Planförslaget kompletteras och förtydligas avseende dagvattenhantering samt kommunens ansvar som VA-huvudman. Bland annat infogas kartmaterial från Länsstyrelsens svämplan och lägpunktskartering samt resone-mang kring vilka områden i staden som anses särskilt utsatta. Kommunen delar Länsstyrelsens syn på att omhändertagande av dagvatten huvudsakligen ska ske på allmän platsmark och inte inom kvartersmark. Kommunen avser att i den fortsatta rullande översiktsplaneringen ta fram en dagvattenplan och skyfallskartering som ytterligare fördjupar och föreslår åtgärder i dessa frågor.*

*I detaljplanearbetet för Björklunda har förslaget reviderats utifrån genomförd utredning från 2010 (Björklunda PM Grundvatten, Ramböll Sverige AB, Malmö 2010-06-04). Kompletterande utredningarna pågår kring bl.a. dagvattenfrågan och områdets grundvattennivåer. Även en geoteknisk utredning samt höjduutredning av området är beställt. Frågan hanteras vidare i detaljplanearbetet.*

#### Miljökvalitetsnormer för vatten

Planförslagets effekter på miljökvalitetsnormerna för vatten redovisas på en övergripande nivå i planförslaget. De ambitioner som planförslaget ger uttryck för innebär goda förutsättningar för att planen kan utgöra ett bidrag i riktning mot målet att följa kvalitetskraven för yt- och grundvatten. Den samlade effekten av de omfattande verksamhetsområden som planförslaget innebär kräver däremot ytterligare utredningar och förslag på försiktighetsmått för att visa att miljökvalitetsnormerna kan följas.

Kommunen kan vidare bidra till att följa miljökvalitetsnormerna genom att bilda verksamhetsområde för VA inom områden som Länsstyrelsen har redovisat som prioriterade i en skrivelse till kommunen 2015-06-16.

#### Kommentar:

*En revidering av Hässleholms kommuns befintliga VA-utbyggnadsplan har genomförts (beslut i KS 2016-05-18 §104) med bl.a. Länsstyrelsens skrivelse som underlag.*

#### Reningsverket

Av handlingarna framgår att till Hässleholms reningsverk med tillhörande våtmarksanläggning ska ett skyddsavstånd till reningsverket hållas om 300m. Bortom 300m från reningsverket ska ny bebyggelse prövas i det enskilda fallet med hänsyn till lukt och buller, kommunen hänvisar till Rambölls utredning 2014-05 -28. Länsstyrelsen har tagit del av samma rapport och finner att denna rekommenderar ett säkerhetsavstånd om 1000m. Länsstyrelsen ser ingen anledning till att frångå Rambölls bedömning. Länsstyrelsen menar att om kommunen avser frångå

rekommendationen i rapporten så bör man motivera detta utifrån kap 2 PBL samt utreda vilka möjliga konsekvenser detta kan komma att få.

Länsstyrelsen erinrar att reningsverket är ett samhällsviktigt allmänt intresse som behöver sin plats och funktion för att Hässleholms kommun ska fungera. Länsstyrelsen förutsätter att kommunen har god medvetenhet om att ett miljötillstånd är en stark rättighet som verksamheten har och som efterföljande planering har att inrätta sig efter. Länsstyrelsen kan inte se något skäl till att äventyra eller motverka reningsverkets behov av skyddsavstånd. Länsstyrelsen har anledning att förmoda att Hässleholms reningsverk med nya krav på rening samt med ökad belastning i framtiden kan komma att behöva förnya sitt miljötillstånd. Länsstyrelsen förutsätter att kommunen när en ny översiktsplan tas fram, i denna tar höjd för en sådan tillståndsprocess och vägleder för att tillstånd ska kunna ges utan hinder på grund av övrig planering i dess närhet.

Länsstyrelsen anser att det vore lämpligt om skyddsavståndet till reningsverket markeras på markanvändningskartan så att det tydligt framgår vilka planer som berörs. Länsstyrelsen ser även behov av att Hässleholms kommun tar ställning när det gäller befintliga, men ej genomförda detaljplaner belägna inom en radie av 1000m från reningsverket, huruvida det finns anledning att upphäva dessa eller om de ska fortsatt gälla. Detta gäller särskilt för området Hassellunden och Sjöröd.

I stora delar av föreslagna utbyggnads- förtättnings- och utredningsområdena i planområdets södra delar behöver markens lämplighet med hänsyn till risken för negativ påverkan från reningsverket utredas närmare. Detta gäller särskilt för områdena Björklunda, Garnisonen och området mellan Hovdalenavägen och Garnisonen, samt utredningsområdena 15, 16 och 17.

#### **Kommentar:**

*Frågan om skyddsavstånd från reningsverket och eventuell påverkan på omkringliggande bebyggelse har sedan samrådet diskuterats både inom kommunen och mellan kommunen och Länsstyrelsen. Att säkra reningsverkets behov och lokalisering för framtiden är ett viktigt allmänt intresse. Kapacitet finns att klara den utbyggnad av staden som föreslås i FÖP:en men nya krav på rening kan resultera i att miljötillståndet från 1973 behöver förnyas. Kommunen kommer att följa rekommendationerna i boverkets skrift Bättre plats för arbete samt Rambölls utredning med ett skyddsavstånd om 300 meter och ett påverkansområde om 1000 meter. För reningsverket föreslås ett skyddsavstånd på 0-300 meter. Inom skyddsavstån-*

*det tilläts ingen känslig markanvändning. Ett avsteg från den här principen görs för befintlig detaljplanlagd bostadsbebyggelse i skyddsområdets sydvästra hörn. 300-1000 meter från reningsverket föreslås ett påverkansområde. Befintlig bebyggelse och byggrätter i befintliga detaljplaner påverkas inte. Inom påverkansområdet tas inga nya detaljplaner för känslig bebyggelse fram med undantag för området i anslutning till Sjöröds gård och befintlig förskola. Kommunen kommer här att pröva lämpligheten för blandad stadsbebyggelse i detaljplan. Vidare bedöms att ett nytt blandstadsområde kan byggas strax innanför påverkansgränsen, utöver befintlig bebyggelse, och kunna utvecklas i enlighet med gällande detaljplaner. Planförslaget och MKB:n uppdateras och kompletteras.*

#### **Naturvård**

Länsstyrelsen finner att kommunen i handlingarna presenterar förslag till nya kommunala naturreservat. Länsstyrelsen välkomnar att Hässleholms kommun värdesätter dessa tätortsnära områden. Hässleholm är en kommun med höga naturvärden vilket är en stor tillgång inte minst som identitetsskapande samt ur folkhälsosynpunkt. Länsstyrelsen noterar också att kommunen i handlingarna anger riktlinjer för planering avseende grönstruktur. Länsstyrelsen vill uppmana kommunen att fördjupa dessa till att bli mer konkreta och styrande för att kunna ge faktisk verkan. Länsstyrelsen rekommenderar att naturvårdsplanen förnyas och arbetas in i ÖP.

#### **Kommentar:**

*Kommunen har sedan samrådet arbetat fram en grönstrategi för hela kommunens större orter som antogs i KF 2017-09-25. Arbetet har även påbörjats med att uppdatera kommunens naturvårdsprogram till en naturvårdsstrategi och en naturvårdsplan. Politiskt uppdrag finns och i skrivande stund (höst 2017) pågår inventeringsarbetet. En grönplan för Hässleholms stad är under framtagande och ställningstaganden i det arbetet har integrerats i FÖP:en. Alla naturområden och parker i staden har inventerats. Planförslaget uppdateras och kompletteras utifrån grönstrategin samt grönplanens arbetsmaterial och kommunens ställningstaganden konkretiseras.*

#### **Kulturmiljövård**

Länsstyrelsen noterar att planhandlingarna tar fasta på tätortens historia och identitetsskapande miljöer och byggnader. Hässleholms tätort är rik på kulturmiljöer vilka också är en stor del av stadens identitet. Bevarandeprogrammet och byggnadsordningarna är utmärkta verktyg i arbetet med att ta tillvara stadens kulturmiljöer. Länsstyrelsen konstaterar att kulturmiljöfrågorna ges stort utrymme i den fördjupade översiktsplanen. En av översiktsplanens viktigaste uppgifter är att vara vägledande för hur den byggda miljön ska bevaras och utvecklas.

Länsstyrelsen förmodar att de riktlinjer för planering som anges utvecklas och konkretiseras så att de kan fungera vägledande för kommande prövningar och beslut enligt kommunens intention.

**Kommentar:**

*Planförslagets ställningstaganden konkretiseras, bland annat i kapitlet Stadskaraktärsområden. Kommunen avser att i samband med kommande arbete med den kommuntäckande översiktsplanen kunna fördjupa dessa frågor ytterligare i en kulturmiljöstrategi för stad och större tätorter samt en natur- och kulturmiljöstrategi för landsbygden.*

### Miljökonsekvensbeskrivning

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) ska identifiera och beskriva miljöförhållandena som kan komma att påverkas betydligt, relevanta miljöproblem som har samband med naturområden som avses i 7 kap miljöbalken (MB) eller ett annat område av särskild betydelse för miljön samt hur relevanta miljö kvalitetsmål och andra miljöhänsyn beaktas i planen. MKB ska redovisa de i planförslaget gjorda valen i förhållande till möjliga alternativ, samt jämfört med ett realistiskt nollalternativ. Länsstyrelsen noterar att MKB till planförslaget är utformad så att den innehåller riktlinjer för kommande planering samt en sammanfattande tabell. Länsstyrelsen anser att detta är ett intressant upplägg och ger vägledning inför fortsatt arbete. Då det förekommer riktlinjer på flera ställen i dokumentet är det viktigt med läsbarheten så att den som ska vägledas av översiktsplanen tydligt kan avgöra vilka förhållanden som gäller för varje enskild plats.

**Kommentar:**

*MKB:n har omarbetats och förtydligats samt knutits bättre till själva FÖP-dokumentet.*

## 1.2 Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra mot rubricerad samrådshandling.

Inom Hässleholms stad finns inga öppet redovisade riksintressen. Försvarsmakten kan, som en upplysning i ärendet, komma att framföra erinran vid eventuell byggnation av höga objekt. För Hässleholms stad är det uppförande av höga objekt över totalhöjden 45 meter som eventuellt kan stå i konflikt med Försvarsmaktens tekniska system. Hässleholms stad skall remittera alla sådana höga objekt till Försvarsmakten för analys.

Luftfartslagen definierar vad som är flyghinder. Utanför sammanhållen bebyggelse är alla objekt med en totalhöjd på över 20 meter definierade som höga objekt. Inom sammanhållen bebyggelse är alla objekt med en totalhöjd över 45 meter definierade som höga objekt. Före detta luftfartsverket numera LFV definierar sammanhållen bebyggelse utifrån Lantmäteriets översiktskarta i skala 1 :250 000. Tätort anges i gult på kartan.

**Kommentar:**

*Kommunen tackar för informationen.*

## 1.3 Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen har tagit del av planmaterialet och har inget att tillägga. Vi har i ett tidigare yttrande över diskussionsunderlag för två år sedan, poängterat vikten av att planera in fina värdekärnor för biologisk mångfald i grönstrukturen som finns i Hässleholms tätortsnära natur. Det är med tillfredsställelse som vi ser att föreliggande förslag innehåller förslag på kommunala naturreservat avseende Mölleröds kungsgård, Hässleholmsgården, Linneängen och Kattamarken.

**Kommentar:**

*Kommunen tackar för inkomna synpunkter.*

## 1.4 Trafikverket

Trafikverket har tagit del av förslag till översiktsplan för Hässleholms stad 2030 under samråd. Vi har följande synpunkter.

### Riksintressen för kommunikationer

Kommunen har i markanvändningskartan och kartan över infrastruktur m.fl. markerat en ny sträckning för "eventuell höghastighetsbana" utmed Södra stambanans västra sida. Planen bör, i beskrivning av riksintressen på bl.a. s. 23 och s. 108, kompletteras med en skrivning om att en höghastighetsbana i Skåne i relationen Jönköping – Malmö finns utpekad som *framtida* kommunikationsanläggning av riksintresse. Det är dock först då det finns en beslutad utredning och en vald korridor för en höghastighetsbana samt en precisering av riksintresset, som åtgärden får statusen *planerad* kommunikationsanläggning av riksintresse.

Det bör tydliggöras i planen på s. 42, 44 och 51 att det redovisade markreservatet för en eventuell höghastighetsbana genom Hässleholm är kommunens förslag till sträckning. Trafikverket har ännu inte utrett närmare fysisk sträckning genom Skåne eller för alternativet genom Hässleholm.

Vi anser att det bör redovisas i planen att en väsentlig princip för Trafikverket är att det i utredningskorridorerna, samt dess influensområde, inte etableras ny bebyggelse eller bygglovspliktig verksamhet som avsevärt kan försvåra framtida byggnation av en höghastighetsbana. I beskrivningen till markanvändningskartan på s. 44 sägs att "fram till utbyggnad av en höghastighetsbana gäller pågående markanvändning". Vi anser att denna skrivning bör tas bort, då den kan vara missvisande för bebyggelseplaneringen, när det gäller att beakta utbyggnad av en eventuell framtida höghastighetsbana.

Kommunen bör i planen ta höjd för de åtgärder som kommer ut av pågående åtgärdsvalsstudie för Skånebanan och avsätta reservat för den utbyggnad som troligtvis kommer att föreslås på skånebanan genom Hässleholm (se nedan om Skånebanan). Detta bör markeras på markanvändningskartorna med tillhörande text.

Markering av järnvägarna bör förtydligas i kartorna som visar markanvändning i geografiska delområden.

**Kommentar:**

*Synpunkterna noteras och beaktas. Planförslaget har uppdaterats med aktuell information kring utbyggnad av höghastighetsjärnvägen samt Skånebanan. Lämpligheten för ny stations- och järnvägsnära bebyggelse ska utredas efterhand med de senaste kunskaperna, detta då det i dagsläget inte finns några exakta gränser att förhålla sig till. Kommunens ambition är att bygga tätt och stationsnära och att verka för att överbygga järnvägens barriäreffekt.*

**Flygplatser med influensområden för flyghinder i Hässleholms kommun**

Översiktsplanen bör kompletteras med att Hässleholms kommun är beläget inom den MSA-påverkade ytan (=Minimum Sector Altitude - ett hänsynsområde med en radie på 55 km) för Ängelholm-Helsingborgs och Ljungbyheds flygplatser. Ängelholm-Helsingborgs flygplats är ett utpekat riksintresse. Samråd ska ske med Luftfartsverket, Försvarsmakten och berörda flygplatser, i egenskap av sakägare, vid planering av ny hög bebyggelse och andra höga anläggningar som t.ex. vindkraft och master, över 20 meter.

**Kommentar:**

*Synpunkterna beaktas, planförslaget har kompletterats.*

**Tema järnväg och trafik**

Trafikverket anser att de nationella mål som angivits för översiktsplanen på s. 24, även bör omfatta de transportpolitiska målen.

*Hållbara transporter*

Kommunen föreslår i planen flera mål, strategier och riktlinjer för planeringen som är inriktade på att minska bilberoendet och att främja kollektivtrafik och gång- och cykel, vilket främjar utveckling i riktning mot ett hållbart transportsystem. I konsekvensbeskrivningen nämns att beteendepåverkande åtgärder är en viktig förutsättning för detta. Erfarenheter visar att sådana åtgärder brukar förstärka och ge framgångar i trafikplanering. Vi saknar därför en inriktning i planen om att påverka transport- och resval genom attityd- och beteendepåverkan, t. ex. om trafikstrategin på s. 23 eller om hållbara transporter på s. 52.

Trafikverket ser även positivt på att planen har en inriktning på att hushålla med resurser, genom förtätning och att effektivt utnyttja befintlig infrastruktur samt att främja kollektivtrafiken. Detta går i linje med fyrstegsprincipen för infrastrukturplanering, vilken skulle kunna lyftas tydligare som inriktning i kommunen.

*Höghastighetsbana och höghastighetsstation*

Utifrån nationell transportplan 2014-2025 och Sverigeförhandlingen genomför Trafikverket för närvarande en åtgärdsvalsstudie för en höghastighetsbana på sträckan Jönköping-Malmö. Åtgärdsvalsstudien planeras färdigställas i december 2017. Inriktning om val av sträckning väntas under första halvan av år 2016. Tre alternativa sträckningar utreds, varav två via Hässleholm.

Trafikverket instämmer i att kommunen bör ta med en framtida höghastighetsbana och en höghastighetsstation i Hässleholm som möjliga förutsättningar i den fördjupade översiktsplanen. Vi anser att det är viktigt att kommunen tar höjd för framtida resandeutveckling och bidrar med åtgärder för att skapa en god framtida bytespunkt.

**Kommentar:**

*Synpunkterna beaktas, planförslaget har kompletterats med text och/eller ställningstaganden avseende hållbara transporter, de transportpolitiska målen, mobility management och aktuell information kring utbyggnad av höghastighetsjärnvägen.*

*Södra stambanan*

Vi anser att skrivningar i avsnittet på s. 51 inte stämmer helt med Trafikverkets bedömningar och att skrivningar därför bör ändras till följande:

"Södra stambanan mellan Lund och Hässleholm har stora kapacitetsbegränsningar. Det innebär att sträckan är en av de största flaskhalsarna på stambanan ..... " "För att höja kapaciteten planerar Trafikverket bl.a. att bygga ytterligare förbigångsspår på sträckan, men på längre sikt behövs utbyggnad till fyra spår."

**Kommentar:**

*Synpunkterna beaktas och texten har justerats.*

**Skånebanan**

Trafikverket planerar i närtid, enligt Nationell transportplan 2014-2025, för en kapacitetsökning och hastighetshöjning till högst 160 km/timmen på sträckan Helsingborg-Hässleholm samt en kapacitetsökning på sträckan Hässleholm-Kristianstad.

Åtgärdsvalsstudier genomförs i samband med Sverigeförhandlingen för anslutande banor av betydelse som förbindelser till framtida höghastighetsstationer. Åtgärdsvalsstudien för Skånebanan beräknas färdigställas hösten 2015. Åtgärdsvalsstudien kommer att visa på vilken kapacitets- och standardhöjning som kommer att behövas på Skånebanan i anslutning till höghastighetsbanan, som t.ex. dubbelspår.

En planskild spårkorsning för Skånebanan mot Kristianstad kan ses som en del av en framtida dubbelspårsutbyggnad. Behovet av denna bedöms därför bli aktuellt först med trafikutvecklingen på längre sikt. Närmare fysisk sträckning av dubbelspår på skånebanan utreds i ett senare skede.

**Kommentar:**

*Planförslaget uppdateras med aktuell information från ÅVS för Skånebanan. Kommunen anser att vi redan nu behöver planera för två spår genom Hässleholm samtidigt som för fyra spår stambana och HHJ-station.*

**Hässleholm C**

I planen sägs att kapaciteten och strukturen på Hässleholms C behöver ökas för att hantera ökad tågtrafik. Det är dock främst på de anslutande banorna Södra stambanan och Skånebanan som det kommer att finnas behov av kapacitetsökning. Trafikverket kommer att utifrån ÅVS för Hässleholms bangård genomföra de kapacitetshöjande trimningsåtgärder som kunnat identifieras i närtid.

Det bör framgå i planen på s. 50-51 och s. 82 att de förändringar av Hässleholms C som föreslagits i "Hässleholm C – en station i utveckling" och andra utredningar rör förbättringar av Hässleholm C i ett

resenärsperspektiv. Möjligheter för trippelkopplade tåg att angöra Hässleholm C finns redan idag.

Det är positivt att kommunen vill satsa på att utveckla Hässleholm C och stationsområdet för att möta framtida rese- och transportbehov och göra det till en effektiv bytespunkt samt en attraktiv stationsmiljö och mötesplats. Texten om föreslagna åtgärder på järnvägsstationen på s. 82 bör uppdateras utifrån den gemensamt genomförda åtgärdsvalsstudien för Hässleholm C, som färdigställs 2015.

Det bör framgå att en viktig förutsättning är att kommunen bidrar med åtgärder för en god framtida utformning av stationsområdet, när det gäller angöring av och parkering för olika trafikslag vid stationen. I planen bör det särskilt beskrivas att kommunen i planeringen tar höjd för en framtida ökad andel cykling och tillskapar tillräckligt med cykelparkeringar i goda lägen vid stationen.

Fortsatt arbete med att ta fram en parkeringsstrategi för bil och cykel bör även omfatta pendlarparkeringar och cykelparkeringar vid Hässleholm C.

**Kommentar:**

*Synpunkterna beaktas och texten uppdateras utifrån ÅVS för Hässleholm C. Kommunen delar uppfattningen att cykelparkering och pendlarparkering vid stationen är av hög prioritet. Parkeringsfrågan behandlas ytterligare i det pågående arbetet med Trafikplan för Hässleholms stad.*

**Nya pågatågsstationer**

En beskrivning av att nya pågatågsstationer byggs ut på orter längs järnvägar i och kring kommunen saknas. Det är en av Hässleholms styrkor att staden är en knutpunkt för järnvägen med nya tågförbindelser mellan staden och naturnära, småskaliga orter. Den potential som finns till ökat resande med tåg påverkar förutsättningarna för planering av station och centrala Hässleholm.

**Kommentar:**

*Planförslaget kompletteras med text om övriga stationsorter. För att ytterligare öka resandet och nå pågatågsstationernas fulla potential är det avgörande att kommunen, Trafikverket och Region Skåne (Skånetrafikens) gemensamt arbetar för att snarast öka turtätheten så att alla kommunens pågatågsstationer får minst halvtimmestrafik.*

En depå för underhåll av persontåg i Kärråkra  
Planbeskrivningen bör kompletteras med avsnitt om den planerade depån för persontåg i Kärråkra på t.ex. s. 51. Beskrivningen av området som finns



avsatt i markanvändningskartan för detta ändamål bör även kompletteras på s. 44 och s. 85 avseende detta.

I markanvändningskartan löper reservatet för en eventuell höghastighetsbana utmed området för en ny depå. Vidare utredning kan behövas för att klarlägga om det planlagda depåområdet påverkas av en framtida eventuell höghastighetsbana.

**Kommentar:**

*Synpunkterna beaktas och planförslaget kompletteras med en beskrivning av depån.*

**Gods och logistik**

Vi anser att den statliga infrastrukturen genom staden och dess funktioner för godstransporter, borde beskrivas ytterligare. På Hässleholm C vänder t.ex. godståg från Södra stambanan och Markarydsbanan till Blekinges hamnar.

**Kommentar:**

*Synpunkterna noteras och beaktas, planförslaget har kompletterats.*

**Lastplatsen på Hässleholms bangård**

Trafikverket kan bekräfta att det finns behov av den befintliga lastplatsen i Hässleholm och att denna först kan flyttas, då en annan en konkurrensneutral lastplats eller terminal i Hässleholm byggs ut längs med stambanan. Benämningen i texten på s. 56 av "befintlig kombiterminal i anslutning till Hässleholm", bör ändras till "befintlig lastplats".

**Kommentar:**

*Synpunkterna noteras och beaktas.*

**Hässleholm Nord**

För etableringen av en ett logistikområde och en intermodal inlandsterminal vid Hässleholm Nord, nordost om staden, krävs politiska beslut, men etableringen avgörs framförallt av marknaden. Trafikverket tror på en sådan anläggning i Hässleholm, det fysiska läget passar väl in i befintliga väg- och järnvägsstrukturer. Underlaget för en ny godsterminal vid Hässleholm Nord bör dock beskrivas i planen. Längs väg 21 vid Hässleholm planeras en ny trafikplats på väg 21 i anslutning till Hässleholm Nord, under förutsättning av att verksamhetsområdet byggs ("trafikplats" bör ersättas med "förbindelse" på s. 56). För att en ny kombiterminal på Hässleholm Nord ska kunna tas i bruk förutsätter det anslutnings- och överlämnandespår vid Södra stambanan (stickspår ersätts med anslutnings- och överlämnandespår på s. 56).

**Kommentar:**

*Synpunkterna beaktas och texten kompletteras och justeras.*

**Industrispåret i Läreda**

Trafikverket önskar att kommunen i planen förtydligar om industrispåret i Läreda planeras läggas ned helt då transporter av farligt gods tas bort. Om spåret ska fortsätta att användas bedömer vi att anslutningen till statliga järnvägsanläggningen måste utredas. Trafikverket anser att även godstransporter på järnväg till/från Läreda i framtiden bör förläggas till Hässleholm Nord.

