



## Detaljplan för Värpatorparen 2 m.fl. (gamla Norra skånehuset)

Hässelholm  
Hässelholms kommun  
Skåne län

Dnr: B 2021-86

Detaljplanen har varit på tillgänglig för samråd under tiden 2022-11-21 – 2022-12-12 enligt miljö- och stadsbyggnadsnämndens beslut 2021-02-24 § 27.

Detaljplanen har skickats ut till berörda myndigheter och sakägare. Under samrådet har detaljplanen funnits tillgänglig i stadshuset i Hässelholm samt på kommunens hemsida [www.hasselholm.se/detaljplaner](http://www.hasselholm.se/detaljplaner).

Efter samrådet har beslut tagits i miljö- och stadsbyggnadsnämnden 2023-02-28 § 19 om att dela upp detaljplanen och planuppdraget för Värpatorparen 2 i två olika separata detaljplaner och planuppdrag – en detaljplan för del av Värpatorparen 2 (gamla Norra skånehuset) och en detaljplan för del av Värpatorparen 2 (Verumsgården). De två nya detaljplanerna har inte samma tidsplan varpå denna samrådsredogörelse tillhör detaljplan för del av Värpatorparen (gamla Norra skånehuset). Samtliga inkomna synpunkter under samrådet redovisas i denna samrådsredogörelse, men enbart de synpunkter som berör Värpatorparen 2 (gamla Norra skånehuset) kommenteras. Övriga synpunkter som berör Verumsgården kommer att kommenteras i kommande samrådsredogörelse tillhörande detaljplan för Värpatorparen 2 (Verumsgården).

Följande har inkommit med yttrande:

### STATLIGA MYNDIGHETER MED FLERA:

Länsstyrelsen i Skåne län	<b>med synpunkter</b>
Trafikverket	<b>med synpunkter</b>
E.ON Elnät Sverige AB	<b>med synpunkter</b>
TeliaSonera Skanova Access	<b>med synpunkter</b>
Tele 2	<b>med synpunkter</b>
Lantmäterimyndigheten	<b>med synpunkter</b>
Region Skåne	utan synpunkter

### KOMMUNALA NÄMNDER, FÖRVALTNINGAR OCH BOLAG:

Hässelholm Miljö AB	<b>med synpunkter</b>
Kultur- och fritidsnämnden	<b>med synpunkter</b>
Miljöavdelningen	<b>med synpunkter</b>
Räddningstjänsten	<b>med synpunkter</b>
Bygglovsavdelningen	<b>med synpunkter</b>

Sverigedemokraterna  
Tekniska nämnden

med synpunkter  
med synpunkter

## MARKÄGARE, FÖRENINGAR, BOENDE MED FLERA:

Ägaren till fastigheten Magasinet 7 med synpunkter  
Ägare 1 till fastigheten Klockaren 9 med synpunkter  
Ägare 2 till fastigheten Klockaren 9 med synpunkter  
Privatperson 1 med synpunkter

## STATLIGA MYNDIGHETER MED FLERA

### Länsstyrelsen i Skåne län

Länsstyrelsens formella synpunkter

#### **Riksintresse kommunikationer (3kap MB)**

Planområdet är beläget ca 200 meter från järnvägen Markarydsbanan, som är av riksintresse för kommunikationer, vilket bör framgå i planbeskrivningen. Avståndet från planområdet till godsbangården är ca 350 meter och till huvudspår på Södra stambanan drygt 400 meter. Södra stambanan är av riksintresse för kommunikationer, vilket även bör framgå i planbeskrivningen.

#### **Framtida järnväg av riksintresse**

Planområdet berörs av ny stambana på sträckan Hässleholm-Lund, som utgör del av framtida järnväg av riksintresse för kommunikationer, Jönköping-Malmö. Detta vi anser bör framgå i planbeskrivningen. Trafikverket genomför för närvarande en lokaliseringsutredning för den nya stambanan. Planområdet är beläget inom ett av lokaliseringsalternativen för den nya stambanan, vilket presenterades i samråd 3. Det kan i nuläget inte utesluta att området kan komma att påverkas, om detta lokaliseringsalternativ blir aktuellt.

Hälsa och säkerhet

#### **Risk för översvämning**

Planbeskrivningen redovisar att södra delen av området så kräver en fördröjningsyta på upp till cirka 4 kubikmeter, där ett underjordigt magasin bedöms som den huvudsakliga lösningen för fördröjning av dagvatten. Föreslagen dagvattenhantering behöver redovisas och säkerställas på plankartan. Enskilt ansvar för dagvattenhantering säkerställs genom reglering med stöd av PBL 4 kap 14§ punkt 1. Planbeskrivningen redovisar också att ny bebyggelse bör förses med gröna tak. Länsstyrelsen tolkar det som att beräkningar av dagvattenvolymer är baserade på att ny bebyggelse kommer att ha gröna tak. Gröna tak bör regleras med stöd av PBL 4 kap 16§. Länsstyrelsen noterar att andelen hårdgjord yta i den norra delen av planområdet regleras på plankartan. För att säkerställa att kommunen kan följa upp att andelen hårdgjord yta inte kommer att överstiga vad som anges på plankartan är det lämpligt med en reglering enligt PBL 9 kap 12.

#### **Markföroreningar**

Det framgår av planhandlingarna att en markundersökning gjorts. Länsstyrelsen saknar ställningstaganden som klargör om det finns risker och/eller rekommenderade åtgärder. Kommunen behöver förtydliga om det med hjälp av den undersökningen går att utesluta om eventuella föroreningar från den tidigare bussdepån sprids in till planområdet. Då planområdet tidigare varit ett kasernområde med övningsfält för Försvarsmakten, behöver det göras en screeninganalys av grundvattnet med avseende på PFAS.

#### **MKN vatten**

Förutsättningarna för att MKN vatten ska kunna följas bygger på att de dagvattenåtgärder som redovisas i planbeskrivningen genomförs. Således krävs att Länsstyrelsens synpunkter avseende risk för översvämning beaktas.

#### **Länsstyrelsens bedömning**

Förutsatt att planhandlingarna kompletteras gällande hälsa och säkerhet och MKN vatten enligt ovan har inte Länsstyrelsen några synpunkter utifrån 11 kap. 10 - 11 §§ PBL.

*Kommentar:*

*Planbeskrivningen har uppdaterats med information om befintliga riksintressen för kommunikationer.*

*Då regeringen har meddelat Trafikverket att det pågående arbetet med nya stambanor ska avslutas, har planbeskrivningen inte uppdaterats med information gällande projektet och dess inverkan på planområdet. I planbeskrivningen beskrivs dock att det framtida riksintresset fortsatt finns kvar.*

*Plankartan har uppdaterats med bestämmelse om att takytan på ny bebyggelse ska förses med grönska, exempelvis sedum. Plankartan har även försetts med användningsbestämmelse om fördröjningsmagasin, samt villkor om startbesked där startbesked inte får ges för huvudbyggnad förrän fördröjningsmagasin har kommit till stånd.*

*En screeninganalys har genomförts av grundvattnet avseende PFAS. Analysen visar på följande:*

- Metaller: Viss påverkan i jämförelse med naturliga grundvatten enligt SGU. Halterna är under dricksvattennormerna.*
  - Oljeprodukter: Inga halter över rapporteringsgräns.*
  - PFAS-ämnen: Flera PFAS-ämnen detekteras i ett rör, samt PFOS i ett annat rör. Halterna är under tillämpade riktvärden.*
- Föroreningspåverkan på grundvattnet inom fastigheten bedöms utifrån utförda analyser därmed vara låg.