**Kommentar:**

*Kommunen vill verka för att verksamhetsområden är anslutna till järnväg för att främja hållbara godstransporter på järnväg. Industrispåret i Läreda är tänkt att vara kvar i framtiden men på sikt elektrifieras och inte användas för transporter av farligt gods. Befintlig användning för farligt gods-transport bedöms enligt riskutredning inte utgöra en betydande risk, så inte heller om trafikeringen ökar. Planförslaget förtydligas.*

**Vägar**

Inom område för fördjupad översiktsplan för Hässleholms stad löper riksvägarna väg 21 respektive väg 23. Dessa är utpekade av Trafikverket i det funktionellt prioriterade vägnätet, vilket bör nämnas i planen. Det innebär att vägarna är viktiga för regional pendling och långväga godstransporter varför regional framkomlighet och tillgänglighet ska prioriteras.

Trafikverket har genomfört en förstudie för utbyggnad av väg 23 till 2+1-väg i befintlig sträckning, och 100 km/timmen, vilket kommunen bör ta höjd för i sin planering. Projektet ligger dock inte med i den Regionala infrastrukturplanen (RTI -planen).

**Kommentar:**

*Synpunkterna beaktas och texten kompletteras.*

**Busstrafik**

Vi anser att beskrivningen av riktlinjen om att bebyggelseplanering och stadsbussplanering går hand i hand skulle kunna förtydligas och utvecklas. En framgångsrik strategi är att i ett tidigt skede integrera kollektivtrafikplanering i placering och utformningen av nya utbyggnadsområden, så att en god kollektivtrafikförsörjning uppnås från första början. En riktlinje bör även vara att kommunen planerar för kollektivtrafikförsörjning av verksamhetsområden med persontät verksamhet.

Redan i översiktsplaneskedet är det viktigt att samråd hålls med kollektivtrafikansvariga aktörer

för att förankra planer på kollektivtrafikförsörjning av bebyggelseområden. För utvärdering av kollektivtrafikförsörjning av föreslagen bebyggelse bör komplettering i planen göras av en redovisning av busslinjer på markanvändningskartan.

**Kommentar:**

*Synpunkterna beaktas och planförslaget förtydligas och kompletteras med kartor som visar befintligt och föreslaget busslinjenät.*

**Cykelvägar**

Ett rimligt avstånd för cykelpendling som företransport till en tågstation, anses vara 2-3 km, särskilt om bra cykelvägar finns. I planens inriktning att prioritera och förbättra gång- och cykelvägnätet anser Trafikverket att kommunen även bör satsa på att utveckla snabba cykelvägar för bl. a. skol- och arbetspendling.

Kommunen bör ta ställning till om det finns behov av ytterligare cykelvägar till Hässleholm C, bl. a. utmed östra sidan av järnvägen, som ska redovisas i planen. I kartan saknas redovisning av cykelförbindelser t. ex. till utredningsområden öst och väst om väg 1902 samt till området norr om Finjasjö park.

Kommunen har i planen riktlinjer för planering om att bygga ut och länka samman gc-nätet till viktiga målpunkter. Trafikverket anser att det är önskvärt att riktlinjer även omfattar att en samplanering ska ske mellan utbyggnad av ny bebyggelse och utbyggnad av cykelvägar, så att goda cykelförbindelser säkras.

**Kommentar:**

*Synpunkterna beaktas och texten kompletteras. Kommunen har tillsammans med Sweco tagit fram ett förslag till trafikplan för Hässleholms stad som fungerar som underlag för utställningshandlingen. Trafikplanen har fokus på transporter med gång och cykel och planförslaget har uppdaterats efter vad som föreslås i Trafikplanen.*

**Nya föreslagna bebyggelse- och utredningsområden**  
Trafikverket ser positivt på att strategier och riktlinjer i översiktsplanen innebär att utbyggnad av bebyggelse främst ska ske genom förtätning, främst i stationsnära läge och i kollektivtrafikstråk. Som det konstateras i konsekvensbeskrivningen leder det till bättre utnyttjande av infrastrukturen, ett ökat underlag för kollektivtrafiken, att gång- och cykeltrafik underlättas och bilberoendet minskar. Ett ökat underlag i form av bostäder och kontor i ett nära upptagningsområde till en framtida möjlig höghastighetsstation i Hässleholm, ingår som en förutsättning i Sverigeförhandlingen. Riktlinjen om "att prioritera bostäder i stationsnära lägen" bör förtydli-

gas, så att inriktningen är att främst handel och kontor och liknande bebyggelse bör placeras närmast järnvägen.

Kommunen vill minska barriäreffekten av järnvägen, med säkra och strategiskt placerade passager, då en förtätning av bebyggelsen görs i centrala Hässleholm. Möjlighet och lämplighet för passager över och under järnvägen måste prövas i särskild ordning.

Planens inriktning att stärka handeln i stadskärnan och inte tillåta externhandel vid riksvägarna, bidrar till att främja kollektivtrafik, gång- och cykel och till att värna regional framkomlighet. En riktlinje saknas dock om att inte planera för detaljhandel, shopping etc. i externa lägen, vilket är en viktig förutsättning för att stärka handeln i stadskärnan. Konsekvenser för stadskärnan och för bilberoendet av att lokalisera handel utmed infartsvägarna bör dock beskrivas närmare.

Trafikverket anser att inriktningen att förlägga ytkrävande verksamheter i anslutning till järnväg/riksväg är eftersträvarsvärt om det kan bidra till att öka andelen gods på järnväg, t.ex. flytt av verksamheter till Hässleholm Nord.

Nya verksamhetsområden bör planeras så att de kan försörjas via befintliga trafikplatser utmed väg 21 och väg 23, så att inte regional framkomlighet och tillgänglighet försämras. För det nya verksamhetsområdet vid Hässleholm Nord planeras en ny trafikplats på väg 21 och det nya verksamhetsområdets utbredning utmed väg 21 anser vi måste anpassas för detta.

Förtätning var en central inriktning bland de tre scenarierna under programsområdet och i framförda synpunkter på planen. Förslagen till ny bebyggelse i planen innebär inte att utspridning och ökat bilberoende undviks, t.ex. avseende utredningsområdet norr om Finjasjöpark. Vi kan inte se att planen beskriver konsekvenserna avseende hållbar markhushållning och transportförsörjning för detta område.

**Kommentar:**

*Synpunkterna beaktas. Planförslagets riktlinjer, ställningstaganden och konsekvenser förtydligas avseende bebyggelse nära järnvägarna, central lokalisering av bandel och publika verksamheter samt resonemang avseende kollektivtrafikförsörjning till Garnisonen. Även MKB:n förtydligas.*

**Konsekvensbeskrivning avseende statlig infrastruktur**

Trafikverket finner det angeläget att planen tydligare redovisar vilka hänsyn som behöver tas till riksintressen för kommunikation samt framtida vägars och järnvägars funktion på lång sikt, avseende kapacitet, framkomlighet och trafiksäkerhet, samtidigt som krav avseende farligt gods, buller och vibrationer, trafiksäkerhet, elsäkerhet, etc ska uppnås.

En viktig fråga är hur kommunen ska planera för att förtäta bebyggelse i stations- och kollektivtrafiknära läge samtidigt som en god ljudmiljö uppnås för bebyggelsen och risker utmed infrastrukturen minimeras. Den risk- och bullerutredning som kommunen låtit genomföra under 2014 (WUZ och Ramböll) avseende järnvägar genom Hässleholm visar på stora överskridanden av riktvärden för trafikbuller och höga risknivåer för bebyggelsen utmed järnvägen.

Trafikverket anser att risk- och bullerutredningen bör kompletteras avseende en eventuell höghastighetsbana och dess framtida trafik, för att klarlägga riktlinjer avseende skyddsavstånd till bebyggelsen m.m. Det bör framgå i planen att lokalisering och utformning av föreslagen ny bebyggelse utmed järnvägen, t.ex. centralt i Hässleholm och vid Hässleholmsgården, ska anpassas efter förutsättningar som gäller invid en höghastighetsbana.

Risk- och bullerutredningen bör även kompletteras utifrån Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för Skånebanan, kopplad till en framtida höghastighetsstation, avseende utbyggnadsbehov och framtida trafik på Skånebanan.

I konsekvensbeskrivningen på s. 108 beskrivs att erforderligt avstånd mellan bebyggelse och de riksintressanta vägarna och järnvägarna ska hållas. En redovisning bör göras av vilka generella skyddsavstånd mellan infrastrukturen och bebyggelsen som måste beaktas. Detta bör även kompletteras med att planeringen ska inbegripa god utformning av bebyggelsen samt lämpliga skyddsåtgärder. Det bör framgå i plan- och konsekvensbeskrivning (s. 30, s. 108) att när det gäller utbyggnadsområden som kan påverka anläggningar av riksintresse, ska såväl påverkan på riksintresseområde som influensområde beaktas.

Ny bebyggelse kan generellt inte tillåtas inom ett område av 30 meter från järnvägen (räknat från spårmittpå närmaste spår). Ett sådant avstånd ger, förutom skyddsavstånd ur risksynpunkt, utrymme för räddningsinsatser om det skulle ske en olycka,

och det möjliggör en viss utveckling av järnvägsanläggningen.

Planen bör redovisa att det utmed de statliga allmänna vägarna gäller ett utökat bebyggelsefritt avstånd om 30 meter från väg 23 respektive väg 117 samt om 50 m från väg 21 enligt beslut av Länsstyrelsen (enligt § 47 Väglagen). Trafikverket anser att minst de avstånd som beskrivs enligt § 47 Väglagen och Länsstyrelsens beslut i förhållande därtill bör säkerställas även vid bygglov och inom detaljplanelagt område.

De bebyggelsefria avstånden till vägar och järnvägar kan behöva utökas med skyddsavstånd avseende risker med farligt gods (se nedan).

#### **Kommentar:**

*Synpunkterna noteras och beaktas. Kommunen har tagit fram en uppdaterad riskutredning avseende bebyggelseplanering intill järnvägar i Hässleholms stad samt riskutredning avseende farligt gods. Planförslaget har därefter uppdaterats med de rekommendationer som framkommit. Lämpligheten för ny stations- och järnvägsnära bebyggelse ska utredas efterhand och i samarbete med Trafikverket, utifrån de senaste kunskaperna om höghastighetsjärnvägen, detta då det i dagsläget inte finns några exakta gränser att förhålla sig till. Kommunens ambition är att bygga tätt och stationsnära. Planförslaget har kompletterats med en tydligare beskrivning av utpekade utbyggnadsområde för blandad stadsbebyggelse i anslutning till väg 23. Vidare har texten uppdaterats avseende riksintressen för kommunikation samt de vägar och järnvägar som berörs och hur kommunen tar hänsyn till desamma. Planförslaget har kompletterats med ställningstaganden kring buller och annan riskhantering.*

#### **Buller**

Kommunen bör i planen redovisa de nya reglerna avseende trafikbuller som gäller från 2 januari 2015 och anpassa kommunens riktlinjer för utbyggnad efter nya riktvärden för trafikbuller. Riktlinjerna bör även justeras utifrån att Boverkets Allmänna råd 2008:1 därmed är överspelade och kommer att ersättas. För undervisningslokaler gäller särskild vägledning från Boverket, vilket bör arbetas in i riktlinjerna.

Trafikverket ser positivt på att kommunen tagit fram generella riktlinjer för hur utbyggnad av bebyggelse ska ske med avseende på trafikbuller, i enlighet med den nämnda bullerutredningen. Bullerutredningen avser bebyggelse utmed järnvägar, och i stationsnära läge, där det kan vara motiverat med planering av bebyggelse trots höga bullernivåer.

En komplettering av riktlinjerna för utbyggnad bör därför göras avseende utbyggnad av bebyggelse utmed statliga vägar.

Riktlinjen i planen som innebär att riktvärden för trafikbuller ska vara vägledande och inte styrande, där samlade bedömningar görs från fall till fall, anser vi bör kompletteras med att strävan ska vara att uppnå en god ljudmiljö. Trafikverket anser att en god ljudmiljö främst ska uppnås genom samhällsplanering i form av lämplig lokalisering och utformning av bebyggelse. Riktlinjerna bör utvecklas när det gäller vilka krav som ska gälla avseende *god utformning* av bebyggelsen utmed statlig infrastruktur.

En ny underhållsdepå för persontågen planeras i Kärråkra. Det bör redovisas i planen att nya regler om industribuller ska beaktas avseende närliggande bebyggelse.

**Kommentar:**

*Planförslaget uppdateras efter den senaste bullerlagstiftningen samt avseende lagstiftning för trafikbuller från vägar och gällande lagstiftning för undervisningslokaler. Kommunen anser att arbetet för en god ljudmiljö ska ske genom val av lokalisering och utformning av bebyggelse men även genom åtgärder för att minska bullernivåerna redan vid källan. Planförslaget har kompletterats med en tydligare beskrivning av utpekade utbyggnadsområde för blandad stadsbebyggelse i anslutning till väg 23.*

**Risker**

Den genomförda riskutredningen avseende järnvägar har inte beräknat skyddsavstånd med hänsyn till urspåringsrisken, vilket underskattar individ- och samhällsrisken. Hänsyn är inte tagen till risker för järnvägsanläggningen av placering av angränsande byggnader och verksamheter invid järnvägen. Om kommunen i planen avser utgå ifrån de generella rekommendationerna till skyddsavstånd enligt riskutredningen, måste därför beräkningarna korrigeras.

Bebyggelse närmare än 30 meter innebär att avsteg görs från Trafikverkets rekommenderade avstånd om 30 meter från järnvägens närmaste spårmittpunkt. Vid avsteg anger Trafikverket att underlag bör tas fram som visar att anläggningen inte påverkas. Detta perspektiv finns inte belyst i framtagna riskbedömning och bör så göras för att Trafikverket ska kunna avgöra om det är lämpligt att placera ny bebyggelse på önskat avstånd från Trafikverkets anläggningar.

Ytterligare "skyddsavstånd" kan vara aktuella att beakta ur t.ex. elsäkerhets- och trafiksäkerhetssyn

punkt. Se vidare i Trafikverkets rapporter *Transportsystemet i samhällsplaneringen - Trafikverkets underlag för tillämpning av 3-5 kap. miljöbalken* (2013) samt *Infrastrukturrelaterade skyddsavstånd* (2010)."

Skyddsavstånd ur risksynpunkt redovisas inte i planen avseende vägar. Vi anser att riktlinjen på s. 103 bör kompletteras med att generella skyddsavstånd enligt RIKTSAM avseende risker med farligt gods ska tillämpas.

Förslag till nya vägsträckningar för förbud mot transporter av farligt gods beslutas i särskild ordning av Länsstyrelsen.

**Kommentar:**

*Kommunen tackar för informationen. Synpunkterna noteras och beaktas. Riskutredning har kompletterats avseende urspåringsrisk samt med de i RIKTSAM angivna skyddsavstånden. Lämpligheten för ny stations- och järnvägsnära bebyggelse ska utredas efterhand och i samarbete med Trafikverket, utifrån de senaste kunskaperna om höghastighetsjärnvägen, detta då det i dagsläget inte finns några exakta gränser att förhålla sig till. Kommunens ambition är att bygga tätt och stationsnära. Planförslaget har kompletterats med en tydligare beskrivning av utpekade förslag till utbyggnadsområde för blandad stadsbebyggelse i anslutning till väg 23.*

## 1.5 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Avstår från att yttra sig.

## 1.6 Lantmäterimyndigheten

Det är viktigt att ta ställning till ett områdes framtida karaktär med avseende på vilken typ av verksamhet man vill ha inom ett område för exempelvis bostäder eller handel.

Lantmäterimyndigheten vill trycka på möjligheten att i det fortsatta detaljplanarbetet utnyttja möjligheterna med fastighetsindelingsbestämmelser som reglerar tomtstorlek och andra fastighetsrättsliga frågor, för att på så sätt säkerställa områdets önskade karaktär. Detta kan exempelvis förhindra oönskad uppdelning av kvartersområden.

Inom områden med förtätning, kan det vara intressant att titta på lösningar med tredimensionell fastighetsbildning. Exempelvis kan man under vissa förutsättningar avskilja handel från bostadsändamål i ett befintligt flerbostadshus. På så sätt kan man uppnå en mer renodlad förvaltning.

Att tänka på vid planläggning är att områden för allmänna underjordiska ledningar, så som vatten- och avloppsledningar, fjärrvärmeledningar och bredband säkerställs genom u-områden, inte bara för existerande ledningar, utan även planerade.

Det är viktigt när område för bostäder läggs ut att man tar ställning till ifall man ska ha kommunalt eller enskilt huvudmannaskap. Vid enskilt **huvudmannaskap**, kan man genom fastighetsindelingsbestämmelser reglera hur kommunikationsytor, såsom vägar, ska vara utformade.

Vårt att tänka på vid genomförande av planer med gemensamhetsanläggningar endast för deltagande fastigheter (vid enskilt huvudmannaskap), är att vägen inte blir tillgänglig för allmänheten. Detta innebär att vägen i princip kan stängas av för allmän trafik.

I översiktsplanen bör klargöras vilka områden som ska användas för tyngre industri, samt vilka områden som passar för handel- och småföretagande.

Ägarlägenheter kan vara ett intressant alternativ vid utbyggnad av bostäder, som ett led i att förtäta/bygga ut med varierande typer av bostäder/upplåtelseformer.

På sidan 80 i avsnittet om den centrala staden saknas namnet på stadsdelen Norden, vilket nyligen antogs. Detta bör läggas in både i rubriken och kartan över området.

**Kommentar:**

*Synpunkterna beaktas och arbetas in i planförslaget samt i planavdelningens rutiner för detaljplanering. Markanvändningskartan förtydligas avseende områden för verksamheter och handel. Kartunderlaget uppdateras.*

## 1.7 Region Skåne

Region Skåne vill inledningsvis framhålla att Hässleholms kommuns förslag till fördjupning av översiktsplanen utgör ett väl genomarbetat och ambitiöst arbete. Det är lätt att utläsa hur kommunen avser utveckla Hässleholms stad. Fördjupningen innehåller en tydlig vision om Hässleholms framtida roll och denna vision genomsyrar även översiktsplanens strategiska ställningstaganden. Hässleholms kommun lyfter även de utmaningar som finns och översiktsplanen ger därmed en realistisk utgångspunkt och vägledning för den fortsatta planeringen.

Hässleholms regionala roll

Översiktsplanen tar en tydlig utgångspunkt i regionala strategier och program som den regionala utvecklingsstrategin Det öppna Skåne 2030. Region Skåne ser mycket positivt på att kommunen konkretiserar Region Skånes regionala strategier i sin fördjupade översiktsplan. Det finns ett bra öresundsperspektiv och en god utvecklad tanke om sin regionala roll. Översiktsplanen lyfter fram Hässleholms utmaningar och möjligheter utifrån sitt läge i regionen.

Region Skåne har sedan 2005 inom strukturbild för Skåne arbetat med att konkretisera det regionala utvecklingsarbetet med en rumslig dimension genom att tydligare koppla samman de regionala utvecklingsfrågorna med kommunernas översiktsplanering. Detta arbete har bland annat resulterat i strategier för hur Det flerkärniga Skåne ska utvecklas. Hässleholms kommun förhåller sig på ett tydligt sätt till dessa strategier och beskriver Hässleholms roll som en regional kärna. Kommunen lyfter också behovet av att Hässleholm tillsammans med Kristianstad verkar för att bli en stark tillväxtmotor som har en stor betydelse för hela Skånes utveckling. Hässleholms kommuns samarbete med kommunerna i nordöstra Skåne och arbetet med att ta fram Målbild 2020 Skåne Nordost lyfts också fram i den fördjupande översiktsplanen.

**Bostadsutbyggnad en viktig fråga för Skånes utveckling**  
Att säkerställa ett ökat bostadsbyggande och en långsiktig bostadsförsörjning i hela Skåne är en viktig framtidsfråga för regionen. Tillgången till en bra bostad är en viktig förutsättning för social hållbarhet genom att det ger en grund för god livskvalitet och för god hälsa för befolkningen. En väl fungerande bostadsmarknad är också av stor vikt för den ekonomiska utvecklingen inte bara i den enskilda kommunen utan för regionen som helhet. Såväl i den regionala utvecklingsstrategin som i strategier för Det flerkärniga Skåne, som är framtaget inom Strukturbild för Skåne, understryks att den flerkärniga ortstrukturen är en av Skånes styrkor. Med variationen av platser och mångfalden av miljöer tillsammans med korta avstånd och hög tillgänglighet blir Skåne attraktivt.

I den regionala utvecklingsstrategin för Skåne, Det öppna Skåne 2030, läggs stor vikt vid balansen på bostadsmarknaden. Målsättningen är att 6000 nya bostäder ska byggas per år och att det ska ske med en allsidig sammansättning av upplåtelseformer, storlek och huspriser för att matcha en årlig befolkningstillväxt på 1 %. För att utveckla och dra nytta av Skånes flerkärniga ortstruktur och för att nå målet om att bygga 6000 nya bostäder per år är de

avgörande att den kommunala nivån också aktivt arbetar för detta.

För Region Skåne är det därför glädjande att Hässleholms kommun tar utgångspunkt i såväl sitt läge i det flerkärniga Skåne som i sitt närområde och framförallt i de möjligheter, behov och utmaningar som kommunen står inför. Region Skåne ser positivt på att Hässleholm kommuns tydligt tar ställning för att förtäta de centrala och stationsnära delarna i Hässleholm och därigenom verka för ett utbud av attraktiva bostadsmiljöer med god kollektivtrafik. För att skapa en hållbar utveckling i Skåne är det avgörande att tillväxten av befolkning och bostadsutbyggnad i stor utsträckning sker i lägen med god kollektivtrafikförsörjning. Skånes regionala utvecklingsstrategi lyfter vikten av ett varierat boende, blandade funktioner och mötes-platser anpassade efter människors olika behov och förutsättningar. Detta tar Hässleholms kommun fasta på i sin fördjupande översiktsplan för Hässleholms stad 2030, där det sägs att Hässleholms stad ska erbjuda en mångfald av olika boendetyper och att funktionsblandning är något kommunen vill sträva efter för att generera mer stadsliv.

#### Infrastruktur

Hässleholms fördjupning av översiktsplanen redovisar tydliga riktlinjer för trafikplaneringen. Region Skåne ser positivt på att stadens roll som knutpunkt ska stärkas på olika sätt. Det är viktigt och positivt att översiktsplanen tar höjd för en stationsutveckling med en kommande höghastighetsbana. En framtida höghastighetsbana mellan Malmö Stockholm utgör en del av den pågående Sverigeförhandlingen och även om sträckningen ännu inte är fastslagen är det viktigt att kommunen redovisar en intention och skapar utrymme för en framtida bana. Region Skåne ser dock att översiktsplanen skulle vinna på att temat om järnväg och station tydligare kopplades till övriga teman och de nyttor som en höghastighetsbana skulle medföra, då särskilt tema om bostäder. Det är också positivt att flaskhalsen mellan Hässleholm och Lund tas upp samt behovet av utveckling av Skånebanan. Även här skulle kopplingen till nyttor kunna bli tydligare.

Region Skåne ser det som positivt att planförslaget har en tydlig målsättning att gående, cyklisterna och kollektivtrafik ska prioriteras. Det är särskilt positivt att kommunen lägger stor vikt vid att ange hur stationsområdet kan utvecklas för att ge bättre kopplingar till gång- och cykeltrafik. En målsättning i Skånes regionala utvecklingsstrategi är att Skåne ska stärkas som cykelregion och genom högklassiga cykelvägar blir cykeln det naturliga transportmedlet

på korta resor. Region Skåne ser därför mycket positivt på att så stor fokus läggs på gång- och cykel frågor. Inom ramen för Strukturbild för Skåne har det nyligen tagits fram ett TemaPM, *Planera för cykeln i småstaden*. Denna ger vägledning och inspiration för hur Skånes mindre orter kan arbeta för att stärka förutsättningarna för cykeln. Bland annat redovisas hur kommunen kan arbeta med olika typer av cykelstråk utifrån övriga trafikomständigheter som väghastighet. Det är också viktigt att planera cykelstråken utifrån den volym och typ av cyklisterna och fotgängarna som utgör framtida målsättning, så det blir tillräckliga utrymmen.

För att ytterligare få genomslagskraft i den riktning som fördjupningen siktar vill Region Skåne lyfta potentialen med andra verktyg som påverkansåtgärder. Översiktsplanen skulle kunna innehålla ställningstaganden om att använda denna typ av insatser.

#### Kommentar:

*Synpunkterna beaktas och planförslaget kompletteras avseende kopplingen till nyttor samt ställningstagande kring påverkansåtgärder. Kommunfullmäktige har i september 2017 antagit riktlinjer för bostadsförsörjning och centrumförnyelsen för attraktivt stationsområde med fler cykelparkeringar pågår vid Hässleholm C (höst 2017).*

#### Kollektivtrafik

Region Skåne ser det som positivt att utbyggnadsstrategin har som målbild att staden ska växa genom förtätning och i stationsnära läge. Det är bra att fördjupningen generellt talar om blandad stadsbebyggelse och att såväl bostäder, kontor som handel i form av gallerier föreslås lokaliseras till stadskärnan och i direkt koppling till stationsnära lägen och i starka kollektivtrafikstråk. Därigenom utnyttjas den mycket goda kollektivtrafikförsörjning som Hässleholm har genom stationen och Södra stambanan. Detta ligger helt i linje med Trafikförsörjningsprogrammets intentioner. Det stämmer också väl överens med de faktorer kommunen kan arbeta med i sin fysiska planering för att ge goda förutsättningar för en minskad klimatpåverkan, läs gärna mer i strukturbild för Skånes TemaPM *Planera klimat-smart - Fysiska strukturer för minskad klimatpåverkan*.

Region Skåne ser positivt på att planförslaget har ett så tydligt fokus på att utveckla stationsområdet. I planen beskrivs tågstationens betydelse som en central mötesplats, vilken är viktig att utveckla. Genom att planera för en attraktiv stationsmiljö som fungerar som en smidig bytespunkt för resenärerna kan fler prioritera kollektivtrafiken framför

biltransporter. Järnvägsspåren utgör samtidigt en barriär genom staden och kommunen föreslår därför nya passager för att bättre koppla samman östra och västra staden, vilket Region Skåne ser som positivt och viktigt för att förbättra stadskvaliteterna i centrum.

Det är bra att stadsbusslinjerna lyfts fram som strukturskapande för ny bebyggelse och att de föreslås ges en god framkomlighet i gaturummet. Region Skåne ser dock att den lokala busstrafiken behöver beskrivas tydligare i översiktsplanen. Det saknas en karta med befintliga stadsbusslinjer och planer för kommande stråk och tänkta hållplatser som behövs för att komplettera utbyggnadstankarna. Detta bör redovisas för att kunna relatera föreslagna utbyggnadsområdens läge i förhållande till kollektivtrafiktillgången. Framförallt gäller detta utbyggnadsområden i sydöstra Hässleholm där kopplingen till stadsbusslinje 1 är viktig för tillgängligheten eftersom dessa områden ligger långt från stationen.

**Kommentar:**

*Kommunen tackar för informationen. Avsnittet om stadsbusstrafik kompletteras med beskrivning och kartor över befintliga och föreslagna linjer och hållplatser som även föreslås användas för vackra mångfunktionella mötesplatser på strategiska ställen i de nya områdena.*

**Näringslivsutveckling**

Enligt den regionala utvecklingsstrategin ska Skåne bli en stark hållbar tillväxtmotor, där tillväxten inte är ett mål i sig utan möjliggör bättre livskvalitet, fler jobb och förbättrade välfärdstjänster. Region ser med glädje att regionala strategier så som Det Öppna Skåne 2030 och strategier för Det flerkärniga Skåne har tagits i beaktan vid framställandet av den fördjupade översiktsplanen med syftet att visa på betydelsen av näringslivsutveckling kopplat till arbetet med översiktsplanen. Det är oerhört positivt att lägga in ett tema för näringsliv under markanvändning. Det bidrar till helheten och har ett viktigt signalvärde. Detta gäller även temat för handel och turism.

För att utveckla en hållbar tillväxt är en livskraftig och innovativ skånsk näringslivsmiljö den kanske viktigaste beståndsdel. Kopplingen mellan Skånes framträdande universitet, näringslivsmiljön och kommunerna ska inte underskattas utan samhandling bör eftersträvas. Skånes internationella innovationsstrategi lyfter potentialen med utmaningsdriven innovation. Region Skåne ser att översiktsplanen skulle vinna på att lyfta detta perspektiv. Tanken med utmaningsdriven innovation är att skapa lokal

och regional tillväxt och samtidigt utveckla nya bättre lösningar för vårt samhälle som möter de stora makroutmaningar, framförallt klimatutmaningar och urbanisering, vi står inför. Att knyta an till möjligheter och utmaningar genom innovationsstrategin är särskilt relevant då Hässleholm konstaterar att staden inte är ensam om många av de utmaningar man står inför. För att möta dessa utmaningar behöver det skapas en kritisk massa för utveckling av lösningar samt spridning och lärande av dessa lösningar. Detta är utmaningar som ingen ensam aktör kan lösa, utan kräver samling och samhandling.

Hässleholms läge som järnvägsknutpunkt ska tas till vara ut näringslivssynpunkt. Genom att fokusera på attraktivitet i planeringen, exempelvis tillgänglighet, attraktivt boende och en funktionsblandad stadskärna ska man locka till sig fler företag. Region Skåne ser resonemanget kring Hässleholms roll som mötesplats som bra. Dels som fysisk mötesplats i och med knutpunktsfunktionen men också att med utgångspunkt i detta planera för att få olika aktörer att mötas. Kommunen bör fortsätta att bygga på denna fördel och skapa de attraktiva mötesplatser för utbildning och arbete som beskrivs i planen. Arrangemang och möten beskrivs som kommunens bidrag till tillväxt, sysselsättning och livskvalitet i sin del av Sydsvetige.

Hässleholms kommun gör ett ställningstagande om att handel inte ska lokaliseras i externa lägen vid riksvägarna utan ska lokaliseras i stadskärnan och att centrum ska vara den starkaste handelsplatsen. Detta eftersom kommunen vill stärka den befintliga stadskärnan men också för att främja ett hållbart resande. Detta är något som Region Skåne ser som en bra förutsättning för att kunna skapa en hållbar stadsutveckling.

**Kommentar:**

*Kommunen instämmer i vikten av en livskraftig och innovativ skånsk näringslivsmiljö. Texten i planförslaget utvecklas.*

**Miljöaspekter**

Region Skåne delar kommunens syn på vikten av att hushålla med jordbruksmarken och prioritera utbyggnad genom förtätning. Genom att lyfta jord- och skogsbrukets betydelse som en del av näringslivet i kommunen skulle strategin att inte bebygga jordbruksmark stärkas. Samtidigt föreslår kommunen nya verksamhetsområden på jordbruksmark i nordöstra planområdet samt ett mindre område för bostadsbebyggelse i sydöstra delen. Översiktsplanen skulle vinna på att tydligare motivera varför dessa

utbyggnader bedöms som lämpliga och hur en god hushållning med marken kan tillgodoses.

Region Skåne ser det som positivt att ekosystemtjänster nämns i flera delar av översiktsplanen. Det vore intressant med en fördjupad beskrivning av ekosystemtjänsterna. Kunskapen inom detta område är ännu inte särskilt konkretiserad, men flera svenska kommuner har påbörjat kartering av ekosystemtjänster. Ambitionen är god för att tydliggöra vikten av dem samt för att skapa ytterligare argument till grönområden och klimatanpassning.

Planförslaget har utvecklat resonemanget om grönsstrukturen på ett mycket bra sätt, där man tydligt kopplar det till sociala och hälsoeffekter. Kommunen föreslår tillgång av stora och små parker och grönområden som är väl samman-kopplade. Gång- och cykelbanor kan med fördel placeras i dessa grönstråk enligt planen. Region Skåne vill samtidigt poängtera att dessa kan upplevas som otrygga i synnerhet i mörker för kvinnor. Det är därför en fördel om det finns alternativa sträckningar. Gröna områdena ska även fungera som mötesplatser, och det är en viktig målsättning. Det hade varit en styrka om det kompletteras med en avståndsangivelse, där 300 meter mellan bostad och grönområde brukar anges som ett maxavstånd.

Region Skåne saknar en beskrivning av Skåneleden i avsnittet om gröna strukturer samt i kopplingen mellan gröna strukturer och näringsliv/turism. Region Skånes målsättning är att Skåneleden år 2020 ska vara ett hållbart exportmoget ledsystem av internationell standard. Hässleholm har många mil Skåneled och visar engagemang i utvecklingsarbetet kring naturbaserad turism och vill lansera Hovdalaområdet som ett vandringsmecka i Skåne. Hässleholms kommun har samtidigt långtgående planer på att dra om Skåneledens sträckning genom kommunen för att angöra tåg och bussar i centrum för att attrahera fler vandringsturister. Översiktsplanen skulle vinna på att kompletteras med detta perspektiv och nuvarande och föreslagen dragning av Skåneleden kan med fördels redovisas på kartan om grönstrukturer.

**Kommentar:**

*Synpunkterna beaktas och har arbetats in i planförslaget. Kommunens ambition är att alla bostäder ska ha maximalt 200 meter fågevägen till park eller rekreationsområde. Trygghetskapande stadsplanering och betydelsen av ekosystemtjänster lyfts i planförslaget. Så även Skåneledens betydelse för rekreation och besöksnäring i text såväl som i kartor. Ytterligare utredning görs i det pågående arbetet med en grönplan för Hässleholms stad.*

**Klimat**

Region Skåne ser positivt på att översiktsplanen innehåller ett tydligt tema med ställningstaganden kring behovet av klimatanpassning. Region Skåne vill väcka frågan om det behövs en tydligare strategi för implementering av de anpassningsförslag som ges i planen. En sådan strategi skulle kunna ta ett fördjupat resonemang kring förtätning i relation till grönytor och hur ytors mångfunktionalitet kan ökas. Region Skåne vill samtidigt passa på att informera om den beredskapsplan för värmebölja/höga temperaturer som Klimatsamverkan Skåne tagit fram i samverkan med Arbets- och miljömedicin i Lund. I denna beskrivs även effekter av urbana värmeöar samt hur dessa kan beaktas i den fysiska planeringen.

Parallellt med klimatanpassningsarbete behövs även arbete med åtgärder som minskar klimatpåverkan. Utsläppen av växthusgaser måste minska. Översiktsplanen saknar här en tydligt redovisad strategi. Genom att fokusera på utbyggnad i centrala och kollektivtrafikhöga lägen samt prioritera gång och cykel tas dock steg i rätt riktning. Genom att ge förutsättningar för förnybar energiproduktion kan kommunen också stimulera en minskad klimatpåverkan. Region Skåne har, sedan 2010, arbetat aktivt med Skånes färdplan för biogas. Skånes färdplan för biogas är underskriven av drygt 60 aktörer och syftet är att öka produktion och efterfrågan på regional biogas. Region Skåne ser det som positivt att det byggs fler biogasanläggningar och gastankstationer i Skåne. För att lyckas med en grön omställning krävs tydliga strategier och handlingsplaner för förnybara drivmedel, då transportsektorn är det område som halkat efter i omställningen till fossilbränslefritt. Detta i kombination av minskade transporter, förtätningar och utbyggd kollektivtrafik är vägen mot ett mer hållbart samhälle.

**Kommentar:**

*Kommunen delar Region Skånes syn på behovet av klimatanpassnings- och dagvattenstrategier och uppdaterar planförslag och ställningstaganden därefter. Stadsbyggnadskontoret har nu (2017) även anställt en VA-ingenjör som ska ansvara för framtagande av VA-planer inklusive översvämningsutredningar och dagvattenutredningar i detaljplaneprocesser.*

**Kultur**

Skånes regionala kulturplan är vägledande för Region Skånes ställningstaganden beträffande kultur och det noteras med tillfredsställelse att kulturmiljöerna hanterats varsamt i förslaget till en fördjupad översiktsplan. Planförslaget har stort fokus på



kulturhistoriska värden, vilket är väsentligt både ur ett identitetsskapande och ur ett hållbarhetsperspektiv. Det uppfattas som speciellt värdefullt att förslaget uppmärksammar stadens speciella identitet med stationsområdet som karaktärsskapande. Värdefullt hade det också varit om ytterligare konkretisering hade funnits avseende kulturens roll som utvecklande för stadsmiljön.

**Kommentar:**

*Synpunkterna beaktas och planförslaget förtydligas avseende den positiva betydelsen av offentlig konst i staden samt bevarandevärden. Bebyggelsen har delats in i ett antal karaktärsområden som beskrivs särskilt, bland annat utifrån kulturmiljö. Kulturmiljöstrategi och kulturmiljöplaner planeras tas fram under kommande år.*

**Folkhälsa och social hållbarhet**

Planförslaget tar en tydlig utgångspunkt i social hållbarhet och befolkningens hälsa. Detta tillsammans med klara riktlinjer ger goda förutsättningar för att planen ska kunna fungera som ett bra verktyg för att i planeringen ta hänsyn till sociala aspekter. Planförslaget hänvisar också till relevanta nationella målområden för folkhälsopolitiken på ett föredömligt sätt. När det gäller området delaktighet har kommunen redan i programskedet haft en medborgardialog, där medborgarna getts möjlighet att lämna synpunkter och förslag inför det egentliga planförslaget. Det är viktigt att dialogen sker brett och även med de grupper i samhället som normalt har svårt att komma till tals, t ex barn, personer med funktionsnedsättning och nyanlända.

Planförslaget innehåller ingen tydlig beskrivning av tillgången till offentlig service. Planförslaget hade vunnit på att beskriva tillgänglig och framtida behov av service avseende t ex barnomsorg och äldreboende. Att det finns tillräckligt med planerad barnomsorg, och att planeringen säkerställer att det finns tillgång till skolor i närområdet är viktigt ur ett socialt hållbarhetsperspektiv. En av de stora utmaningarna för kommunen anges vara den förhållandevis låga utbildningsnivån. Planförslaget kan med fördel kompletteras med en redogörelse för tillgången till skolor och utbildande miljöer i övrigt i de olika stadsdelarna.

Region Skåne ser att översiktsplanen skulle kunna utvecklas med en tydligare utgångspunkt i målsättningen om en mer jämlik hälsa. I den regionala utvecklingsstrategin för Skåne anges att vi ska arbeta för att minska den ojämlika hälsan och öka den generella hälsan genom att utgå från hälsa och jämlikhet i beslutsfattandet. Barns förutsättningar och tillgänglighet för personer med funktionsned-

sättning, beskrivs men planförslaget hade vunnit på att tydligare ta upp jämlikhets- och jämställdhetsperspektivet utifrån olika gruppers behov i planförslaget olika teman.

I översiktsplanen beskrivs kommunens utmaning med det som beskrivs som en låg befolkningstillväxt, hög försörjningsbörda och en åldrande befolkning. Det är en ärlig beskrivning av de utmaningar som finns, och i och med att kommunen är medveten om utmaningarna finns också förutsättningar att möta dem. Region Skåne vill i detta sammanhang informera om de folkhälsorapporter som Region Skåne ger ut, i vilka det finns mycket kunskap om befolkningens hälsomässiga och sociala förhållanden. Dessa skrifter utgör bra underlag för samhällsplaneringen.

**Kommentar:**

*Synpunkterna beaktas. Planförslaget har kompletterats med tema-avsnitt om offentlig service respektive sociala värden där frågor som rör folkhälsa och social hållbarhet lyfts. Planförslaget har också kompletterats med förslag på var nya utbildningslokaler t ex förskolor skolor kan placeras samt ytbehov för detsamma.*

## 2. Kommunala nämnder, förvaltningar och bolag

### 2.1 Tekniska nämndens arbetsutskott

Tekniska förvaltningens synpunkter:

- Att planera en stads framtid 15 år framåt är en för kort tidsperiod ur många hänseenden. Det mesta som planeras för i FÖP:en kan vi redan se hända, det är inte framtiden.
- FÖP:en bör stärkas och kompletteras med ett scenario fram till 2045, eller kanske vissa områden kan markeras med att de byggs ut först när Höghastighetståget kommer? Alternativt bör utredningsområden, som är ett diffust begrepp, bantas och ersättas med nya områden för stadsbebyggelse. Annars riskerar prioriteten mellan områdena bli lika diffus.
- Utöver centrala staden finns det endast ett nytt område för ny blandad stadsbebyggelse, resterande är utredningsområden, detta är otydligt, otillräckligt och motsägelsefullt för en stad som vill bli en tillväxtmotor!
- Särskilj pågående planarbeten från "ny blandad bebyggelse".
- Gå igenom stavningen och ordföljden i hela dokumentet, speciellt i förordet, sida 3.
- Stoby och Finjasjöstrand bör vara med i FÖP:en, då det upplevs som delar av Hässleholm. Viktigt att stärka stadens och Finjasjöns koppling då det kan

- komma att bli en USP för Hässleholm. Och planera för att integrera sjön i staden och vice versa.
- Arbetet med att ta fram Markanvisnings- och exploateringspolicyriktlinjer enligt lag, pågår och bör nämnas på sida 24.
  - För att vara en tillväxtmotor behövs fler handelsområden markeras, förslagsvis delar av Klenasjöområdet, fortsättning vid T4-handels-område, eller båda sidor om Helsingborgsvägen om vägkoppling till Garnisonen, annars bara på norra sidan vägen. Det räcker inte med ett befintligt industriområde som kan förvandlas (Läreda). Handeln är inte tillräckligt stark för att klara detta utan att kommunen går in som tredje part.
  - Centrala staden. Ett nytt stort synligt grönområde behövs i centrum eller varför inte en ny botanisk trädgård/stadsodling. Det finns plats för detta i Bokeberg norr. Den botaniska trädgården/ stadsodlingarna bör ersätta den bullerstörda Kungsparken som då kan exploateras.
  - Nordöstra staden. Om Hässleholm Nord byggs behöver inte både Klenasjöområdet nummer 9 eller nummer 10 (Röinge) byggas som verksamhetsområden. Nytt industriområde föreslås längs med Belevägen. Alla dessa kommer omöjligt att hinna byggas ut fram till 2030. Läreda handelsområde bör inkludera kvarteret med Willys och Kyrkan. Ny blandad stadsbebyggelse bredvid Läreda Koloniområde.
  - Nordvästra staden. T4-området är redan idag blandad stadsbebyggelse, det är inget nytt område. Delar av T4-området kommer att bli ett handelsområde, då blir det motsägelsefullt att säga att det inte skall vara transportintensivt. Områden längs Helsingborgsvägen och Göinge Bil bör vara utmärkta som befintlig industri eller handel, blandad stadsbebyggelse känns missvisande.
  - Sydöstra staden. Område 19 bör ersättas med ett nytt bostadsområde vid Röingegården, område 18. Område 3 ska ej omvandlas till stadsbebyggelse fram till 2030, detta är ett önskescenario som inte är genomförbart ekonomiskt, möjligtvis fram till 2045. Enligt FÖP-en står det att det ska satsas på mindre verksamheter, men samtidigt vill man omvandla Björklunda industriområde, där vi har massvis med mindre verksamheter, detta känns motsägelsefullt. Röinge hage bör kompletteras med bostadsbebyggelse även väster om befintligt område. Områden längs Kristianstadsvägen samt Björklunda industriområde bör vara utmärkta som befintlig industri eller handel, blandad stadsbebyggelse känns missvisande.
  - Sydvästra staden. Kvarteret Metkroken bör bli bostadsområde, ej park. Ställningstagande behövs vid andra sidan reningsverket/Hovdalavägen!!! Ej exploatera hela golfbanan (nummer 16) fram till 2030, den fungerar som en grön lunga i staden. Däremot bör Brandstationen och verksamhetsområdet på Kommendörsgatan omvandlas till blandad stadsbebyggelse för att stärka Hässleholms unika och exponerade läge utmed södra stambanan.
  - Del utmed Hovdalavägen, som är range för golfbanan idag, bör flyttas och bebyggas för att stärka kopplingen till Garnisonen. Utan vägkoppling mellan Garnisonen och Gäddastorp är område 17 inte attraktivt och genomförbart att exploatera i den omfattningen som planeras. Ej naturreservat enligt nummer 12 utan att ha säkrat framtida vägkoppling till Gäddastorp. Område 2 och 15 bör inte exploateras utan att gatustruktur är utredd.
  - Konsekvenser miljö, sida 101. Hässleholms vatten AB har initierat en detaljplan för reningsverket, inte Hässleholms kommun. Detta är två olika juridiska personer. Att nya områden ansluts till fjärrvärmenätet är allt mer sällsynt, det bör därför inte antas i slutsatsen och inte heller vara en riktlinje. Däremot finns det ekonomiska och miljömässiga anledningar till att ansluta befintliga områden.
  - Kommunens rekommendationer/ slutsatser/ riktlinjer bör gälla vid "detaljplanering", inte vid "exploatering".
  - De ekonomiska konsekvenserna är inte redovisade för Sydöstra området. Sociala konsekvenser är inte redovisade för Nordöstra området.
  - Det är av stor vikt för stadens utveckling att "Västra Kringelvägen" byggs d.v.s. vägen mellan Finjasjöparkvägen/Sjövägen och Finjagatan. Detta för att knyta Finjasjön närmre staden och göra den mer tillgänglig. Förslagsvis med gång- och cykelstråk längsmed så att boende i den västra delen av staden inte behöver ta sig inom centrum för att nå Finjasjön.
  - Grönstråk längs med Finjasjöns kust förstärks med cykelbana för att göra sjön tillgänglig.
  - Det är angeläget att kopplingen till Hovdalaområdet och Finjasjön stärks. T.ex. genom bad/event/campingplats vid "Guldkusten." Finjasjön och Hovdalaområdet är en mycket stor tillgång för Hässleholm. T. ex. möjliggöra för kallbadhus.
  - Viktigt att reningsverkets skyddszonsgrenser fastställs för att klargöra hur Hässleholm kan utvecklas söderut. Reningsverket med dess fastställda skyddszoner bör ingå i FÖP-området.
  - Stadspark bör anläggas centralt. Dagens stadspark blev rumphuggen när Viaduktgatan anlades genom parken.
  - Behov av centralt belägna parkeringshus/ garage/ cykelparkeringshus.
  - Komplettering av gc-kartorna. Nya gc-stråk bl.a. mellan: Järnvägsgatan och Paradiset, Kompanivägen och Finjasjöparkgatan, Första Avenyen och Röinge-

gatan och genom Österås idrottsområde till ridanläggningarna.

- Centrala odlingslotter synliga för de som rör sig i de centrala delarna. (t.ex. utmed järnvägen i Paradiset eller en mindre del av hembygdsparken/ stadsparken)
- Öppen dagvattenhantering där så är möjligt.
- Förtydligande sid 54: Linneängen är en äng som ingår i naturområde Galgbacken
- Sid 61 teckenförklaring: vad är xx 2005.
- Sid 48 skolor och förskolor: vad är motiveringen till målsättningen 30 m<sup>2</sup> uteyta för skolor?
- Sid 60: ingår trafikbullret från Vankivavägen i redovisad bullerutredning?

#### **Kommentar:**

- *Stadsbyggnadskontoret arbetar med rullande översiktsplanering, utredningsområden ersätts av prioriteringsordning för utbyggnadsområden. FÖP:ens ambition är att hushålla med mark och förtäta inom befintlig stadsgräns. Inom FÖP-området finns möjlighet att bygga ca 4 500 nya bostäder vilket är fullt tillräckligt inom FÖP:ens livslängd, att lägga ut ytterligare områden för bebyggelse anses därför omotiverat.*

- *Tekniska nämnden har en mängd synpunkter kring föreslagen markanvändning och dessa har beaktats vid omarbetning av förslaget inför utställningsskedet. Dialog har skett med bland annat mark- och exploateringsavdelningen. SBK vill förtydliga att inom blandad stadsbebyggelse kan alla verksamheter ingå som inte är störande för omgivningen, dvs exempelvis även befintliga verksamheter inom Österås/Björklunda verksamhetsområde (däremot behöver den gällande detaljplanen för detta område ändras så att tyngre industri inte längre tillåts).*

- *Markanvändningskartan förtydligas avseende vad som är nytt och befintligt samt kompletteras med ett kartskikt som visar redan planlagd mark samt pågående detaljplaneuppdrag.*

- *Planförslaget kompletteras med redovisning av Riktlinjer för markanvisningar och exploateringsavtal.*

- *En ny väg mellan Garnisonen och Gäddastorp bedöms enligt utredning i förslaget till trafikplan inte vara motiverat. Nyttan av en sådan vägdragning bedöms mindre än konsekvenserna på natur och rekreation. Däremot föreslås en gång- och cykelväg för att binda samman de båda områdena och också knyta de nordvästra delarna av staden närmare Finjasjön.*

- *En ny större park (stadspark eller stadsdelspark) föreslås i nordenområdet. Parken bör anläggas så tidigt som möjligt så att den finns på plats när områdets invånare flyttar in.*

- *Planförslaget har kompletterats utifrån framtaget förslag till trafikplan. Bland annat med förslag på platser för större parkeringsanläggningar och nya cykelvägar.*

- *Motiv till uteyta för barn i skola och förskola har arbetats in i planförslaget.*

- *Planförslaget har kompletterats med ett avsnitt kring vägtrafikbuller.*

## **2.2 Miljönämnden**

Miljönämnden yttrar följande till byggnadsnämnden:

- Miljönämnden anser att man ska hålla ett inre skyddsområde på 300 meter och ett yttre skyddsområde på 750 meter från centrum av avloppsreningsverket. Inom det inre skyddsområdet ska inga bostäder förekomma och inom det yttre ska inga nya bostadsområden etableras.
- Man behöver vara mer konsekvent när man i markanvisningskartorna redovisar "Ny blandad stadsbebyggelse" respektive "Befintlig blandad bebyggelse". Avser det vad som är byggt eller vad som är planlagt eller används det olika? Samma synpunkt gäller för verksamhetsområden.
- Förtätning och nyttjande av befintliga verksamhetsområden bör alltid prioriteras framför ianspråktagande av ny mark, nya verksamhetsområden 9 och 10 på sida 87 bör därför utgå.
- Problematiken med buller från vägtrafik saknas helt under rubriken tema "miljö och riskfaktorer" och avsnittet behöver även anpassas efter ny gällande bullerlagstiftning.
- Miljönämnden identifierade följande behov av kompletterande utredningar och planer: dagvattenpolicy, ekosystemtjänstinventering, översvämningsskartläggning, kommunal friluftspan, åtgärdsprogram för vägtrafikbuller.
- De platser med objekt som har klassats till riskklass 1 eller riskklass 2 (mycket stor eller stor risk för människa och miljö) enligt Naturvårdsverkets MIFO-metodik bör finnas utmarkerade på en karta. I miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) behöver det förtydligas att förorenade fyllnadsmassor är en vanlig orsak till förorenad mark utöver gamla industriområden.
- Det finns förslag på var nya grönstråk skulle kunna etableras, men det framgår inte om termen grönstråk också omfattar större grönområden än stråk. Det bör förtydligas även var nya grönområden kan etableras. Det behöver också markeras var mikroparker kan lokaliseras i centrumområdet för att förgröna, minska buller, skapa skugga, sakta ner vattenflöden, förbättra det lokala klimatet samt skapa estetiska och rekreationella värden.

För fullständigt yttrande hänvisar miljönämnden till miljökontorets tjänsteutlåtande daterat 2015-06-09 (se nedan)

#### **Kommentar:**

- Avsnittet om reningsverket och dess skyddsavstånd har utvecklats. 300 meter föreslås som skyddsavstånd (men med ett avsteg) och 1000 meter som påverkansområde.
- Kartmaterialet förtydligas.
- Föreslagna verksamhetsområden öster om staden utgår då tillräckligt med mark bedöms finnas inom Låreda och Hässleholm Nord.
- Bulleravsnittet uppdateras och kompletteras.
- Behov finns av ett flertal kommunala styrdokument, dessa får tas fram som en del av den rullande översiktliga planeringen fram över. Listan över behov av utredningar kompletteras.
- Avsnittet om föreningar kompletteras. En beskrivning görs av vilka områden som har mycket föreningar men pekas inte ut på fastighetsnivå.
- SBK har arbetat fram en grönstrategi och påbörjat arbete med grönplan för Hässleholms stad och temaavsnittet Grönstruktur uppdateras enligt dessa.

Nedan följer yttrandet (tjänsteskrivelse) i sin helhet med rubriker ordnade efter FÖP-dokumentets upplägg:

## Teman

### Bostäder

Det är mycket glädjande att riktlinjerna anger att barns behov av friytor till bostaden särskilt ska beaktas, samt att förskolor och skolor ska placeras så att en god tillgång till en varierad uteyta på 40 kvm/barn erbjuds. Boverket har helt nyligen kommit med en vägledning som gäller barn och ungas utemiljö med hänvisning till ett förtydligande av PBL 8 kap. 9 § andra stycket. Det är bra att kommunen här lägger sig i framkant och att man beaktar detta i sina framtida planer och vid förtätning av Hässleholms stad. Kommunen har möjlighet att profilera och marknadsföra sin boendattraktivitet som grön och naturnära, till framtida medborgare som utgörs av barnfamiljer, genom att visa att här sätter vi barnens behov i fokus och erbjuder bra och fina utemiljöer både vid boenden och kring förskolor och skolor.

Riktlinjerna kan förtydligas ytterligare genom att i en framtida parkeringsnorm för centrala Hässleholm visa att här går alltid boendemiljön före parkering av bilar med hänvisning till aktuell paragraf ovan (om det inte finns tillräckligt med utrymme att anordna både friyta och parkering ska man i första hand ordna friyta för lek och utevistelse).

#### Kommentar:

*Avsnittet om parkering kompletteras med resonemang och ställningstagande avseende centrala parkeringshus som avlastar Hässleholms centrala delar ur biltrafikbänseende och möjliggör framtagning av detaljplaner för förtätning.*

## Trafik

Det är bra att man i riktlinjerna anger att cykelvägsnätet ska länkas ihop där det idag saknas kopplingar. Det är ett problem att cykelvägar tar ett abrupt slut vilket innebär att trafiksäkerheten blir sämre och möjligheten att låta barn cykla själva minskar. Flera befintliga cykelvägar saknas på kartan på sida 53, ett exempel är "skolstigen" i Röinge som leder till Röinge skola.

Vilken bilparkeringsnorm som ska tillämpas i centrala Hässleholm är en återkommande fråga vid detaljplanering för centrala planer. Det måste till mer kreativa lösningar när man ser på bilparkeringsfrågan för bostäder i stationsnära läge, till exempel parkeringar som är gemensamma för flera fastigheter eller bilpooler. Cykelparkering i stationsläge och även andra cykelparkeringar måste få mer utrymme och ges en stödsäkrare utformning för att gynna cyklingen före bilkörning.

I kartan på sida 53 finns markerat de inre huvudgatorna. Flera av dessa huvudgator sammanfaller med tekniska förvaltningens trafikbullerkartläggning över bullerutsatta gator från 2014. Vägtrafikbuller ses som en viktig faktor i stadens trafikplanering, både för planerad bebyggelse och för befintlig bebyggelse när kommunen ska trafikplanera för en hållbar och god bebyggd miljö för Hässleholms stad 2030. Kartan från trafikbullerkartläggningen bör ingå i den fördjupade översiktsplanen. Flera av stadens huvudgator har planerats och utformats för att hålla ett skyddsavstånd till bostadsbebyggelse. Det är viktigt att fortsättningsvis hålla avstånd till huvudgatorna och inte bygga närmare och närmare, exempelvis längs Hovdalavägen och Södra Kringelvägen.

För fler synpunkter om vägtrafikbuller se vidare under rubriken MKB.

#### Kommentar:

*Tema trafik har uppdaterats utifrån framtaget förslag till trafikplan för Hässleholm stad.*

## Grönstruktur

Tema grönstruktur inkluderar ett kompensationsperspektiv, vilket är positivt. Befintliga grönytor ska därmed inte tas i anspråk men om så ändå måste ske ska denna yta kompenseras med motsvarande värden.

Nya grönytor och mötesplatser ska tillföras. Förslag finns på var nya grönstråk kan etableras, men det framgår inte om termen grönstråk också omfattar större grönområden. Det bör förtydligas även var nya grönområden kan etableras.

Det behöver också markeras var mikroparker kan lokaliseras i centrumområdet för att förgröna, minska buller, skapa skugga, sakta ner vattenflöden, förbättra det lokala klimatet samt skapa estetiska och rekreationella värden.

Att riktlinjerna rekommenderade nyttjandet av ekosystemtjänster är ett välkommet inslag, vilket innebär ett behov av en ekosystemtjänstinventering.

Riktlinjen som säger att ny bebyggelse inte får ske på bekostnad av befintliga parker är väldigt positiv. Här bör man lägga till rekreationssluckor och grönområden som kanske inte har statusen park i detaljplan men som är väldigt flitigt använda av medborgarna i närliggande bostadsområde. De utgör en värdefull tillgång ur flera miljö- och hälsomässiga aspekter. En tillgång till närgrön område är också en viktig demokratifråga för medborgare.

Det behövs insatser för att öka attraktiviteten i staden när det gäller gröna ytor, stora som små. Kommunen behöver skaffa sig en god överblick över friluftslivet i staden. Ett förslag är att ta fram en kommunal friluftspan. Naturvårdsverket har i april 2015 gett ut en rapport i ämnet, "Kommunala friluftspaner, En kunskapsbas för verkningsfulla och användarvänliga kommunala friluftspaner" Rapport 6533.

**Kommentar:**

*Tema gröstruktur har kompletterats och omarbetats utifrån antagen gröstrategi och arbetsmaterial för grönsplan för Hässleholms stad. Ekosysteminventering och friluftspan har lagts till som ställningstagande avseende fortsatt utredning i den fortsatta översiktliga planeringen.*

**Handel och turism**

*Externhandel*

Mycket positivt med ett ställningstagande om att man i Hässleholm inte ska lokalisera handel i externa lägen vid riksvägarna och att detaljhandel endast ska förekomma i centrum. De exponerade lägena utifrån staden, särskilt längs Helsingborgsvägen fortsätter dock lite väl långt ut från staden, om syftet ska vara att hålla människor inne i stadskärnan och minska onödig bilkörning.

**Miljö och riskfaktorer**

*Buller*

För avsnittet som gäller buller måste befintlig text skrivas om i fördjupade översiktsplanen under aktuellt avsnitt och i MKB:n eftersom lagändringar och ny förordning har kommit till sedan detta skrivits i FÖP:en. Se bilaga till detta tjänsteutlåtande för mer information.

Det är väldigt bra att man gjort en buller- och vibrationsutredning utifrån bebyggelseplanering intill järnvägen 2014-09-08. Rapporten är dock gjord före lagändringarna i PBL och före trafikbullerförordningen vilket gör att den redan är inaktuell i dessa delar. I utredningen har man inte heller tagit med en eventuell framtida höghastighetsbana i beräkningarna. Den kommer förmodligen att väsentligt påverka bullerutbredningen i stora delar av staden.

De riktlinjer för bebyggelseplanering som rekommenderas i rapporten och som överförs till FÖP:en under tema "miljö och riskfaktorer" samt i MKB:n har man utgått från avstegsprinciperna från huvudregeln i Boverkets allmänna råd "Buller i planeringen 2008:1" vilket numera är en inaktuell vägledning. Det som utretts och beskrivits är enbart järnvägstrafiken.

Det är anmärkningsvärt att det helt saknas någon redogörelse och bedömning av vägtrafikbuller under avsnittet trafikbuller, både under tema "miljö och riskfaktorer" och i MKB:n. Eftersom man dessutom i många exploateringslägen blir utsatt för både järnvägs- och vägtrafikbuller är det extra viktigt att ta med en samlad bedömning av trafikbuller. En tyst sida från järnvägen kan utgöra en bullrig sida från vägtrafiken. Det kan även innebära en ökning av trafikbuller när man lägger samman ljudnivåerna från både järnvägen och vägtrafiken.

Sammantaget måste avsnittet för trafikbuller och riktlinjer för planering revideras utifrån ny lagstiftning och inkludera vägtrafiken.

**Kommentar:**

*Avsnittet om buller uppdateras efter senaste lagstiftningen och kompletteras med utredning av vägtrafikbuller från förslag till trafikplan för Hässleholms stad. Djupare utredning av bullerproblematiken görs i detaljplaneskedet och läggs samman efterhand i GIS till ett heltäckande kartskikt.*

**Förorenad mark**

I staden finns mark som är förorenad av tidigare verksamheter eller som består av fyllnadsmassor som kan vara förorenade. Precis som det står i samrådsförslaget under *Riktlinjer för planering* måste risker med markföroreningar beaktas tidigt i planprocessen. Man kan inte nog betona att detta inte bara gäller platser där det har funnits "traditionella industrier", utan även andra typer av verksamheter, till exempel plantskolor. Platser där det inte har bedrivits någon formell verksamhet alls kan också

vara förorenade av andra anledningar, till exempel att det i perioder har använts som upplag eller består av fyllnadsmassor.

Om marken visar sig vara förorenad måste området innan antagandet av en ny detaljplan vara så väl undersökt så att man vet att markens lämplighet får ändamålet gå att säkerställa. Dels att det är tekniskt möjligt att sanera och dels att det går att genomföra till en rimlig kostnad.

För att ge en bild av var man ska vara extra uppmärksam på potentiella markföroreningar redan vid funderingar på att exploatera ett område rekommenderar miljönämnden att FÖP:en kompletteras med en karta där de platser som klassats till riskklass 1 eller riskklass 2 (mycket stor eller stor risk för människa och miljö) enligt Naturvårdsverkets MIFO-metodik finns utmarkerade. Miljökontoret kan hjälpa till med information kring detta.

I längden är det en vinst får både miljö och människa med ny användning av förorenade markområden eftersom marken blir undersökt och sanerad, en insats som leder oss en bit på vägen mot måluppfyllelse av miljömålet Giftfri miljö.

**Kommentar:**

*SBK tackar för informationen. Avsnittet om föroreningar kompletteras.*

**Teknisk försörjning**

*Dricksvattenförsörjning*

Själva vattenskyddsområdets omfattning samt skyddsföreskrifterna för Galgbackens vattenskyddsområde inne i Hässleholms stad är under revidering. Det vore önskvärt om den nya avgränsningen av området kommer med i det slutgiltiga FÖP-dokumentet.

*Skyddsavstånd till reningsverket*

Miljönämnden anser att det bör finnas ett radiellt inre skyddsområde på 300 meter där inga bostäder skall förekomma och ett yttre på 750 meter där inga nya bostadsområden skall etableras. Detta avstånd motsvarar 650 m från bräddningsdamm till Hassellunden (f.d. Hässlegården). Se fördjupat resonemang under Miljökonsekvensbeskrivning nedan.

*Vatten och avlopp*

Miljönämnden instämmer med skrivningen i samrådsförslaget om att det finns ett behov av att en dagvattenpolicy tas fram. På sida 13 i samrådsförslaget listas planer och utredningar som behövs för att nå FÖP:ens mål och intentioner och denna lista bör kompletteras med dagvattenpolicy. Behovet av

en heltäckande VA-plan, där en dagvattenpolicy är en av pusselbitarna, poängteras i Länsstyrelsens regionala handlingsplan för klimatanpassning för Skåne 2014. Hässleholm är där markerad som en kommun som har en befintlig VA-plan men som ej är heltäckande och där har vi alltså möjligheter att utvecklas till det bättre. Länsstyrelsen har tidigare yttrat sig till Hässleholms kommun om vad som behöver utvecklas i en förnyad översiktsplaneprocess med fokus på vattenfrågor, se "Regional handlingsplan för klimatanpassning i Skåne - samråd inom uppdrag 39" (BN dnr 2013-1334). Delar av detta bör vara relevant för FÖP:en.

Detaljplaner är ofta små områden och denna begränsning kan göra att hanteringen av dagvatten vid kraftiga regn ständigt skjuts åt sidan. Dagvatten är en viktig fråga för kommunerna, inte bara avseende översvämningrisker utan är också av stor vikt för recipienternas status. Om det ska reserveras ytor för uppehållande och rening av dagvatten så kommer detta att behöva ske på en mer övergripande nivå. Miljönämnden instämmer med riktlinjen om att vid nyexploatering och förtätning ska dagvattenfrågor beaktas ur ett vidare perspektiv. Det bör dock förtydligas hur detta är tänkt att fungera i praktiken när många olika fastighetsägare är inblandade. Miljönämnden är generellt positiva till lokalt omhändertagande av dagvatten men vill betona att dagvattendammar kräver både skötsel och uppföljning och det behövs ett kommunalt ställningstagande om i vilka fall det ska upprättas ett verksamhetsområde för dagvatten och när dagvattnet ska vara fastighetsägarens ansvar.

**Kommentar:**

*FÖP:en redovisar inte föreslagen avgränsning av justerat vattenskyddsområde då det ännu inte är antaget. SBK anser dock att den i FÖP:en föreslagna markanvändningen går att förena med ett framtida reviderat vattenskyddsområde. När uppdateringen är antagen uppdateras även underlaget i den digitala FÖP-kartan samt i den fysiska FÖP:en om den ännu inte antagits.*

*SBK delar miljönämndens syn på behovet av en dagvattenpolicy och uppdaterar ställningstagandena därefter.*

*Planförslaget förtydligas även med ställningstagande avseende VA-huvudmannens ansvar samt avseende var verksamhetsområde för dagvatten ska upprättas.*

**Klimatanpassning**

*Karta*

Det är positivt att det finns en karta över båtadsområden i samrådsförslaget. Man kan inte nog poängtera att dikningsföretag och båtadsområden måste hanteras tidigt i planeringen och inte efter att man redan har bestämt att det ska byggas till varje pris. Vissa båtadsområden går säkert bra att bygga på, men man ska tänka på att de hus vi bygger idag kommer att stå kvar under en väldigt lång tid och då gäller det att det under denna tid inte sker några ändringar av dikningsföretagets skötsel som påverkar vattenflödena. Mängden hårdgjord yta och därmed dagvatten som behöver hanteras har också ökat kraftigt sedan dikningsföretagen kom till, ofta i början av 1900-talet. Hur ska båtadsområdena hanteras i detaljplanearbetet? Som det är nu ser man exempelvis tydligt att delar av området Björklunda, som på sida 89 anges som ny blandad stadsbebyggelse, ligger i ett båtadsområde och det har också visat sig vara alltför blött för att bebygga delar av det området. Det är av största vikt att riktlinjerna för fortsatt planering under "klimat" och "dagvatten" i MKB:n följer med till framtida planläggning. I ÖP 2007 finns det även ett ställningstagande om att "vid större exploateringar ska utjämningsmagasin i form av till exempel våtmarker anläggas ..." som bör tas med även i FÖP:en.

Det finns ett stort behov av ytterligare utredningar som visar hur staden kan påverkas av både det nuvarande och det framtida klimatet med en ökad mängd kraftiga regn. Karteringar och tydliga riktlinjer är bra att jobba efter så att kunskapen inte dyker upp för sent i planskedet. I första skedet efterfrågar miljönämnden en översvämningskartläggning. Förtydliga gärna i FÖP:en hur beslutsvägarna ska gå till för att det verkligen blir av att man säkerställer lämpliga översvämningsytor och avrinningsvägar för dagvatten. Det är omöjligt att dimensionera VA-system för alla slags regn, för de mest extrema regnen behöver det finnas tillfälliga översvämningsytor som vatten kan ledas till. Det kräver stora ytor som i vanliga fall kan ha andra syften men som klarar av att översvämmas när behovet uppstår. Förtätning innebär en större mängd hårdgjord yta som behöver avvattnas samt mindre plats kvar för översvämningsytor eftersom det byggs fler hus. Alltså bli denna fråga ännu viktigare när man planerar en tätare stad.

#### *Värmeböljor*

Även en stad som Hässleholm kan skapa urbana värmeöar, om än i mindre omfattning än riktigt stora städer. Risken för detta ökar med en ökad förtätning eftersom hårdgjorda ytor och byggnader binder värme. Sverige är jämfört med många andra länder i världen ett kallt land, men varma sommar-

dagar finns även här, och de förväntas öka. Enligt SMHI förväntas temperaturökningen under sommaren bli störst i de sydligaste delarna av Sverige, och här blir även de varmaste dagarna relativt sett varmare än ökningen av medeltemperatur. Boende i Sverige är dessutom mindre vana vid kraftig värme och kan vara känsligare på grund av att vi inte har lärt oss att anpassa vårt beteende efter riktigt varma dagar. En bra åtgärd är att identifiera de känsliga grupperna och börja med insatserna där de befinner sig. Det är positivt att ni har skrivit att möjlighet till skugga ska finnas vid förskolor, skolor och bostäder, men de allra känsligaste grupperna har visat sig vara gamla och sjuka. Det bör alltså läggas till. Extra fokus på möjlighet till skugga och svalka behövs vid planering av äldreboenden och trygghetsboenden och eventuella andra platser där äldre människor oftast vistas. Åtgärder kan behövas även i befintliga miljöer. Skugga hjälper även till att skydda mot solens strålar som är skadliga i alltför stor mängd.

#### **Kommentar:**

*Avsnittet förtydligas med ställningstaganden avseende värmeböljor och riskgrupper samt med ställningstagande om behovet av översvämningskarteringar. Avsnittet förtydligas även avseende båtadsområden samt behovet av ytor för översvämningsområden och våtmarker. Inom ramen för detaljplanearbetet för Björklundaområdet genomförs utredningar kring bl.a. områdets mark- och vattenförhållanden. Nödvändiga åtgärder kommer att vidtas och lågpunktsområden kommer att lämnas orörda för att ge möjlighet för framtida dagvattenhantering. SBK har genom beslut i KS (2017) om VA-planeringsprocess fått tydligt ansvar gällande kommunens VA-planering därmed har SBK anställt en VA-ingenjör som ska leda och driva detta arbete i nära samarbete med HVAB, miljökontoret och tekniska förvaltningen.*

#### **Markanvändningskartan och Geografiska delområden**

Områden för befintlig blandad stadsbebyggelse kan kompletteras med alla typer av markanvändning som inte är störande för omgivningen. Det är en bra utgångspunkt för att bland annat hushålla med jungfrulig mark och för att få närhet och tillgång till bra allmänna kommunikationer. Det är viktigt som skrivs att parker och grönområden ska värnas.

Generellt anser vi att man behöver vara mer konsekvent när man i markanvisningskartorna redovisar "Ny blandad stadsbebyggelse" respektive "Befintlig blandad bebyggelse". Ibland markeras något som är på gång som befintlig, och ibland som ny. Samma synpunkt gäller för nya verksamhetsområde. Det blir otydligt och inte rättvisande.

#### **Centrala staden**

Det är mycket viktigt att ur miljö- och hälsoskyddsaspekter ta hänsyn till en eventuellt kommande höghastighetsbana vid all utveckling i anslutning till järnvägen.

Området "Paradiset" är inte planlagt eller utbyggt som befintlig stadsbebyggelse eller grönområde som markerats i kartan.

Delar av stora området "Norra Bokeberg" har en befintlig bebyggelse i form av villagator och hyresbostäder. Kartan över området bör anpassas mer efter befintliga förhållanden eller markeras som ett stort utvecklingsområde.

#### Nordvästra staden

Nya planerade bostäder på området Magneteten 4 och 5 bör inte markeras som befintliga eftersom de inte är byggda. Området är förorenat, marken måste saneras innan det går att bygga bostäder där, vilket verkar fördröja exploateringen.

Bra med koppling med gång och cykelförbindelse vid Helsingborgsjärnvägen.

Vi ställer oss tveksamma till behovet av nytt område 13 för icke-störande verksamheter, handel och bostäder. Det finns ett befintligt planlagt industriområde väster om Finjagatan som idag ännu inte är utbyggt. Det bör markeras som befintligt verksamhetsområde istället för stadsbebyggelse.

Även området längs Helsingborgsvägen bör markeras med blått eftersom det är planerat för befintliga verksamheter och inte för bostäder, det vill säga stora delar av det som markeras med område 6.

#### Nordöstra staden

Den före detta soptippen på Låreda har markerats som natur, vilket kan ifrågasättas. Det bör åtminstone förtydligas att återställningsåtgärderna behöver slutföras innan det kan anses vara ett fullgott och tillgängligt naturområde.

Strax ovanför siffran 11 på markanvändningskartan finns ett grönt område benämnt som "Idrott". Idrottsändamålet som avses är en skjutbana, vilket skiljer sig mycket från de flesta andra former av idrott, både ur störnings- och tillgänglighetssynpunkt. Området norr om skjutbanan som är markerat som natur är i verkligheten inte tillgänglig natur utan i första hand dammar avsedda för rening av dagvatten samt fyller funktionen att de minskar risken att människor vistas för nära skjutbanan.

Skjutbanan orsakar dessutom buller i Stoby. Miljönämnden anser att det finns en risk att verksamhetsområde nummer 9 kan öka dessa bullernivåer om hela det området görs om till hårdgjord yta. Om exploateringen blir av behöver detta utredas tidigt i planeringsskedet så att bullersituationen i Stoby inte förvärras.

I den nordöstra delen av staden föreslås två nya verksamhetsområden (9 och 10) utöver dem som redan är etablerade. Det behöver dock framgå med tydlighet att förtätning av befintliga verksamhetsområden ska prioriteras framför ianspråktagande av ny mark. Det finns goda möjligheter till förtätning inom Låredaområdet och längs Stobyvägen.

Det anges också att stadens entréer ska ges en god gestaltning. De stora, nya verksamhetsområden som föreslagits ersätta grön och böljande natur i kilarna där väg 21 och väg 23 korsas bidrar inte till en god gestaltning. Intrycket av Hässleholm som en grön kommun bör främjas även längs dessa vägar.

Sammanfattningsvis är miljönämndens bedömning att område 9 och 10 i första hand bör undantas från exploatering och i andra hand ändras från "nya verksamhetsområden" till "utredningsområde" att ta till i sista hand om all annan tillgänglig industrimark blir upptagen.

#### Sydöstra staden

Område 8 är markerat som befintligt verksamhetsområde. Hela området saknar dock detaljplan vilket är högst anmärkningsvärt. Östra och västra delarna ligger dessutom inom vattenskyddsområden. Norr om området är det natur och inte stadsbebyggelse.

För område 3 föreslås att befintligt verksamhetsområde omvandlas till bostadsbebyggelse. Man hör närmare förtydliga vilket område man menar och vilka verksamheter som blir berörda av denna framtida omvandling. Många verksamheter som finns där är relativt nya eller har nyligen byggt ut. Vi anser att det finns möjligheter att koppla ihop bostadsområde med Österås idrottsområde utan att omvandla verksamhetsområdet. De befintliga cykelvägar som finns är inte markerade i kartan. Dock behövs en trafiksäker övergång på Södra Kringelvägen vid idrottsområdet.

Utredningsområde 19 för bostäder anser vi ligga alltför nära väg 23. Omfattande bullerskyddsåtgärder kommer att behövas vilket kan ifrågasätta områdets lämplighet för bostäder.



Björklunda, markerat som ny blandad stadsbebyggelse (område 1), ligger delvis inom ett så kallat båtnadsområde och det är risk för att området i perioder är blött. Det ligger även nära Södra Kringelvägen och riskerar att bli bullerutsatt. Miljönämnden vill än en gång poängtera att syftet med "Kringelvägarna" ju har varit att leda trafiken runt staden och bort från bebyggelsen.

**Kommentar:**

*Inom ramen för detaljplanearbetet för Björklundaområdet genomförs utredningar kring bl.a. områdets mark- och vattenförhållanden. Nödvändiga åtgärder kommer att vidtas och lågpunktsområden kommer att lämnas orörda för att ge möjlighet för framtida dagvattenhantering.*

*Två trafikbullerutredningar av Tyréns AB har genomförts i Björklundaområdet i dialog med Miljökontoret (Översiktlig trafikbullerutredning daterad 2016-09-13 samt Trafikbullerutredning daterad 2017-06-09. Frågorna hanteras vidare i detaljplanearbetet.*

*Resonemang kring bullerskyddande åtgärder för föreslagna blandad stadsbebyggelse i anslutning till väg 23 utvecklas i kapitlet Stadskaraktärer.*

*Planförslaget har kompletterats med aktuella uppgifter om förorenade områden samt resonemang och ställningstagande avseende sanering av desamma.*

**Sydvästra staden**

Det är bra att man på sikt planerar för att utveckla Garnisonen till att inte inrymma några verksamheter med negativ omgivningpåverkan.

Bra även med förslag till koppling över järnvägen för att knyta ihop stadsdelarna.

Det är mycket positivt att föreslå områden för kommunala naturreservat kring Hässleholmshärdgården och Mölleröds Kungsgård. Det är även bra att bevara befintlig natur och grönområde nummer 13.

Område 2 med ny blandad stadsbebyggelse hamnar nära det yttre skyddsområdet på 750 meter från reningsverket. Om exploatering sker där bör stor hänsyn tas till risk för störningar från reningsverket i form av luktolägenheter och buller.

Område 3 som föreslår ny bebyggelse bör istället markeras som utredningsområde för detta. Området ligger inom ett så kallat båtnadsområde och det är risk för att området är sankt och belastat med dagvattenledning. Området är dessutom utsatt för buller från Hovdalavägen.

Det föreslås ett utredningsområde nr 15 med blandad stadsbebyggelse som ska knyta ihop Garnisonen med övriga staden. Även detta område ligger inom båtnadsområde med diken och risk för högt grundvatten.

**Kommentar:**

*Synpunkterna beaktas.*

*Större delen av det som benämndes utredningsområde 15 i samrådsförslaget kommer i utställningsförslaget få användningen natur. Delar av området kommer att föreslås bli klass 1 område i kommande Grönplan.*

*På ömse sidor Hovdalavägen föreslås ny blandad stadsbebyggelse. Lämpligheten att bebygga området med hänsyn till markförhållandena kommer att prövas i kommande detaljplan.*

*Utbredningen för område 2 har reviderats och dragits upp mot Garnisonsvägen södra sida. Ingen ny bebyggelse föreslås på den norra sidan i anslutning till befintlig förskola. En del av området berörs av påverkansområdet för reningsverket och lämpligheten kommer att prövas närmre i kommande detaljplanearbete.*

**Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)**

I den fördjupade översiktsplanens MKB bedöms effekterna av trafik och transporter i kombination med att staden byggs tätare kunna medföra betydande miljökonsekvenser. Man bedömer att den täta staden lokalt sett kan ge problem med buller och utsläpp till luft och vatten som kan innebära att människor utsätts för betydande miljöpåverkan. På särskilt belastade platser skulle trafikreglering, bullerskärmar eller liknande kunna bli aktuella för att uppnå miljö kvalitetsnormer för luft och buller.

**Buller**

Man hänvisar till att om åtgärdsprogram följs och riktvärden för buller beaktas i fortsatt planering kan betydande miljöpåverkan undvikas. Vi vet inte till vilket åtgärdsprogram man hänvisar. Det är vanligt förekommande att kommuner i egenskap av väghållare har ett åtgärdsprogram för att minska trafikbullrets skadliga effekter för boende längs hårt trafikerade vägar. Tyvärr har tekniska nämnden ännu inget åtgärdsprogram/ plan för bullerskyddsåtgärder trots att behovet av ett sådant har återkommande påtalats och begärts från miljönämnden i egenskap av tillsynsmyndighet enligt miljöbalken.

När det gäller synpunkter på trafikbuller hänvisar vi till skrivningen under rubriken "Miljö och riskfaktorer" ovan. Sammanfattningsvis måste riktlinjerna för trafikbuller skrivas om så de omfattar lagändringar och ny trafikbullerförordning. Riktlinjer för trafikbuller måste givetvis även omfatta vägtrafikbuller i MKB:n för den fördjupade översiktsplanen.

I riktlinjerna bör man även ta upp att det finns svårigheter med att planlägga för punkthus eftersom de sällan har en genomgående lägenhetsutformning. Man bör förorda ett byggande med skärmande fasader och en sluten kvartersstruktur som ger möjligheter till bullerskyddade innergårdar.

Under rubriken "Sammanfattande slutsatser, risker, hälsa och säkerhet" skriver man att risken för att översiktsplanen ska medföra negativa konsekvenser för människors hälsa och miljö som liten om man följer "aktuella rekommendationer om skyddsavstånd för miljöfarlig verksamhet" Miljönämnden undrar vilka aktuella skyddsavstånd man hänvisar till? Detta behöver förtydligas.

#### *Vibrationer*

Det bör som MKB:n föreslår utföras kompletterande vibrationsmätningar i nya byggnader i närhet av järnvägsspåren för att minimera framtida risker för negativa konsekvenser i form av vibrationer. Det tycker vi är bra.

#### *Förorenad mark*

Under rubriken planförslaget miljökonsekvenser har man helt uteslutit konsekvenserna av att exploatera gammal industrimark. Frågan behöver belysas mer. Det står lite mer om förorenad mark under "Risker, hälsa och säkerhet" på sida 103. Dock är informationen om antalet identifierade objekt och antal riskklassade objekt i riskklass 1 och 2 inaktuell. Som tidigare nämnts så hade det varit användbart med en karta med objekten i riskklass 1 och 2 utmärkta. Det är som tidigare nämnts även vanligt med potentiellt förorenade fyllnadsmassor i stadsmiljö, något som bör tas upp i MKB:n.

#### *Vatten och avlopp*

På sida 102 om vatten och avlopp vill miljönämnden tillägga att de fem åren som man, enligt rapporten om utökning av VA-verksamhetsområden, hade på sig att fatta beslut om tillgång till allmänt VA i Röinge nu har gått utan att beslut har fattats.

#### *Miljö kvalitetsnormer utomhusluft*

Angående miljö kvalitetsnormer för utomhusluft så vill miljönämnden tillägga att småskalig vedeldning är den största orsaken till PM10 i Hässleholm precis som för PM 2,5. Det finns inga förslag på riktlinjer vid fortsatt planering eller andra åtgärder som kan minska detta. Fler människor som bor tätare kan både leda till mer partikelutsläpp från eldning och att fler exponeras på grund av att det blir närmare mellan husen och därmed utsläppspunkterna i staden. Elen kan bli dyrare i framtiden och detta i

kombination med att vi bor i en kommun med god tillgång till ved kan ytterligare späda på detta. I MKB:n står det att det föreligger mätkrav för PM10 vilket inte stämmer, gränsen för utvärderingströsklarna har ändrats sedan den rapporten skrevs. Nya beräkningar av bland annat partikelhalter är dock på gång, men det finns ingen exakt tidsplan för det ännu.

#### *Skyddsavstånd till reningsverket*

Miljönämnden avstyrkte 1997 (§83/97) i programskedet ny bebyggelse inom östra Hässleholmshärdensområdet (Hässlegården) närmare Hässleholms AR än 1000 meter. Efter att en utredning gjorts avseende risk för lukt, smittspridning samt buller tillstyrkte miljönämnden (§501/98) bostadsbebyggelse på Hässlegården på ett avstånd av 650 meter från avloppsreningsverkets befintliga bränningsdamm under förutsättning att en skogsridå om minst 100 meter etablerades mellan AR och planerad bebyggelse.

Efter att Hässleholms Vatten AB 2013-11-06 antagit en policy med en inre skyddszon på 300 meter och en yttre på 1000 meter har Ramböll gjort en utredning angående skyddsavstånd till reningsverket. Ramböll rekommenderar ett skyddsavstånd på 1000 meter för att undvika risk för lukt och 300 meter för smittspridning.

Miljönämnden anser att det bör finnas ett radiellt inre skyddsområde på 300 meter där inga bostäder skall förekomma och ett yttre på 750 meter där inga nya bostadsområden skall etableras. Detta avstånd motsvarar 650 meter från bränningsdamm till Hassellunden (före detta Hässlegården).

#### *Kommentar:*

*Synpunkterna beaktas. Avsnittet har kompletterats med aktuella uppgifter om förorenade områden samt resonemang och ställningstagande avseende sanering av desamma. Texten har också uppdaterats avseende partikelhalter.*

*För reningsverket förlås ett skyddsavstånd på 0-300 meter från verksamhetsområdets ytterkant efter att ha utvidgat verksamhetsområdet till den yta som behövs för att klara FÖPens intentioner. Inom skyddsavståndet tillåts ingen känslig markanvändning. Ett avsteg från den här principen görs för befintlig detaljplanerad bostadsbebyggelse i skyddsområdets sydvästra hörn.*

*300-1000 meter från reningsverket förlås ett påverkansområde. Befintlig bebyggelse och byggrätter i befintliga detaljplaner kan byggas ut i enlighet med gällande detaljplaner. Inom påverkansområdet tas inga nya detaljplaner för känslig bebyggelse fram förutom för området i anslutning till Sjöröds gård och befintlig förskola. Kommunen kommer här att pröva lämpligheten för blandad stadsbebyggelse i detaljplan.*

## Bilaga: Bullerlagstiftning

I PBL och i miljöbalken har införts lagändringar rörande omgivningsbuller, vilka gäller från 2 januari 2015. Hänsyn ska tas till omgivningsbuller vid lokalisering, utformning och placering av bostadsbyggnader. Bestämmelsen gäller både vid planläggning och i ärenden om bygglov och förhandsbesked (PBL 2 kap. 6a §). Med omgivningsbuller avses buller från flygplatser, industriell verksamhet, spårtrafik och vägar. (PBL 1 kap. 4 §)

I nya paragrafen anges att bostadsbyggnader ska lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till möjligheterna att förebygga olägenheter för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller. Bostadsbyggnader ska dessutom utformas på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till möjligheterna att förebygga olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller. Definitionen av olägenhet för människors hälsa är numera inskriven i PBL och är den samma som i miljöbalken. Med olägenhet för människors hälsa avses en störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan påverka hälsan menligt och som inte är ringa eller helt tillfällig.

Från 2 januari 2015 gäller även att det ska finnas en bullerutredning i planbeskrivningen som ska innehålla en redovisning av beräknade värden för omgivningsbuller dels vid bostadens fasad och dels vid en uteplats om en sådan ska anordnas till byggnaden (PBL 4 kap. 33a §). Det kommer att bli mycket viktigt att denna bullerutredning är professionellt utförd och trovärdig eftersom den kommer att ligga till grund för eventuella framtida bullerklagomål enligt miljöbalken. Det är viktigt både för väghållaren, fastighetsägaren och för boende i aktuell fastighet samt för kommunen som ansvarig för planen. Den bör innehålla en redovisning av dagens bullervärde samt förväntade framtida.

En ny förordning om trafikbuller har utfärdats 2015-04-09, "Förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader SFS 2015:216". Den träder i kraft 1 juni 2015 och ska tillämpas vid planläggning, i bygglovsärenden och vid förhandsbesked vid bedömningen om kravet på förebyggande av olägenhet för människors hälsa är uppfyllt. Enligt nya förordningen ska man vid beräkning av bullervärden vid en bostad ta hänsyn till framtida trafik som har betydelse för bullersituationen. Eftersom förordningen är ny så finns det ännu ingen vägledning från Boverket.

Lagändringen ovan är också tillämplig när det planeras bostäder intill industrier och andra verksamheter som kan orsaka omgivningsbuller. Det har nyligen kommit en ny vägledning från Boverket, Rapport 2015:21, till ändringarna i PBL gällande industri- och annat verksamhetsbuller vid bygglovsprövning av bostäder. Denna ska tillämpas vid planering i framtiden och behöver omtalas och beskrivas i MKB:n.

### *Kommentar:*

*Synpunkterna beaktas och plansförslaget uppdateras efter senaste bullerlagstiftningen.*

## 2.3 Folkhälsostategi

Nedan redogörs synpunkterna i sidnummerordning. Sammantaget finns det mycket positivt i FÖP-dokumentet varav endast vissa delar finns med i nedanstående text. Jag har kraftsamlat på den text som jag anser är utvecklingsbar.

Det är positivt att grönplan, cykelplan och parkeringsstrategi nämns som fortsatta utredningsuppdrag (s. 13).

I dokumentet är man inte konsekvent i användning av begreppet Hållbar utveckling. Kontrollera att det med begreppet framgår att ett delbegrepp är ekologisk hållbarhet. I vissa avsnitt är det utbytt mot miljömässig hållbarhet vilket är felaktigt och leder till förvirring. Exempel på detta är sidan 11, 20 och 27 nedersta stycket.

På sidan 26 under utmaningar nämns befolkning, hållbarhet och stadens roll i regionen. Avsnittet om befolkning har fått minst textmassa. Det är viktigt att läsaren får en bakgrund till hur viktig roll staden har i att påverka människornas hälsa. Inte sällan förminskas betydelsen till att det är viktigt att röra sig för att inte bli tjock. WHO har pekat ut det största hotet mot människors hälsa idag som NCD, icke smittsamma sjukdomar, och även de fyra största orsakerna i form av levnadsvanor. Det är fysisk inaktivitet, tobak, alkohol och osunda matvanor.

Sjukdomarna som minskat stillasittande och ökad fysisk aktivitet kan råda bot på för Hässleholms invånare är tex hjärt- och kärlsjukdomar, cancer och diabetes typ 2. Alla dessa är vanliga orsaker till att Hässleholmare insjuknar eller dör och innebär förutom lidande stora ekonomiska konsekvenser för kommunen.

Men även fetmaepidemin som i nuläget lett till att cirka 60% av männen i Hässleholm är överviktiga eller har fetma kan bromsas av fysisk byggnation. Övervikt görs ofta till en utseendefråga men kan om den minskas, ur ett samhällsperspektiv ses som en möjlighet till goda resultat i skola, arbetsprestation i yrket, individens förmåga till att vara en god förälder och framtida belastning på vård av äldre. Sannolikheten minskar vid övervikt och fetma för ett positivt resultat.

En annan faktor som bör belysas under utmaningen *Befolkning* är social hållbarhet. Hur kompenserar vi genom byggande de ökande klyftorna i samhället och i hälsa? Det är här viktigt att beskriva och förstå att hälsa indelas i social, psykisk och fysisk hälsa, så att begreppet inte blir för smalt. En ökad jämlikhet i hälsa kan åstadkommas genom blandad bebyggelse så att bostäder för olika samhällsklasser finns på samma plats. segregation kan påverkas genom byggande genom att satsa mer på utemiljön i dessa områden och prioriteringsordning vid tex utbyggnad av gång och cykelvägar. En ökning av antalet som beskriver sig som ensamma samt av barnfattigdom bör också tas hänsyn till när staden utvecklas. Tillämpningen av social hållbarhet verkar i beskrivningen på s. 20 gå ut på att det handlar enkom om hur människor förflyttar sig. Texten bör därför justeras så att dimensionerna ovan också framgår.

Under rubriken *Hållbarhet* uppehåller man sig enbart kring den ekologiska (även om man benämner den som miljömässiga igen) delen. I slutet ber man om ursäkt och hänvisar till s. 20. Kanske ska rubriken ändras till *Ekologisk hållbarhet* istället för *Hållbarhet*?

På sidan 30 sista stycket framgår det att strandskyddet är upphävt vid Sjöröd medan det på kartan till höger är inritat. Det är viktigt att strandskyddet består så att tex fiske och vandringsleder längs sjön kan fortsätta.

Näst sista stycket på s. 38 är mycket bra. Utöver att bevara befintliga parker bör kommunen se om de kan knytas samman då alla idag är för små för att vuxna ska ta den dagliga promenaden eller joggingrundan i parkerna. Utveckla tex Viktoriagatan mellan Djupadalsparken och Hembygdsparken så att dessa binds ihop.

På sidan 39 och på något annat ställe så anser jag att man kan lyfta fram vikten av skugga mer. Vid läsning ges intrycket att svalka och skugga kan vara skönt. Det är mer betydelsefullt än så, vilket bör framgå. Skugga räddar liv vid värmeböljor och plantering av träd bör göras strategiskt vid tex

lekplatser, torg och fotbollsplaner för att minska förekomsten av hudcancer, som är den vanligaste cancerformen samt den som ökar mest i Sverige. Som skydd mot värmeböljor bör även övervägas öppet vatten för svalka av fötter och offentliga dricksvattenposter.

Det är inte realistiskt att få till stånd en folkhälsostrategi inom FÖPens tidsramar. Hänvisa istället till lokal folkhälso- och rapport samt de nationella målområdena för folkhälsa (benämns felaktigt nationella mål på sidan 23).

I det sista stycket på s.48 talas det som hastigast om barns utemiljö under skoltid. Dagens barn får sin huvudsakliga utevistelse under skoltid. De har ofta långa dagar och sin fritid tillbringas för många sittande inomhus. Betydelsen av förskole- och skolgårdars kvantitet och kvalitet har därför ökat. Enligt Barnkonventionens artikel 3 ska barnets bästa komma i främsta rummet i alla beslut som rör barn. Målsättningen för antalet kvadratmeter bör därför ökas då 2 kap. 7§ PBL anger att tillräcklig friyta ska tillgodoses. Friytans storlek för förskola var tidigare 55 kvm. En norsk studie kom fram till att det behöver vara lagstadgad ytstorlek annars blir barnens behov bortprioriterade. Norges lagkrav var fram till 2006 att 50 kvm skulle avsättas per barn. Se även Hässleholms kommuns riktlinjer för förskolegårdar. Studier (Malmö stad, 2011) visar att minsta storlek på förskolegården tycks vara 2000-3000 kvm. Då är ytan tillräckligt stor och det uppstår mer rörelse och spring i leken.

Det bör förtydligas på s.60 att buller står för ett betydande antal fall av dödlighet i hjärt/ kärlsjukdom. Intrycket i texten är i nuläget att det mest handlar om störande ljud. Trafikbullret ger stresspåslag som ger högt blodtryck som ger tex hjärtinfarkt.

Positivt att behovet av gång och cykelväg för att knyta ihop Gäddastorp och Garnisonen/ Finjasjöpark lyfts fram.

Det är bra att verktygen barnkonsekvensanalys och social konsekvensanalys lyfts fram på s. 96. Det behövs dock speciella åtgärder och kanske resursförstärkningar för att komma igång. Trots vissa försök tycks det vara svårt att få till stånd. Generellt i dokumentet nämns barns villkor väldigt lite. Texten skulle vinna på en egen rubrik *Barn* eller *Barnkonsekvensanalys*. Barn utgör trots allt en stor del av befolkningen, är prioriterade i olika styrdokument, är extra utsatta och har ett särskilt skydd i Barnkonventionen.

Det vore önskvärt att man under avsnittet planförslagens ekonomiska konsekvenser (s.120), som en logisk följd av tidigare text om utmaningar och konsekvenser för befolkning även diskuterade ekonomiska konsekvenser som följd av social hållbarhet, minskning av folkhälsosjukdomar och ökning av aktiva transporter.

Slutligen både ur perspektiv av social hållbarhet och det övergripande målet för Sveriges folkhälsa, *Att skapa samhällsliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen* samt WHO's arbete i enlighet med Marmots rapport *Closing the gap in a generation*, vore det önskvärt att det tydligare beskrivs hur FÖP ska bidra till att minska hälsogapet i Hässleholms befolkning.

#### **Kommentar:**

*Synpunkterna beaktas och arbetas in i planförslaget. Planförslaget har kompletterats med Tema stadsliv, attraktionskraft och sociala värden som behandlar flera av folkhälsostategens synpunkter.*

## **2.4 Räddningstjänsten**

Förvaltningen för räddningstjänst anser att förslaget är bra och väl utformat och beaktar de delar som ligger inom förvaltningens ansvarsområden på ett positivt sätt. Utformningen av dokumentet ger en bra koppling mellan bakgrund och analys till de faktiska förslagen och en bra överblick av dessa. Förvaltningen anser också att de synpunkter som lämnades i programsamrådet har i huvudsak beaktats i förslaget till fördjupad översiktsplan för Hässleholms stad 2030, framkomligheten för utryckningsfordon bör dock beaktas i det fortsatta arbetet. Följande detaljerade synpunkter vill förvaltningen lyfta fram på förslaget:

#### **Tema Näringsliv**

Det är positivt att planera för att placera verksamheter som ger upphov till skyddsavstånd och högt transportbehov i stadens utkant och nära riksvägar, ex bensinstationer. Dock bör det belysas hur befintliga verksamheter som har dessa egenskaper ska behandlas.

#### **Tema Miljö och riskfaktorer**

Det är positivt att de risker som transporter av farligt gods medför beaktas och att en riskutredning finns framtagen för de transporter som sker på järnvägen. Den framtagna riskutredningen bör ses som ett sådant underlag som medger avvikelser från de skyddsavstånd som anges i *Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen - bebyggelseplanering intill väg och järnväg med transport av farligt gods, RIKTSAM* (Läns-

styrelsen i Skåne Lan, Skåne i utveckling 2007:06). När det gäller skrivningen angående minsta bebyggelsefria avstånd bör detta beaktas i respektive detaljplan för att hänsyn ska tas till de lokala förutsättningarna och det fasta avståndet på 30 meter bör tas bort.

Räddningstjänsten håller med om förslaget angående vilka vägar som bör vara rekommenderade för transporter för farligt gods samt vilka områden där sådan transport bör vara förbjuden. Dock bör det förtydligas ytterligare huruvida måltransporter är acceptabelt att genomföra till förbudsområdena och på övriga vägar. Dessa synpunkter gäller även för avsnittet "Risker, hälsa, miljö" för de delar som handlar om farligt gods.

Avsnittet som behandlar "Verksamheter med skyddsavstånd" tar endast upp verksamheter som ger ett skyddsavstånd utifrån Miljöbalken. Avsnittet bör kompletteras så att de även behandlar verksamheter som ger upphov till skyddsavstånd utifrån andra aspekter än miljö, exempelvis hantering av brandfarlig och explosiv vara såsom bensinstationer, industrier etc.

#### **Kommentar:**

*Synpunkterna beaktas och planförslaget har uppdaterats avseende måltransporter av farligt gods. Riskutredningen avseende bebyggelseplanering intill järnvägar har uppdaterats 2017 och resonemang om skyddsavstånd till bebyggelsen har uppdaterats.*

## **2.5 Barn- och utbildningsnämnden**

För att Hässleholm ska bli en attraktiv boendeort och om vi ska få elever till våra skolor så måste det vara lätt att ta sig till och från tätorten. Det ska vara enkelt för kommunens alla invånare, oavsett var de bor i kommunen, att få tillgång till det utbud och de möjligheter som erbjuds inom tätorten. Det förutsätter att det finns säkra skolvägar men även en utbyggd och väl fungerande kollektivtrafik, inte bara mellan tätorten och andra kommuner, utan även mellan tätorten och kommunens ytterområden.

Förutom ovanstående synpunkt kvarstår det som barn- och utbildningsnämnden framförde i förslag till Utvecklingsprogram för Hässleholms stadskärna, 2012 (Dnr 2012.786 010).

- Vi utgår från att en tillgänglighetskonsulent är delaktig i utformningen så att allt blir handikappvänligt.
- Kan man i detta sammanhang även få in åtgärder som gör att barn och ungdomar väljer att inte samlas på Resecentrum vore det en vinst för att

bland annat motverka drogmissbruk och gängbildningar.

- Prioritering av ett genomgående nät av cykelstråk och inte som idag när cykelvägen helt plötsligt upphör (och övergår till att bli en fara) samt en naturcykelled från stationen till Hässleholmsholmsgården och Hovdala slott. Cykelleden ska kantas av grönska (planteringar m.m.) och vara synlig från järnvägen.
- Stadsparken föreslås få en temalekplats för äldre barn. Det finns även önskemål om lekplatser för yngre barn (gärna temalekplatser, se Malmö stad). Önskemål om minst en centralt belägen lekplats.
- Om Hässleholms Tekniska Skola ska integreras med stadsparken måste matsalen flyttas och byggas om.
- Internetcafé i nära anslutning till resecentrum, t.ex. vid Norra Station.
- Lyft upp det gamla förslaget om att göra om Gamla Elverket, vid Norra Station, till en förskola. Det är en fördel att ha en förskola nära Resecentrum.
- Ett Mötenas hus (liknande Mötesplats Ljungdala) i centrum- gärna i kombination med ett Science Center. Ett Science Center skulle hjälpa till att öka intresset för naturvetenskap och teknik. Här kan alla utifrån egen nyfikenhet och förmåga få experimentera och prova på, känna att man lyckas och lära sig. I närheten skulle finnas en lekplats som komplement till centret (för lekplats fysik). En lekplats kan användas för att förklara många av fysikens grunder och fenomen som lutande plan, pendel, hävstång, friktion, rotation och acceleration kan upplevas med hela kroppen. Centret ska också kopplas till Hässlebohus Tekniska Skola, bland annat genom att elever på skolan "lärt" yngre barn. Kunskaper i naturvetenskap och teknik är globala kunskapsområden; viktiga i utbildning, för forskning och arbetsliv.
- Gärna vatten som huvudtema och lekfulla, vackra skulpturer och ljussättningar som stimulerar alla sinnen och skiftar över året och dygnet. Vatten på sommaren kan bli isbana på vintern och på kvällarna byter staden skepnad genom en fantasieggande belysning och vattenspel. En ljus stadskärna kvällstid skapar mer trygghet.
- Markbeläggningar måste vara handikappvänliga. Alla med rullstol, rullator och barnvagn måste kunna ta sig fram överallt i staden.
- Det behövs fler offentliga toaletter.
- Säkrare skolvägar såsom exempelvis mellan Resecentrum och Hässleholms Tekniska skola.

Vi hoppas att utvecklingen av Hässleholms stad ska bidra till ett långsiktigt hållbart samhälle med nyckelorden "jämförbarhet, jämlikhet, säkerhet och trygghet" och där alla med stolthet kan säga #mitt-hässleholm.

#### **Kommentar:**

*SBK tackar för synpunkterna och delar BUN:s förhoppning om utvecklingen av Hässleholm som jämförbart, jämlikt, säkert och tryggt. Synpunkterna noteras och beaktas i den mån det är möjligt inom ramarna för den översiktliga planeringsskalan.*

## **2.6 Hässleholms Vatten AB**

Hässleholms Vatten AB (HVAB) har tagit del av rubricerad handling och vill lämna följande synpunkter:

#### **Markanvändningskartan**

På sidan 44 beskrivs "allmänt vattenverk" och "Allmänt reningsverk". HVAB anser att ordet bebyggelse inte passar in i det som avses med texten. Det vore bättre att bara ange att "nya anläggningar för ändamålet tillåts". Det blå vattenverksområdet är begränsat till själva vattenverksfastigheten. Detta område kan utökas och även innefatta brunnsområdet för att än mer tydliggöra Galgbacken och storleken och vikten av området.

#### **Tema Trafik**

Norra Kringelvägen är utpekad som en inre huvudväg. På sträckan förbi Linnéskolan anser HVAB att det är olämpligt då det är ett ytterst känsligt område eftersom det är ett brunnsområde för allmän vattentäkt med livsmedelsproduktion. Den här vägen borde pekas ut som en känslig väg. Om det ska vara en huvudväg bör kompletterande åtgärder genomföras för att skydda vattentäkten.

#### **Tema Teknisk försörjning**

#### **Dricksvattenförsörjning**

Just nu pågår arbete med att upprätta ansökan om nytt vattenskyddsområde för Galgbacken.

#### **Vatten och avlopp**

Precis som skrivs under denna rubrik så finns det behov av att en dagvattenpolicy tas fram. Det är av stor vikt i synnerhet vid förtätning att dagvattnet hanteras på ett sådant sätt så att inte dagvattenproblemet orsakas i dessa områden och att det ges utrymme för att rena och hantera detta vatten. Det är viktigt att lågstråken identifieras och hålls fria och att barriärer så som naturliga vattendelare och järnvägar tydliggörs. I fortsatt arbete bör lågpartier där fördröjning kan ske identifieras. Befintliga fördröjningssystem kan pekas ut och nya lämpliga områden tas fram och områden som riskerar att översvämmas markeras. En illustration på vad som blir översvämmat vid +46,59 m ö h bör redovisas och var denna höjd är viktig och har betydelse. Dagvattenpolicyn/strategin kommer att vara ett

viktigt planeringsverktyg som bör lyftas och beslutas i KF.

### Avloppsreningsverk

Inom det geografiska området för FÖPen har HVAB ett större reningsverk. I FÖPen anges skyddsavstånd på 300m för denna anläggning. Styrelsen i HVAB har 2008-02-14 beslutat om en policy för skyddsavstånd till reningsverket, bifogas. Rambölls har i sin rapport "Utredning av skyddsavstånd Hässleholms reningsverk", dat 2014-05-28 inte visat på någon "lätnad" i skyddsavstånden utan befäste snarare det som är beslutat i policyn. HVAB ser därför ingen anledning att frånga policyn eller rekommendationerna i utredningen utan vidhåller ett skyddsavstånd på 1000m.

### Tema Klimatanpassning

#### Översvämning och dagvattenhantering

Kartan på sidan 67 redovisar inte vattendelaren som omnämns i texten. En del av de dikesföretag som är markerade är omprövade och finns inte som dikningsföretag längre. Höjden +46,68 är ny i planeringssammanhang, tidigare har man angett +46,59.

#### Övrigt

Tack för ett trevligt utformat förslag till fördjupning av översiktsplan Hässleholms Stad 2030.

##### Kommentar:

*Synpunkterna beaktas och planförslaget justeras och kompletteras avseende brunnsområdet, Norra Kringelvägen och områden som riskerar att översvämmas. I underlaget till den digitala FÖP:en finns höjdinformation som därigenom ger information om vattendelaren. Ytterligare utredningar och en tydligare karta över vattendelaren tas fram i och med arbetet med klimatanpassningsstrategi och översvämningsskarteringar vilket skrivits in som fortsatt arbete i FÖPen.*

*För reningsverket förlägs ett skyddsavstånd på 0-300 meter. Inom skyddsavståndet tilläts ingen känslig markanvändning. Ett avsteg från den här principen görs för befintlig detaljplanlagd bostadsbebyggelse i skyddsområdets sydvästra hörn.*

*300-1000 meter från reningsverket benämns nu som påverkansområde. Befintlig bebyggelse och byggrätter i befintliga detaljplaner kan byggas ut i enlighet med de juridiskt bindande detaljplanerna. Inom påverkansområdet tas inga nya detaljplaner för känslig bebyggelse fram, förutom för området i anslutning till Sjöröds gård och befintlig förskola. Kommunen kommer här att pröva lämpligheten för blandad stadsbebyggelse i detaljplan.*

## 2.6 Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen beslutar att lämna följande synpunkter på förslaget till fördjupning av översiktsplan för Hässleholms stad 2030:

- Skrivningen avseende Läreda handelsområde förtydligas på så sätt att förutom handel och kontor även lättare icke störande industri medges på området.
- I texten avseende Avloppsreningsverk görs följande ändring: "Med hänsyn till risk för lukt, buller och smittspridning ska ett skyddsavstånd på 300 meter hållas från reningsverket till omkringliggande bebyggelse."
- I texten avseende Avloppsreningsverk görs följande ändring: "Mellan 300 och 1000 meter ska lämpligheten för ny bebyggelse prövas i det enskilda fallet med hänsyn till lukt, buller och smittspridning."

I övrigt har kommunstyrelsen inget erinra mot i förslaget.

##### Kommentar:

*Planförslaget har omformulerats.*

*För reningsverket förlägs ett skyddsavstånd på 0-300 meter. Inom skyddsavståndet tilläts ingen känslig markanvändning. Ett avsteg från den här principen görs för befintlig detaljplanlagd bostadsbebyggelse i skyddsområdets sydvästra hörn.*

*300-1000 meter från reningsverket förelägs ett påverkansområde. Befintlig bebyggelse och byggrätter i befintliga detaljplaner kan byggas ut i enlighet med de juridiskt bindande detaljplanerna. Inom påverkansområdet tas inga nya detaljplaner för känslig bebyggelse fram, förutom för området i anslutning till Sjöröds gård och befintlig förskola. Inga andra ytor inom påverkansområdet bedöms behövas för framtida bebyggelse. Kommunen kommer här att pröva lämpligheten för blandad stadsbebyggelse i detaljplan.*

## 3. Grannkommuner

### 3.1 Hörby kommun

Utskickad fördjupad översiktsplan för Hässleholms stad är väl genomarbetad och Hörby kommun ser mycket positivt på en utveckling av Hässleholm. Genom att utveckla staden och stärka dess position i regionen förstärks även Hässleholms roll som en viktig regional kärna och regional tillväxtmotor i Skåne nordost.

Hörby kommun ser positivt på att miljöaspekterna utgör en viktig grund i planen då stor vikt läggs på att förtäta i stationsnära och befintliga områden istället för att ta nya markområden i anspråk. Samtidigt utgöra tillgången till bostadsnära natur högt, en viktig faktor för en hög folkhälsa.

Hässleholm som viktig trafikpunkt för tågtrafik och transporter är av stor vikt för regionens norra delar. Hörby kommun ställer sig bakom dragningen av höghastighetståget via Hässleholm. Denna dragning skulle även bidra till en ökad utvecklingspotential för Skåne nordost inom bland annat bostadsutveckling och näringslivsutveckling.

**Kommentar:**

*Kommunen tackar för synpunkterna.*

### 3.2 Östra Göinge kommun

Östra Göinge kommun har som grannkommun fått möjlighet att lämna synpunkter på Hässleholm kommuns fördjupade översiktsplan för Hässleholm stad. För Östra Göinge, som en mindre kommun i Skånes nordost, är det extra viktigt att de större aktörerna runt omkring verkar tillsammans för att stärka delregionens tillväxt och utveckling. Fördjupningen för Hässleholms stad beskriver en tydlig framtidsvision där en stärkt och levande stad tar sin plats och roll som knutpunkt. Tillsammans med Kristianstad är staden en stark och drivande tillväxtmotor i Skåne, delar av Blekinge och Småland något som Östra Göinge ser positivt på.

**Kommentar:**

*Kommunen tackar för synpunkterna.*

### 3.3 Kristianstads kommun

Kristianstad anser att det pågående arbetet med skapandet av tillväxtmotor Kristianstad-Hässleholm är den största gemensamma frågeställningar av mellankommunal karaktär för den fortsatta fysiska planeringen. Genom utveckling av stationsområdet och dess omgivning visar förslaget på vilket sätt Hässleholm med kraft kan utgöra en viktig del i det arbetet.

Utifrån det pågående gemensamma arbetet mot tillväxtmotor Kristianstad-Hässleholm ser Kristianstad särskilt positivt på föreslagna strategier; *staden ska växa inåt genom förtätning, ny bebyggelse och funktioner koncentreras till centrum och längs stråk, Hässleholm stärkas som nav för kommunikation och möten, unika och varierade stadsmiljöer ska skapas samt staden ska rustas för ett förändrat klimat.*

Kristianstad anser att strategierna tydligt går att utläsa i efterföljande förslag till markanvändningen. Särskilt viktigt ur ett mellankommunalt perspektiv är avsnitten "Tema järnväg och station" samt "Geografiska fördjupningen får centrala staden". Dessa avsnitt målar upp en bild av ett stationsområde och dess omgivning med stor regional utvecklingspotential och tillgång får en framtida nordostskånsk

tillväxtmotor. Förslaget visar att plats finns för både spår och station för höghastighetståg, att Hässleholm C med spår och plattformar ska ses över för ökad kapacitet, att stationsområdet och stadsmiljöerna runt om ska utvecklas från endast knutpunkt för transport till att även utgöra mötesplats för näringsliv, besökare och boende samt att Skånebanan mellan Hässleholm och Kristianstad bör byggas ut till dubbelspår för att öka kapaciteten.

Kristianstad anser att förslaget "Hässleholm 2030" belyser vår största mellankommunala utmaning på ett bra sätt och visar på vilket sätt Hässleholm med kraft kan utgöra en viktig del i skapandet av en tillväxtmotor.

Kristianstad ser fram emot fortsatt gemensamt planeringsarbete.

**Kommentar:**

*Kommunen tackar för synpunkterna.*

### 3.4 Markaryds kommun

Markaryds kommun konstaterar att den fördjupade översiktsplanen för Hässleholms stad är ett framåt-syftande och intressant dokument. Av förklarliga skäl handlar stora delar av innehållet om Hässleholms betydelse nu och i framtiden som ett nav för kommunikation via järnväg. För närvarande pågår diskussionerna om sträckningen för en framtida höghastighetsjärnväg mellan Stockholm - Jönköping - Malmö där Hässleholm kan utgöra platsen för en placering av en höghastighetsstation.

Mot denna bakgrund ställer sig Markaryds kommun frågande till varför Markarydsbanan och kopplingen mellan Hässleholm - Halmstad - (Göteborg) inte nämns i dokumentet. Redan idag pendlar ca 700 personer dagligen mellan Markaryd och Hässleholm med omnejd med bil, buss eller tåg. Markaryds kommun hyser en förhoppning att Hässleholms kommun även är beredd att bidra till utveckling och höjd kapacitet på Markarydsbanan och föreslår detta som ett tillägg i riktlinjer för planering, sid. 51. I det fall en höghastighetsstation blir verklighet i Hässleholm kommer Markarydsbanan att få än större strategisk betydelse.

I övrigt har Markaryds kommun inget att erinra mot förslaget.

**Kommentar:**

*Kommunen tackar för synpunkten och planförslaget förtydligas avseende Markarydsbanan.*

### 3.5 Perstorps kommun



Perstorps kommun har inga erinringar mot planförslaget Perstorps kommun ligger strategiskt mellan Kristianstad/Hässleholm och Helsingborg med bra kommunikationsmöjligheter till fler arbetstillfällen, större kulturutbud m.m. som större städer kan erbjuda. Perstorp har därför goda förutsättningar för attraktivt boende. Det är därför väsentligt att Hässleholm utvecklas på ett positivt sätt i enlighet med de strategier som framförs. I detta sammanhang är bl.a. utveckling av Skånebanan väsentlig och smidiga bytesmöjligheter för vidare resande.

**Kommentar:**

*Kommunen tackar för synpunkterna och planförslaget förtydligas avseende Skånebanan.*

### 3.6 Höörs kommun

Utvecklingen av nya stambanor för höghastighetståg kommer att påverka tillgängligheten till Skåne på ett avgörande sätt. En centralt placerad station i Hässleholm är önskvärd ur Höörs kommuns perspektiv. Kommunen ser därför mycket positivt på Hässleholms planering för att utveckla stationsmiljön och stadskärnan med utgångspunkt i stationen som stadens hjärta.

**Kommentar:**

*Kommunen tackar för synpunkterna.*

### 3.7 Klippans kommun

Klippans kommun har inget att invända mot planförslaget, men önskar framföra följande: Höghastighetsbanan Malmö-Stockholm tillsammans med en fast förbindelse Helsingborg-Helsingör kommer medföra att Skånebanan får en ökad betydelse som koppling mellan de regionala kärnorna Hässleholm/Kristianstad och Helsingborg. Klippans kommun välkomnar därför att rubricerad plan betonar vikten av att stärka och bygga ut Skånebanan till dubbelspår.

**Kommentar:**

*Kommunen tackar för synpunkterna och planförslaget förtydligas avseende Skånebanan.*

## 4. Politiska partier

### 4.1 Alliansen (Folkpartiet, Kristdemokraterna, Moderaterna)

I den fördjupade översiktsplanen för Hässleholms stad 2030 föreskrivs att planområdet "Läreda utvecklas till ett handelsområde för volym- dagligvaru- och grossisthandel. Ej handel i form av shopping (gallerior) som istället ska lokaliseras till stadskärnan. Även kontor och verksam-

*beter som inte är störande för omgivningen kan lokaliseras hit."*

Alliansen anser förslaget att området utvecklas till ett handelsområde för volym-, dagligvaru- och grossisthandel i stora delar är bra. Alliansen stöder uppfattningen att handel i form av shopping (gallerier) ska lokaliseras till stadskärnan, i annat fall riskerar stadskärnan att minska i attraktivitet.

Inom planområdet Läreda finns sedan mycket lång tid, minst 40 år, viss lätt industriverksamhet (KIMA), vilken inte skulle vara förenlig med ligande planförslag. Om planförslaget antas i nuvarande skrivning hindras företagsutveckling, förutsättningar för nya arbetstillfällen och viktiga skatteintäkter. Nuvarande verksamhet i området etablerades under andra planförutsättningar och det kan noteras att när KIMA sökte förhandsbesked för bygglov 2013-04-09 avseende tillbyggnad hade Miljönämnden ingen erinran och gällande verksamheten föreligger ingen hög ljudnivå.

I Hässleholms kommuns strategiska plan är det fastslaget att Hässleholm ska vara en företagsvänlig kommun och kommunens kontakter med näringslivet ska kännetecknas av servicefokus, förståelse och lyhördhet. Det är viktigt för Hässleholms kommuns utveckling att man värnar såväl det befintliga näringslivet, som nyföretagande.

Med anledning av att planförslaget i denna del förhindrar att befintliga företag i det planlagda området Läreda utvecklas föreslår Alliansen att man ur planen bryter ut området med nuvarande befintlig lätt industriverksamhet och att man för detta avgränsade område i planförslaget anger markanvändning *handel och lätt industri*.

**Kommentar:**

*Befintliga verksamheter inom västra delen av Läreda bedöms "inte vara störande för omgivningen" eftersom de inte kräver skyddsavstånd till omgivande bebyggelse. Verksamheterna bedöms kunna lokaliseras tillsammans med volym-, dagligvaru- och grossisthandel och ryms därmed inom planförslagets beskrivning av Läreda. Planförslagets förtydligas.*

### 4.2 Folkets väl

Folkets Väl ställer sig bakom tankarna på ett hållbart samhällsbyggande. I detta ingår bland annat centrumutveckling, förtätning av bostadsbebyggelse, näringslivssatsningar kombinerat med en restriktiv hållning när det gäller exploateringen av vår natur.

Markanvändning

**Förtätning.** Vi stödjer planerna på en förtätning av bostadsbebyggelse inom en radie på en kilometer runt järnvägsstationen. Bokeberg norr ("Norden") är i detta sammanhang ett lämpligt område att bebygga med flerbostadshus. Vi anser det emellertid vara fel att planera för ny stadsbebyggelse långt från centrum. Det gäller såväl garnisonsområdet (Finjasjö Park) som området mellan garnisonsområdet (Finjasjö Park) och Hassellunden. Vi ifrågasätter även det lämpliga i att bygga ut det vattensjuka området vid Björklunda.

**Hässleholm Nord** ("Dryport Skåne"). Vi ställer oss inte bakom tankarna (sida 56) på att fortsätta utvecklingen av detta område "till södra Sveriges största verksamhets- och logistikpark med torrhamn". Tanken var fel från början och platsen är inte mer lämpad som "torrhamn" nu än tidigare.

**Avloppsreningsverket.** Beträffande avloppsreningsverket (sida 44 och 64) anser vi att utöver det föreslagna inre skyddsavståndet på 300 meter så skall även ett yttre skyddsavstånd på 1000 meter skrivas in gällande uppförandet av ny bostadsbebyggelse. Detta krav från vår sida är i linje med såväl Boverkets rekommendationer som de synpunkter som tidigare lämnats av Hässleholms Vatten AB, Miljönämnden liksom av konsultfirman Ramböll.

#### Konsekvenser - miljö

**Rikssintressen.** Under rubriken konsekvenser finns mycket som är värt att kommentera, men vi väljer att koncentrera oss på punkten Rikssintresse friluftsliv (sidan 107 och 108). Det är med förvåning vi kan konstatera att kommunen vidhåller sin negativa inställning till det naturområde av riksintresse som Länsstyrelsen i Skåne har föreslagit ska bildas runt Finjasjön.

#### Kommentar:

*Synpunkterna beaktas och planförslaget förtydligas avseende kommunens hållning rörande riksintresse friluftsliv. Motiv för utbyggnadsområdet har förtydligats.*

*Vid behov, som t.ex. i Björklundaområdet, kommer utredningar kring områdets mark- och vattenförhållanden att genomföras och exploateringen kommer därefter att anpassas utifrån förutsättningarna på platsen. Frågan kommer att hanteras vidare i detaljplanearbetet.*

*För reningsverket förslås ett skyddsavstånd på 0-300 meter. Inom skyddsavståndet tillåts ingen känslig markanvändning. Ett avsteg från den här principen görs för befintlig detaljplanerad bostadsbebyggelse i skyddsområdets sydvästra hörn. 300-1000 meter från reningsverket föreslås ett påverkansområde. Befintlig bebyggelse och byggrätter i befintliga detaljplaner ligger fast som tidigare och är juridiskt bindande. Inom*

*påverkansområdet tas inga nya detaljplaner för känslig bebyggelse fram, förutom avseende området i anslutning till Sjöröds gård och befintlig förskola där kommunen kommer här att pröva lämpligheten för blandad stadsbebyggelse i detaljplan.*

### 4.3 Miljöpartiet

Hösten 2013 lämnade Miljöpartiet i Hässleholm synpunkter om Programmet. Vi anser att många av synpunkterna är beaktade i aktuellt samrådsförslag.

#### Vision och Målbild

Planens vision (sidan 34) och målbild (sida 35) är mycket tilltalande. Värdet av naturen och ekosystemtjänsterna beaktas på ett tydligt och självklart sätt. Det är svårt att tänka sig en attraktiv stad i framtiden utan "stora och små parker och grönområden ... väl sammankopplade ... platser för både avkoppling, aktivitet och lek ... som utgör mötesplatser och bidrar till lokalt omhändertagande av dagvatten och erbjuder svalka på sommaren".

Vad gäller målbilden om "en grön och robust stad" finns det få konkreta riktlinjer i förslaget vad gäller "förutsättningar för människor att leva hållbart och klimatsmart". Naturskydd och utveckling av gång- och cykelvägar är någorlunda mer framstående men inga riktlinjer finns om ambitionen angående energiförbrukning i ny bebyggelse, renovering av befintlig bebyggelse, antal parkeringsplatser per bostad eller ett krav på maxavstånd till ett grönt område från varje bostad. Detta bör finnas i FÖPen.

#### Kommentar:

*Synpunkterna beaktas och planförslaget justeras och kompletteras med ställningstagande avseende maxavstånd å 200 meter från bostad till park/rekreatiomsområde. Planförslaget utvecklar resonemangen om parkeringsbehov samt energisnål arkitektur. Ytterligare ställningstaganden kring P-norm kommer att tas fram i arbetet med trafikplan för Hässleholms stad. Generella ställningstaganden om energifrågor bör tas i arbetet med en ny översiktsplan för hela kommunen.*

#### Utbyggnadsstrategi

På sidan 38 och 39 anser vi att skrivningar under rubrikerna "Låt naturen ta plats i staden" och "Rusta staden för ett förändrat klimat" samt strategierna därunder är mycket bra.

#### Markanvändning

De kortsiktiga ekonomiska konsekvenserna är enklare att begripa än de långsiktiga ekonomiska, sociala och miljökonsekvenserna. Det innebär att vid intressekonflikter är det enklare att argumentera för en exploatering än för bevarande. Därför måste FÖPen vara ännu tydligare och påtagligare vad

- gäller skydd och tillgång till naturen i staden samt om investeringar som har koppling till folkhälsa (t.ex. cykelvägar, idrott och mötesplatser). Detta krävs för att säkra att visionen förverkligas. Nedan följer några exempel på hur detta kunde göras:
- Sidan 43 och delområdena: Alldeles för få områden för utövande av idrott påpekas. Fler befintliga idrottsområden ska inkluderas/markeras, t.ex. Göingevalen, multisporthallen vid T4-skolan, golfbanan och ridsportsområdet i Österås. Mark för Idrott (befintlig och ny) ska finnas i varje geografiskt delområde och även vid Hässleholmsgården.
  - Sidan 47, Riktlinjer för planering:
    - o Ansats 2: lägg till orden "idrott" och "utbildning" alltså "såsom kontor, handel, *idrott och utbildning* för att få platsen att användas på flera tider på dygnet."
    - o Ansats 6: Skriv istället "*Det ska finnas en god tillgänglighet till natur och parker inom bostädernas närområde.*" Här bör man komplettera med "*Maxavstånd till grönområde från nya bostäder ska vara 300 meter. För befintliga bostäder som över-skrider avståndet ska inte situationen försämraras/avståndet utökas*".
  - Sida 48 under rubriken "Gröna kvaliteer" i andra meningen ändra ordet "bör" mot "ska"; "Om ytan inom den egna fastigheten är väldigt begränsad *ska* kompensationsåtgärder i närområdet..." Samma ändring i andra stycket, andra meningen; "de närmaste *ska* finnas inom 50 meter från bostaden." Så är inte skrivet i citerat rapport men Hässleholm kan besluta om att skriva det som ett krav.
  - Sida 53, Riktlinjer för planering:
    - o Ansats 4: Lägg till ordet " fler"; "*Fler, gena, trygga och säkra cykelvägar*".
    - o Ansats 11: lägg till "och bygg ut cykelnätet".
  - Sida 55, Riktlinjer för planering:
    - o Ansats 7: Att använda sig av metoder som balanseringsprincipen är mycket viktigt med tanke på den omfattande exploateringsepok som kommer. Därför bör här ändras ordet "kan" till "ska". Kompensationsprincipen ska även gälla exploatering av nya områden för industrier och verksamheter. Kompensationen kan ske inom planens gränser men också utanför vid behov.
    - o Lägg till en ansats om att naturvårdsanpassa förvaltningen av gata och park.
  - Sida 60 och 61, Trafikbuller. Bullermätningen är för befintlig trafik. En ökning av tågtrafik och övrig kollektivtrafik samt tillkomsten av höghastighetståget ska ske. Därför bör en prognos för bullerutveckling finnas och tydligare riktlinjer om bebyggelses avstånd till järnvägen och till vägar ska finnas i planen. Texten på sidan 61 bör göras till riktlinjer och anpassas till framtida förväntade buller.

- Ett bra exempel om tydliga riktlinjer finns på sidan 82 under rubriken "Grönstruktur".

#### Övrigt

##### Kommunala naturreservat

I Örebro stad gäller ett maxavstånd till naturreservat från bostäderna på 400 meter. Enligt utbyggnadsstrategin "Skapa unika och varierade stadsmiljöer" ska staden "våga sticka ut". Med glädje läser vi om förslag till kommunalt naturreservat på två av de fem geografiska delområdena. **Vi anser att mark för kommunalt naturreservat ska finnas i alla geografiska delområdena.** Detta ökar stadens attraktivitet, kan påverka bostadspriserna positivt, leder till bättre folkhälsa och minskade vårdkostnader och förbättra tillgången till värdefulla ekosystemtjänster samtidigt som naturen skyddas.

I övrigt ska naturvårdsprogrammen respekteras vid översikts- och detaljplaner.

##### Geografiskt delområde Nordöstra staden

Området präglas av omfattande befintliga och planerade verksamhetsområden/industrier. Det är därför extra viktigt att säkra naturområden runt om bostäderna som ska fungera som skyddsvall.

##### Geografiskt delområde Sydöstra staden

Krav på fortsatt grönt stråk från Stattena in i den nya stadsdelen Björklunda bör finnas i planen. Även det gröna stråket runt Röinge bör förlängas in i utredningsområdet 19.

##### Riksintressen (sida 30)

Strandskydd som beskrivs i avsnittet är mycket viktigt för naturskydd och allmänhetens tillgång till naturen. Det ska tydligt framgå att skyddsområdena inte ska bebyggas.

##### Förtätning

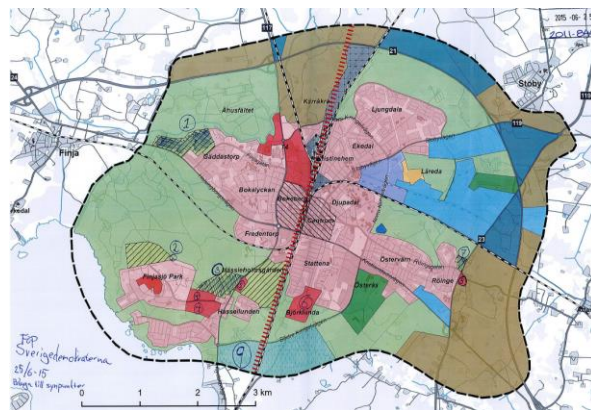
Enligt befintliga rapporter nya byggnationer inom en radie på 1 km från tågstationer i Skåne skulle möjliggöra en fördubbling av befolkningen. Det betyder att åkermark inte behöver exploateras.

##### Kommentar:

*Synpunkterna beaktas. Planförslaget har kompletterats och förtydligats bland annat när det gäller tillgång och avstånd till grönytor och sociala värden. Befintliga idrottsområden inkluderas i kartmaterialet. Riktlinjer för planering har ersatts med ställningstaganden för att göra planförslaget skarpare och kommunens åtaganden tydligare. Bulleravsnittet har uppdaterats och ett förtydligande görs om att de angivna värdena gäller för prognosticerad framtida trafikmängd år 2030. Riskutredning avseende bebyggelsens avstånd till*

järnväg har uppdaterats 2017 och planförslaget har justerats utefter detta.

Utifrån förslag till grönplan för Hässleholms stad har FÖP:en kompletterats med nya förslag på naturreservat just med avsikt att alla delar av staden ska ha tillgång till värdefull natur. Strandskyddet är reglerat i lag och eventuella dispenser tas i förekommande fall i detaljplan och måste i så fall godkännas av länsstyrelsen, eller, utanför detaljplan, i strandskyddsdispensärenden som bygglovsavdelningen hantlar.



#### 4.4 Sverigedemokraterna

Sverigedemokraternas ändrings förslag/synpunkter till föp. Se bifogad karta.

1. Bevara natur i å-nära miljö. Utredningsområde blandad stadsbebyggelse väster om Gäddastorp skall vara naturområde.
2. Utredningsområde blandad stadsbebyggelse på garnisonen skall följa befintligt staket som idag finns runt området.
3. Natursköna områden nära Hässleholmsgården skall ej bebyggas. Utredningsområde blandad stadsbebyggelse väster om Hovdalavägen, söder om Hässleholmsgården, skall vara naturområde.
4. Utmed Garnisonsvägen, båda sidor om. Skall vara naturområde, blandad stadsbebyggelse stämmer ej överens med Sverigedemokraternas syn på förtätning. Bebyggelse är ej lämpligt då delar av området är inom skyddsavståndet på 1000m från reningsverket.
5. Ny blandad stadsbebyggelse öster om Hovdalavägen är mer lämplig som naturområde.
6. Ny blandad stadsbebyggelse i Björklunda skall ej uppföras. Markförhållandena är ej optimala samt att området är inom 1000m från reningsverk. Området blir natur och parkmark.
7. Utredningsområdet blandad stadsbebyggelse Röingegatan/rv 23 skall vara natur. Då området är omringat av Kulturhistoriska fornlämningar i en värdefull miljö.
8. Öster om RV 23 i Röinge. Ny blandad stadsbebyggelse skall tas bort. Det finns hinder i infrastrukturen samt att det strider mot Sverigedemokraternas syn på förtätning av staden.
9. Upprätta 1 000 meter skyddsavstånd till reningsverket. Enligt Rambolls utredning 2014-05-28.

#### Kommentar:

Efter samrådet har SBK studerat vidare de områden som föreslogs som utredningsområden vilket resulterat i att de flesta inte längre finns med i förslaget. Även avgränsningen av blandad stadsbebyggelse längs Garnisonsvägen har justerats med hänsyn till höga naturvärden och anståndet till reningsverket. Planförslaget kompletteras med motiv till föreslagen markanvändning i respektive område. Ställningstagandet kring skydds- och påverkansavstånd till reningsverket har omarbetats och kompletterats.

När det gäller Björklundaområdet kommer utredningar kring områdets mark- och vattenförhållanden att genomföras och exploateringen kommer därefter att anpassas utifrån förutsättningarna på platsen. Frågan hanteras vidare inom ramen för detaljplanearbetet.

#### 4.5 Kristdemokraterna

En mycket väl genomarbetad plan som bör ge underlag för vägledning för Hässleholms stads framtida planering. Planen tar sikte på 15 år framåt som på ett sätt kan vara betryggande men å andra sidan är det en lång tid framåt som vi binder upp oss för hur staden skall utvecklas. Vi vet att vi möts av in- och omvärldsförändringar som gör att vi får vara öppna för om disponeringar på det som benämns **Focus i processen sid 11**. Ett exempel är nuvarande Sverigeförhandlingarna om stambanan. Denna fråga var inte så aktuell för några år sedan och gör att man måste kunna anpassa sig till inre- och yttre krav/önskemål.

Under **Tema Bostäder**, sid 46, "Inom hela centrum inkl. det nya området kan det rymmas c:a 4.500 bostäder". Utöver detta kan bostäder byggas i bl.a. T4-området, Garnisonen och Björklundaområdet. Befolkningsökningen för Hässleholms hela kommun beräknas i annan utredning bli c:a 1.600 -1. 700 invånare fram till 2030 eller c:a 1 00/år. Med detta måttet är planer för bostadsbyggande väl tilltaget om man utgår från att befolkningsökningen inte enbart skall tillfalla Hässleholms stad.

Under **Tema Teknisk försörjning**, sid 64, har tagits upp att skyddsavståndet på 300 meter hållas från reningsverket till omkringliggande bebyggelse. Vi ser det viktigt att man iakttar stor försiktighet med bebyggelse allt för nära reningsverket som kan orsaka framtida olägenheter.

Vi har tillsammans med Moderaterna och Folkpartiet skrivit ett särskilt yttrande gällande planområde Läreda. Under **Handel**, Sid 43 "Läreda utvecklas ...". Området bör vara *handel och lätt industri*. Med en ändring kan vi ge ett exempel på att leva upp till vad som skrivs under **Tema näringsliv** på sid 56 och möta näringslivets behov för dess utveckling. I möte med näringslivsrepresentanter skall vi framstå som delaktiga och problemlösare och inte byråkratiska och fyrkantiga.

Med ovan redovisade synpunkter och ett särskilt yttrande med en avvikelse ställer vi oss bakom förslaget.

#### **Kommentar:**

*Synpunkterna beaktas och planförslaget justeras. Planförslaget har förtydligats avseende vad planeringsberedskap innebär och ett tydligare resonemang förs också om befolkningsprognos i förhållande till planeringsberedskap. För reningsverket förslås ett skyddsavstånd på 0-300 meter. Inom skyddsavståndet tillåts ingen känslig markanvändning. Ett avsteg från den här principen görs för befintlig detaljplanerad bostadsbebyggelse i skyddsområdets sydvästra hörn. 300-1000 meter från reningsverket föreslås ett påverkansområde. Befintlig bebyggelse och byggrätter i befintliga detaljplaner ligger fast som tidigare och är juridiskt bindande. Inom påverkansområdet tas inga nya detaljplaner för känslig bebyggelse fram, förutom avseende området i anslutning till Sjöröds gård och befintlig förskola där kommunen kommer här att pröva lämpligheten för blandad stadsbebyggelse i detaljplan.*

## 5. Företag och föreningar

### 5.1 TeliaSonera Skanova Access

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet, det vill säga när detaljplanarbete påbörjas, för att få med befintliga ledningar i planeringsunderlaget. På så sätt kan oförutsedda hinder i planeringen som berör Skanovas nät undvikas för att få en smidigare och snabbare planprocess. Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på planeringsunderlaget. Kontakta <https://www.ledningskollen.se>.

#### **Kommentar:**

*Kommunen tackar för informationen och synpunkten beaktas.*

### 5.2 E.ON Sverige AB

E.ON Elnät ser med tillförsikt fram mot den utveckling som översiktsplanen beskriver. E.ON Elnät har för avsikt att samarbeta i en konstruktiv anda för att åstadkomma de bästa tekniska lösningarna i varje förekommande fall och på så sätt bidra till ett ändamålsenligt genomförande av intentionerna i planen.

E. ON Elnät har områdeskoncession inom största delen av området som berörs av den fördjupade översiktsplanen och har därmed hög- och lågspänningsanläggningar (lokálnät) samt regionnät med fördelningsstationen HHM markerad med röd prick i bifogad översiktskarta över högspänningsanläggningarna. I samband med kommande detaljplanläggning förutsätter E.ON Elnät att hänsyn tas till bolagets befintliga anläggningar.

Inom området har EON Elnät pågående utbyggnadsprojekt vilka förutsätts kunna bedrivas på oförändrat sätt oberoende av planförslaget.

E. ON Elnäts elanläggningar (stationer, luftledning- ar och jordkablar) är väsentliga komponenter för en möjlig utveckling och utbyggnad av Hässleholms stad och kommun. En organisk tillväxt i den meningen att fler människor flyttar in i kommunen och fler företag etableras kräver moderna och stabila energilösningar m.h.t både effekt- och energitillgänglighet.

En utbyggnad av Hässleholms stad kommer att kräva en utbyggnad av elnätet såsom ledningar och transformatorstationer m.m. Dessa frågor kommer att behandlas i framtida detaljplanering. Det är önskvärt att kommande utbyggnad planeras i samråd mellan ledningsägaren och exploatören för en så bra lösning som möjligt ska uppnås. E. ON Elnät önskar därför att bli kontaktade på ett tidigt stadium i detaljplaneringen.

E.ON Elnät önskar återkomma med utförligare svar och vid behov förslag på placering E- u- och l- områden i samband med att detaljplan upprättas för området. I det fall detaljplan inte upprättas för ett område där våra anläggningar berörs förutsätter E.ON Elnät att bolaget i samband med prövning av bygglov samt fastighetsbildning får möjlighet att yttra sig.

För upplysningar om E.ON Elnäts lokalnäts anläggningar och planering av framtida elförsörjning kontaktas Richard Persson, E.ON Elnät Sverige AB, tfn 070-542 33 95, för regionnät kan kontaktas med Mats Jönsson, One Nordic AB, på telefon 070-580 92 43.

E.ON Elnät förutsätter att bolagets befintliga anläggningar kan vara kvar i nuvarande läge och utförande. Kostnader som uppkommer i samband med ombyggnationer/ledningsändringar kommer E.ON Elnät alltid att fakturera Hässleholms kommun eller den aktör som orsakar kostnaden. Vid nybyggnation och utbyggnad av elnät bekostas detta via anslutningsavgifter. Hänvisning görs till aktuella avtal och andra juridiska överenskommelser.

En av de väsentligaste förutsättningarna för ett lyckat förnyelse- och expansionsarbete är tillståndprocessen. Att mark och plats upplåts för ny E.ON Elnäts anläggningsetablering är en absolut förutsättning och här är Hässleholms kommun en av nyckelspelarna tillsammans med privata markägare. Idag uppfattar E.ON Elnät att just denna process är långsam och försvårar framdriften.

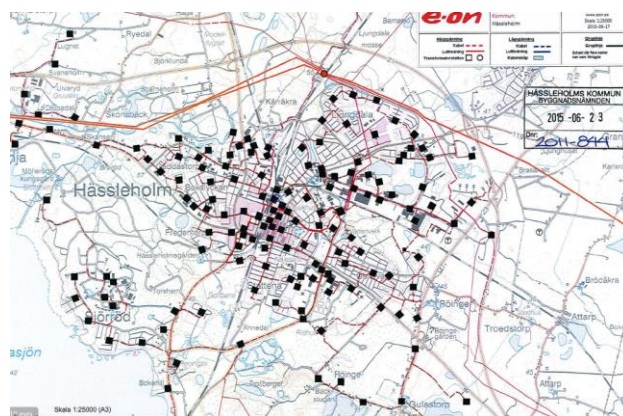
Ett exempel på ett aktuellt och komplicerat fall är E.ON:s transformatorstation "Verket" med placering strax söder om järnvägsstationen på västra sida om spåret. Diskussioner har förts om ny placering på annan plats söder om Hässleholm, en komplicerad process som innebär lång handläggnings- och projekttid samt genererar stora intrång för kabelförläggning och kräver en ny inhägnad plats för det nya stationsområdet.

Enligt E.ON Elnät är ombyggnaden av 20 k V transformatoranläggningen väster om järnvägsstationen, "Verket", komplicerad och tidskrävande. Transformatorstationen har en central roll i elförsörjningen av stora delar av Hässleholm. Skulle man därutöver föreslå en flytt/ombyggnad av regionnätets ledningar eller regionnätets fördelningsstation norr om Hässleholm krävs betydande åtgärder som kan ta upp till flera år med koncessionsansökningar och marktillträde. Om kommunen trots allt önskar ombyggnad/flytt av E.ON Elnäts befintliga anläggningar får kommunen stå för samtliga kostnader som uppstår i samband med detta.

E.ON Elnät har för avsikt att bibehålla regionledningarna och fördelningsstationen i området därför bör inte transformatorstationsområdet vara markerad som trafikområde för järnväg.

Då regionnätledningarna samt fördelningsstationen har stor betydelse inte enbart för Hässleholms kommun utan för en stor region yrkar E.ON Elnät på att dessa ska redovisas såväl i planens verbala del som i dess kartdel, se orange linjer i bifogad karta över våra anläggningar i området. På sida 64 "Tema Teknisk Försörjning" bör man ändra texten "Kraftledningar" till "Elkraftförsörjning" där kraftledningarna och stationen HHM bör vara omnämnd med dess funktion för Hässleholmsområdet.

E.ON Elnät väljer den tekniska lösning som lämpar sig bäst med hänsyn till de aktuella omständigheterna. Detta betyder i praktiken att en luftledning såväl som markkabel kan vara aktuella också i framtiden. Formuleringen i kommunens bilaga Markanvändning 2030 under stycket Kraftledningar där anges att "på sikt ska dessa grävas ner" känns därför olycklig och i konflikt med bolagets intressen.



#### Kommentar:

*Synpunkterna beaktas och planförslaget justeras. Kommunen kan med glädje konstatera att en överenskommelse har gjorts med E.ON avseende nedgrävning av de omnämnda luftledningarna. Kommunen menar att fördelningsstationen och utpekade trafikområde för järnväg inte står i strid med varandra.*

### 5.3 Göingebygdens Biologiska Förening

Göingebygdens biologiska förening lämnar följande synpunkter:

- Inbegrip Stoby tätort i planeringen.
- Bra med synsätten att betona det gröna perspektivet, förtäta staden och hushålla med marken.
- Ifrågasätt uppkomsten av stora asfalterade ytor.
- Beakta behovet av moderna cykelparkeringsplatser.
- Placera "gröna tak" på lämpliga platser.
- Möjliggör fungerande förutsättningar att driva jordbruk i perifera områden.

#### Kommentar:

*Kommunen tackar för, och beaktar synpunkterna. Kommunens bedömning är att Stoby och andra stadsnära orter bäst hanteras i den kommunövergripande översiktsplanen, t.ex. Tormestorp, Finja m.fl.*

#### 5.4 Hesslegårdens Golf AB

Hesslegårdens Golf AB ser inga skäl till att golfbanan ska vare sig ianspråkats eller utredas inom de närmaste 15 åren. Planen innehåller ej tillräckliga analyser, motiv eller utredningar som motiverar att golfbanan med all sin positiva verksamhet för kommunen ska tas bort. Förslaget innehåller inga alternativa befolkningsprognoser eller beräkning av hur mycket mark som erfordras fram till 2030. Större delen av golfbanan ligger dessutom inom stambanans bullerzon, vilken sannolikt kommer att utökas med de nya snabbtågen, och borde därmed inte vara attraktiv för bostäder. Handlingarna bör kompletteras med bullerzoner med och utan höghastighetståg. Gång- och cykelstråk över golfbanan bör inte komma till stånd så länge golfbanan är aktiv eftersom det skulle innebära en stor risk för de som färdas där. Förslag på hur gående och cyklister kan röra sig förbi golfbanan bifogas i en separat skrivelse. Till synpunkterna bifogas också en konsekvensbeskrivning av vilka följder en **nedläggning** av golfverksamheten skulle kunna få.

#### **Kommentar:**

*Synpunkterna beaktas och noteras. Planförslaget har sedan samrådet omarbetats och golfbanan pekats inte längre ut för blandad stadsbebyggelse. Kommunen ser behov av ny cykelkoppling mellan Stattena och Hassellunden. Markanvändningskartan visar det översiktliga behovet av en koppling och inte en exakt dragning. I samband med en framtida utbyggnad av höghastighetsjärnvägen finns möjlighet att se över cykelkopplingen mellan Björklunda/ Stattena och Sjörröd/Garnisonen.*

#### 5.5 Paroc AB

Paroc AB inkom med två synpunkter.

Paroc arbetar för att minska miljöpåverkan för både process och produkt, ett arbete som även omfattar miljöpåverkan från transporter. Paroc utreder därmed möjligheterna att transportera in- och utgående material och produkter via tåg på industrispåret. Därmed motsätter sig Paroc förslaget att ta bort stickspåret från Läreda industriområde.

Vidare påpekar Paroc att de har bedrivit sin verksamhet på Läreda industriområde sedan 1968 samt att en omlokalisering av verksamheten inte är tekniskt eller ekonomiskt möjlig.

#### **Kommentar:**

*Synpunkterna beaktas och noteras. Planförslaget har sedan samrådet omarbetats och industrispåret föreslås inte längre tas ur bruk. En riskutredning avseende farligt gods på industrispåret visar också att befintliga transporter inte är av en omfattning som föranleder ytterligare utredning för skyddsåtgärder eller flytt av verksamheten.*

#### 5.6 KIMA Heating Cable AB

KIMA Heating Cable AB inkom med tio synpunkter på samrådshandlingen.

1. KIMA efterfrågar att kommunen stöttar och främjar industrin och möjliggör för långsiktig planering och utveckling på de platser där företagen är etablerade.
2. KIMA saknar och efterfrågar dialog med kommunen i framtagandet av översiktsplaner.
3. Det är viktigt att FÖP:en är tydlig avseende hur föreslagna förändringar ska tolkas, exempelvis vem som ska bekosta en flytt av verksamheter.
4. Det saknas kostnadsberäkningar och konsekvensanalyser för föreslagna förändringar i markanvändningen, exempelvis borttagande av industrispår, flytt av verksamheter m.m.
5. Det saknas en miljöutredning av föreslagna ändringar som kan jämföras med ett nollalternativ.
6. FÖP:en ska ange vad som menas med ”industriområde”, det ska inte benämnas som ”annan verksamhet”.
7. Behåll industrispåret och utvecklas verksamheten.
8. Ta bort ställningstagande om att ”flytta befintlig närings- och industriverksamhet” för att ge plats för handelsområde. Låt befintliga verksamheter vara kvar.
9. Ändra benämningen ”Läreda handelsområde” till ”Lätt industri – och handelsområde”.

10. Ändra stadsplanen på Läreda så att alla fastighetsägare får lov att bygga på och utnyttja sin mark på lika villkor.

**Kommentar:**

Planförslaget har sedan samrådet arbetats om. Ställningstagandet att avveckla industrispåret är borttaget ur planförslaget. Planförslaget har också förtydligats avseende markanvändningen i Läreda och benämningen av densamma. En miljöbedömning av planförslaget konsekvenser görs i till planförslaget tillhörande MKB. Ekonomiska beräkningar görs i det skede då åtgärder som pekas ut i FÖP:en ska genomföras, vid respektive projektbeskrivning, i samband med detaljplan eller liknande.

### 5.7 IF Metall MittSkåne

IF Metall MittSkåne ställer sig bakom KIMA Heating Cable AB's yttrande.

**Kommentar:**

Se kommunens svar på KIMA Heating Cable AB's yttrande.

### 5.8 VEAB Heat Tech AB, Saferoad Smekab AB och KIMA Heating Cable AB

VEAB Heat Tech AB, Saferoad Smekab AB och KIMA Heating Cable AB inkom med synpunkter som även återfinns KIMA Heating Cable AB's remissvar under siffrorna 1, 4, 5, 7, 9 och 10. Bifogat fanns även 57 namnunderskrifter till stöd för yttrandet.

**Kommentar:**

Se kommunens svar på KIMA Heating Cable AB's yttrande.

## 6. Privatpersoner

Den fråga som engagerat flest privatpersoner är frågan om skyddsavstånd till reningsverket. 20 yttranden från privatpersoner handlar om att man vill se ett skyddsavstånd på 1000 meter mellan reningsverket och ny bostadsbebyggelse.

Samlad kommentar kring skyddsavstånd till reningsverket:

För Hässleholms reningsverk förlås följande: Skyddsavstånd 0-300, meter räknat från det störande verksamhetsområdets gräns. Inom skyddsavståndet tillåts inga bostäder eller annan känslig markanvändning. Ett avsteg från den här principen görs för befintlig detaljplanlagd bostadsbebyggelse i skyddsområdets sydvästra hörn. I kommande detaljplanearbeten ska kommunen verka för att säkerställa att markanvändningen inom skyddsområdet inte

ska tillåta bostäder eller annan känslig markanvändning där det i dag saknas ställningstaganden.

Påverkansområde 300-1000 meter räknat från det störande verksamhetsområdets gräns. Befintlig bebyggelse och byggrätter i befintliga detaljplaner kan byggas ut i enlighet med de juridiskt bindande detaljplanerna. Inom påverkansområdet tas inga nya detaljplaner för känslig bebyggelse fram, förutom för området i anslutning till Sjöröds gård och befintlig förskola. Kommunen kommer här att pröva lämpligheten för blandad stadsbebyggelse i detaljplan. Konsekvenserna av närheten till reningsverket utreds och beskrivs i planarbetet.

### 6.1 Person 1

Person 1 vill ha minst 1000 meter mellan reningsverket och ny bebyggelse i Sjöröd. Om inte kommer framtiden att fyllas med klagomål från boende. Bland annat störande lukt kommer att störa nyinflyttade, särskilt om det byggs höga flerfamiljshus närmre reningsverket än vad specialister rekommenderat kommunen.

**Kommentar:**

Se samlad kommentar kring skyddsavstånd till reningsverket ovan.

### 6.2 Person 2

Person 2 finner det förvånande att kommunen valt att göra tvärt emot vad sakkunniga och experter rekommenderar när det gäller 1000 meters skyddsavstånd från reningsverket till nya bostäder. Om nyinflyttade i framtiden klagar på lukt från reningsverket kan det bli en dyr affär för medborgarna.

**Kommentar:**

Se samlad kommentar kring skyddsavstånd till reningsverket ovan.

### 6.3 Person 3

Strategin ”att rusta staden för ett förändrat klimat” borde innebära att man är mycket återhållsam med att bygga nära Finjasjön så att årliga problem med översvämningar inte behöver dyka upp. Genom att hushålla med skattemedlen och planera långsiktigt kanske pengarna kan gå till viktigare saker som skola och omsorg.

**Kommentar:**

Planförslaget har uppdaterats avseende klimatanpassning och översvämningrisk, samt ställningstaganden rörande behov av vidare utredning i såväl detaljplaneskedet som genom framtagande av planeringsunderlag för dagvatten- och översvämningshantering.

### 6.4 Person 4



Person 4 föreslår ett antal lokala och generella åtgärder, bland annat:

- Utveckling av handel på norra sidan av stationen.
- Utveckling av stationsbyggnaden med fler butiker och restauranger, ny alternativ breddad gångbro, förlängda perrongtak, gångbro mellan stationen och Kulturhuset.
- Vid Stadshuset behöver torget piffas upp och vägen (Viaduktgatan) grävas ner så att skateparken kan kopplas ihop med torget.
- Flytta bussterminalen till Magasinsgatan och utveckla Järnvägsgatan med handel och grönska.
- Uppväck den gamla tåglinjen till Göteborg via Markaryd.
- Krav på lägsta antal våningar i stationsnära läge, vilket möjliggör mer grönyta och fler bostäder.
- Det är viktigt med ett levande torg. Stortorget kan t ex få fler bänkar, en stor springbrunn och några fasta byggnader.

**Kommentar:**

*Kommunen tackar för synpunkterna. Flera av de föreslagna åtgärderna är sådant som finns med i planförslaget och förtydligas i utställningsversionen.*

### 6.5 Person 5

Person 5 anser att ett skyddsavstånd på 1000 meter ska kring reningsverket, som utredningen kommit fram till, ska gälla.

**Kommentar:**

*Se samlad kommentar kring skyddsavstånd till reningsverket.*

### 6.6 Person 6

Person 6 finner det anmärkningsvärt att politiker och tjänstemän inte lyssnar till den konsultutredning som tagits fram angående skyddsavstånd mellan reningsverket och ny bebyggelse. Person 6 är också kritisk till att kommunen vill göra fritt fram för ny bebyggelse på mark som är föreslagen som riksintresse för friluftsliv och där just bebyggelseexploatering inte är lämpligt.

**Kommentar:**

*Se samlad kommentar kring skyddsavstånd till reningsverket.*

*Kommunen anser att planförslaget är förenligt med det föreslagna riksintresset för friluftsliv. Text kring detta har uppdaterats i planhandlingen. Ny bebyggelse inom riksintresseområdet ska placeras och utformas så att riksintresset inte påtagligt skadas.*

### 6.7 Person 7

Person 7 anser att det är en nödvändighet att staden ska växa inåt genom förtätning, att fortsätta växa ytmässigt blir kostsamt. Vid ny bebyggelse måste stor hänsyn tas till tillgänglighet, behov av olika sorters äldreboende och tillgänglighet till stationen. En utredning bör göras för att utreda möjligheten att skapa en ny tillfart till stationen från Viaduktgatan så att Drottninggatan, som är en bostadsgata, inte blir belastad med mer trafik.

**Kommentar:**

*Planförslaget har kompletterats med en fördjupning för utvecklingsområdet Norden. En vägförbindelse mellan Magasinsgatan och Viaduktgatan föreslås för att leda trafik till och från stationen.*

### 6.8 Person 8

Person 8 håller med om att delar av stadsmiljön kan göras mer attraktiv. Han påpekar även att:

- Förtätning ska göras på sådant sätt att parker, gamla träd och skogsdungar kan bevaras.
- Det är trist om åker- och betesmarkerna vid Stattenas utkanter förvandlas till villaområden.
- Intrycket av trädgårdsstad är viktigt för trivselen. Stenlagda trädgårdar ger ett kargt och ogästvänligt intryck.
- Gatorna i centrum borde göras smalare och kantas av träd.
- Det borde vara lättare att gå/cykla än att ta bilen i centrala Hässleholm. Alla ska kunna ta sig fram säkert med cykel.
- Kristianstadsvägen är en barriär – det borde finnas fler övergångsställen.
- Det vore bra om Hässleholm kunde profilera sig ännu mer som en miljökommun.

**Kommentar:**

*Kommunen tackar för synpunkterna. Flera av de föreslagna åtgärderna är sådant som finns med i planförslaget och förtydligas i utställningsversionen.*

*I Björklundaområdet planerar kommunen för att området ska utvecklas till ett varierat bostadsområde med både villor, parhus/radhus och flerbostadshus. Betesmarkerna kommer att bevaras och ambitionen är att stenmurarna och de större träden i området ska bevaras så långt det är möjligt. Det är önskvärt att området får en trädgårdsstadskaraktär och till viss del kommer planbestämmelser att införas för att hantera dessa frågor. Frågorna hanteras vidare i detaljplanearbetet för Björklunda.*

### 6.9 Person 9

Person 9 vill att beskrivningen av hans fastighet ändras från natur till jord- och skogsbruk.

**Kommentar:**

*Markanvändningskartan visar den övervägande användningen av marken i ett område. Inom "natur" ryms även inslag av jord- och skogsbruk.*

*Angående reningsverket, se samlad kommentar kring skyddsavstånd till reningsverket ovan.*

### 6.10 Person 10

Person 10 påminner om Edelsvärds idealplan, som var förebild för Hässleholms första stadsplan och pekar på ett antal punkter där modern stadsplanering avviker från planen bland annat gällande byggnaders orientering. Han pekar också på ett antal misstag som begåtts när stadens byggts ut, t ex vid Nytorget, Stadsparken, Andra Avenyen och Ekbackaområdet. Person 10 protesterar mot byggnation av höghus i anslutning till Sjöröd utan betydlig buffert till den befintliga bebyggelsen och att viktiga rekreativstråk hamnar mitt i tät bebyggelse. Sommarstaden Sjöröd som uppstod vid sekelskiftet 1900 bör värderas lika högt som liknande områden; exempelvis Ystad Sandskog, Skälderviken och Äspet i Åhus.

Person 10 yrkar att skydds-zonen på 1000 meter till reningsverket bibehålls.

#### **Kommentar:**

*Det fortsatta arbetet med omgestaltning av ny bebyggelse i detaljplanen för området i anslutning till Sjöröds gård kommer att ta hänsyn till områdets kulturhistoriska värden. De ställningstaganden som görs i den fördjupade översiktsplanen, bland annat avseende bebyggelsens placering, kommer att utgöra underlag för den fortsatta planeringen.*

*Angående reningsverket, se samlad kommentar kring skyddsavstånd till reningsverket ovan.*

### 6.11 Person 11

Person 11 anser att förslaget inte är acceptabelt när det gäller utbyggnad av området norr om Sjöröd. Sjöröd är ett både naturmässigt och bebyggelsemässigt unikt område och är en tillgång för Hässleholm som man absolut måste värna. Om området överhuvudtaget ska byggas måste det anpassas till nuvarande bebyggelse samt att en väl tilltagen buffert skapas mot det befintliga villasamhället. Grönkan samt alla ekar längs cykelvägen bevaras. Vidare anser Person 11 att det är av vikt att skyddsavståndet till reningsverket 1000 meter respekteras.

#### **Kommentar:**

*Det fortsatta arbetet med omgestaltning av ny bebyggelse i detaljplanen för området i anslutning till Sjöröds gård kommer att ta hänsyn till områdets kulturhistoriska värden. De ställningstaganden som görs i den fördjupade översiktsplanen, bland annat avseende bebyggelsens placering, kommer att utgöra underlag för den fortsatta planeringen.*

### 6.12 Person 12

Person 12 anser att det är extremt olämpligt att bryta sönder en väl fungerande och värdefull miljö med den intensivt storskaliga bebyggelse som man planerar på fastigheter kring Sjöröds gård. På samma sätt som det planeras grön buffert längs Sjövägen borde motsvarande bredd av buffert skapas längs Kioskvägen och cykelvägen till Hässleholmsgården. Respekt för skyddsavståndet till reningsverket (ca 1000 meter) bör också tas.

#### **Kommentar:**

*Se svar till person 11 ovan.*

### 6.13 Person 13

Se yttrande från Kasper Bonnevier Dudzik ovan.

#### **Kommentar:**

*Se svar till person 11 ovan.*

### 6.14 Person 14

Se yttrande från Kasper Bonnevier Dudzik ovan.

#### **Kommentar:**

*Se svar till person 11 ovan.*

### 6.15 Person 15

Ingemo Henningson skriver att översiktsplanen ger ett ambitiöst intryck och tjänar ett vällovligt syfte men vill uppmärksamma på några intressekonflikter. Det framgår inte av förslaget hur stadens södra del, öster om järnvägen, – utmärkt som båtnadsområde (Björklunda reds anm.) – kommer att säkras avseende avrinningsvägar och översvämningssytor. För samma område saknas tydliga ställningstaganden avseende skyddsvärd kultur och flora. Det är svårt att känna fullt förtroende för Hässleholms kommuns vilja att vara en grön stad som tar stora miljö- och klimathänsyn. Noggrannare konsekvensanalyser behöver göras och presenteras tydligt.

#### **Kommentar:**

*Inom ramen för detaljplanearbetet i Björklunda pågår utredningar kring bl.a. områdets mark- och vattenförhållanden och exploateringen kommer att anpassas utifrån förutsättningarna på platsen. I samband med detaljplanearbetet kommer också en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) att upprättas.*

*Kommunens ambition är att bevara så mycket som möjligt av områdets natur- och kulturvärden. Bl.a. kommer rullstensåsen, de mest värdefulla naturområdena kring dagvattendammarna och de stora betesmarkerna att läm-*

*nas orörda.. Kommunens ambition är också att bevara så många stora träd som möjligt och att stenmurarna även i fortsättningen ska utgöra tydliga linjer i landskapet. Även denna fråga hanteras vidare i detaljplanearbetet.*

#### 6.16 Person 16

Ingvar Nilsson anser att kommunen bör stå fast vid att avståndet till reningsverket ska vara 1000 meter.

**Kommentar:**

*Se samlad kommentar kring skyddsavstånd till reningsverket ovan.*

#### 6.17 Person 17

Person 17 pekar på ett antal punkter där en utbyggnad av Björklunda motverkar formuleringar i FÖP:en kring hållbarhet, att natur och grönska ska få ta plats i staden, dagvattenhantering etc. Utbyggnad av Björklunda innebär inskränkning/ upphörande av värdefull jordbruksmark, på grund av biologisk mångfald, öppna landskap och ekologisk näringsverksamhet. Björklunda bör behållas som ett grönt stråk. Byggnation i Björklunda minskar båt-nadsområdet och ökar dagvattenmängden i området.

**Kommentar:**

*Se svar till Person 15 ovan.*

*Björklundaområdet kommer även efter en exploatering att fungera som grönt stråk eftersom rullstensåsen och dess gång- och cykelväg kommer att vara kvar. Detaljplanen kommer att reglera möjligheten att bebygga i direkt anslutning till åsen. Även nya gröna stråk kommer att anläggas och göras tillgängliga för allmänheten vid ett genomförande av planen.*

#### 6.18 Person 18

Person 18 är förvånad att kommunen vill bygga ytterligare bostäder på den vattensjuka marken i Björklunda.

**Kommentar:**

*Se svar till person 15 ovan.*

#### 6.19 Person 19

Person 19 anser att utbyggnadsplanerna står i strid mot det allmänna intresset att långsiktigt skydda reningsverket. En väl fungerande hantering av vårt avloppsvatten, utan framtida risk för ifrågasättande av så väl belägenhet som miljö, måste vara viktigare att bevaka än enskilda privata byggföretags intressen. Att tumma på riktlinjerna om 1000 meters skyddsavstånd till reningsverket, utan några nya grunder, är synnerligen olämpligt. Det kommer

troligtvis att leda till framtida konflikter och krav på skadestånd. Det ska fastställas att förtätning av bostadsbebyggelse inte ska accepteras närmare reningsverket än 1 km.

**Kommentar:**

*Se samlad kommentar kring skyddsavstånd till reningsverket ovan.*

#### 6.20 Person 20

Person 20 är oroad över utbyggnadsplanerna för Björklundaområdet där han är arrenderar mark för jordbruk och vittnar om stora problem med mark- och grundvattenförhållandena vid byggnation av den befintliga bostadsbebyggelsen. Ser man till de framtidsscenarion som kommunen vill gardera sig mot i FÖP:en (t ex stora nederbörds mängder) får man lätt intrycket att ord och handling inte stämmer överrens. Person 20 vittnar också om att kulturvärden som stengärdesgårdar inte värnats vid byggnationen. Den föreslagna utbyggnaden sker delvis på mark som är aktuell i Ängs- och hagmarksinventeringen. Kommunen vill ge sken utåt att man värnar om biologisk mångfald och kulturvärden men lever man upp till detta? Vidare känns närheten till våtmarken osäker. Många fotgängare och cyklister nyttjar den naturnära Maglegatan. Låt oss behålla detta gröna område som en del av stadens lunga.

**Kommentar:**

*Se svar till Person 15 och Person 17 ovan.*

*Områdena som är utpekade i ängs- och betesmarksinventeringen (Jordbruksverket, 2002-2004) kommer att ingå i planområdet, men inte exploateras. Värdefulla naturområden kommer alltså att bevaras och pekas i FÖP:en, samt kommande grönplan, ut som skyddsvärt klass 1-område.*

#### 6.21 Person 21

Person 21 anser att Björklunda inte bör bebyggas vidare eftersom vi behöver den grönska och natur som finns där. Dessutom finns ett jordbruk i området – bygg ej på åkermark. Ekologiskt och närproducerat behövs. Åkermarken är viktig.

**Kommentar:**

*Se svar till Person 15 och Person 16 ovan.*

*Åkermarken inom Björklundaområdet är klassificerad som klass 4-5 jord och omfattar en yta av ca 11 hektar.. Eftersom den aktuella åkermarken inte ligger inom den högre klassningen i Länsstyrelsens åkermarksgradering och utgörs av småskaligt jordbruk görs bedömningen att området bör bebyggas. Ar-*

*gumenten för en utbyggnad på platsen grundar sig bl.a. i närheten till Hässleholms centrum/tågstation och möjligheten att direkt ansluta området till stadens befintliga strukturer.*

## 6.22 Person 22 (två separata skrivelser)

Person 22 föreslår i sin första skrivelse att kommunen formulerar visionen ”Hässleholm har Sveriges renaste innerstad”. Det kan vara ett viktigt bidrag till att öka stadens attraktionskraft och ge en positiv känsla för alla som besöker och vistas i staden. Besökare ska mötas av en skräpfri stad samt rena och snygga gångtytor och husfasader. Ett antal tankar kring hur visionen kan genomföras anges i skrivelsen.

I sin andra skrivelse påtalar Person 22 att avgränsningen för FÖP-området bör justeras så att tätbebyggelsen i Stoby ingår. Stoby ska tas med i stadsområdet eftersom Stoby höjer Hässleholms attraktionskraft. I skrivelsen anges en rad argument för detta.

### **Kommentar:**

*Kommunen tackar för synpunkterna. Planförslaget har kompletterats med ställningstagande om att minska avfallsmängderna och underlätta för återvinning. Kommunens bedömning är att stadsnära byar som Stoby, Vankiva, Finja och Tormestorp bäst behandlas i den kommunövergripande översiktsplanen. Arbetet med densamma dras igång under 2018.*

## 6.23 Personer 23a och 23b

Personer 23a och 23b ställer sig tveksamma till om strategierna ”Staden ska växa inåt genom förtätning” och ”Rusta staden för ett förändrat klimat” stödjer målbilden ”En grön och robust stad”. Bland annat med tanke på att kommunen vill bebygga Björklunda där Länsstyrelsen konstaterat att det finns växter med speciella värden och att byggnation på låglänt mark riskerar att skapa problem i samband med stora nederbördsmängder. Dessutom innebär förtätning att marken exploateras hårdare och att det blir fler hårdgjorda ytor vilket innebär problem i samband med skyfall. Person 23a och 23b’s uppfattning är att:

- Ny blandad stadsbebyggelse inte ska skapas på markområden där den biologiska mångfalden hotas.
- Markanvändning som innebär förtätning av staden ska tillämpas med stor försiktighet. Vi står inför en stor utmaning att hantera ett förändrat klimat.
- Det är tveksamt om stadens södra del med sin låglänta terräng på områdena Björklunda respektive Hässleholmsgården/Hassellunden ska användas för ny blandad stadsbebyggelse.

### **Kommentar:**

*Se svar till Person 15 och Person 17 ovan.*

## 6.24 Personer 24a, 24b och 24c

Personer 24a, 24b och 24c är tveksamma till om en ny höghastighetsstation måste ligga centralt placerad. När hänsyn ska tas till buller, visuell påverkan och tillgänglighet är det inte säkert att det är en optimal lösning. Med ett nytt stationsområde, ”Hässleholm norra” kan man skapa ett nav för Göingeregionens resande där det blir lättillgängligt för anslutningstrafik utan miljö- och trängselproblematik. Kommunen bör titta på två alternativa stationslägen och skribenterna föreslår att alternativ 2 placeras i anslutning till den punkt där höghastighetsbanan korsar väg 21. Också järnvägen mellan Blekinge och Helsingborg skulle kunna anslutas till denna station. Vidare föreslår skribenterna solcellspark på Hässleholm Nord, laddningsstationer för elbilar samt förarlösa tåg som i täta intervall förbinder den nya stationen med Hässleholm C.

### **Kommentar:**

*Kommunen tackar för förslagen och synpunkterna. Sommaren 2016 togs ett handslag mellan kommunen och Sverigeförhandlingen om en centralt placerad höghastighetsstation i Hässleholms stad, under hösten 2017 peklade också trafikverket ut sträckan Lund-Hässleholm som prioriterad för utbyggnad under 2018-2029 och det är detta scenario som FÖP:en utgår från.*

## 6.25 Person 25

Person 25 konstaterar att politiker och tjänstemän vägrar följa rekommendationer gällande skyddsavstånd till reningsverket och bifogar sitt samrådsyttrande över detaljplan för Sjöröds gård (december 2013). Det råder ingen brist på mark för bostäder och trots det är kommunen beredd att acceptera nya bostäder inom 1000 meter från reningsverket.

### **Kommentar:**

*Se samlad kommentar kring skyddsavstånd till reningsverket ovan.*

## 6.26 Person 26

Person 26 föreslår att FÖP:en struktureras om så att dokumentet blir relevant även om staden inte får en höghastighetsstation, ett alternativ med station och ett utan. På så sätt får FÖP:en en längre hållbarhet. Vidare föreslår Person 26 två ”nyckelprojekt” som kommunen borde lyfta fram tydligare och fördjupa resonemanget kring; Hur staden och centrum kan knytas samman tvärs över spåren (separat mail med exempel bifogas) och hur man tänker kring den nya stadsdelen mellan Netto och Havremagasinet.

### **Kommentar:**

*Kommunen tackar för synpunkterna. Planförslaget har kompletterats med ställningstaganden avseende behovet av nya övergångar över järnvägen. Planförslaget har också utvecklats avseende stadsdelen Norden i det nytillkomna kapitlet "Stadskaraktärsområden". Sommaren 2016 togs ett handslag mellan kommunen och Sverigeförhandlingen om en centralt placerad höghastighetsstation i Hässleholms stad och det är detta scenario som FÖP:en utgår från.*

#### 6.27 Person 27

Person 27 har svårt att förstå politikernas tveksamhet till att acceptera 1000 meters skyddsavstånd till reningsverket. Framtida problem med klagomål och ersättningskrav kan ju undanröjas genom att fastställa detta skyddsområde och sedan i enstaka fall ge dispens och förbehåll. Person 27 skriver även att han ser fram emot att Skyskrapan med omgivning bebyggs.

**Kommentar:**

*Se samlad kommentar kring skyddsavstånd till reningsverket ovan.*

#### 6.28 Person 28

Person 28 framför synpunkten att det ska införas krav på att hålla 1000 meter mellan reningsverket och ny bostadsbyggnation.

**Kommentar:**

*Se samlad kommentar kring skyddsavstånd till reningsverket ovan.*

#### 6.29 Person 29

Person 29 hoppas att stadens västra centrumbebyggelse inte kommer att förtätas så pass mycket att det inte kommer att finnas gröna områden med grönska kvar. De behövs som komplement till alla kalgråa Norra Station-byggnader. Dessutom fångar träd och buskar upp biltrafikens avgaser, skyddar mot het sol och översvämningar vid skyfall. Exempelvis den obebyggda ytan vid Stjärnhuset som nu är en liten oas men som kommer att bebyggas med ett 10-våningshus. Synd om gamla Väster bara kommer att bestå av höga hus i framtiden. Person 29 finner det även mycket tråkigt att kommunen inte vill bevara gamla T4 med musikpaviljongen och park för framtiden.

**Kommentar:**

*Kommunen tackar för synpunkterna.*

#### 6.30 Person 30

Person 30 pekar på rekommendationen i Rambölls utredning att hålla ett skyddsavstånd på 1000 meter vid prövning av ny bostadsbebyggelse. Kommunen kan i framtiden ställas till ansvar för detta med krav på att vidta åtgärder. Sådana åtgärder kan bli mycket kostsamma och kan leda till begränsningar i verksamheten vad gäller utbyggnad och anpassning till framtida behov och reningskrav. Ett generellt skyddsavstånd på 1000 meter bör därför hållas till reningsverket vid prövning av ny bostadsbebyggelse.

**Kommentar:**

*Se samlad kommentar kring skyddsavstånd till reningsverket ovan.*

#### 6.31 Person 31

Person 31 håller med om att man ska hålla 1000 meters avstånd till reningsverket när man ska ta ställning till ny bostadsbebyggelse.

**Kommentar:**

*Se samlad kommentar kring skyddsavstånd till reningsverket ovan.*

#### 6.32 Person 32

Person 32 tycker att yttre skyddsavstånd till reningsverket ska vara 1000 meter.

**Kommentar:**

*Se samlad kommentar kring skyddsavstånd till reningsverket ovan.*

#### 6.33 Person 33

Person 33 bifogar artikeln "Bengt Andersson för yttre skyddsavstånd" från tidningen Frilagt 2015-06-24 och anser att vi bör hålla ett 1000 meter långt skyddsavstånd till reningsverket när vi beviljar nybygge av bostäder.

**Kommentar:**

*Se samlad kommentar kring skyddsavstånd till reningsverket ovan.*

#### 6.34 Person 34

Person 34 instämmer med Allan Ljungqvists insändare "Bygg inte närmare reningsverket i Hässleholm" i Kristianstadsbladet 2015-06-26.

**Kommentar:**

*Se samlad kommentar kring skyddsavstånd till reningsverket ovan.*

#### 6.35 Person 35

Person 35 anser att kravet på minst 1000 meter från reningsverket till bostadsbebyggelse ska hållas.

**Kommentar:**

*Se samlad kommentar kring skyddsavstånd  
till reningsverket ovan.*

### **6.36 Person 36**

Person 36 instämmer med Folkpartiets insändare i Norra Skåne om att ingen nybyggnation bör ske närmare än 1000 meter från reningsverket.

**Kommentar:**

*Se samlad kommentar kring skyddsavstånd  
till reningsverket ovan.*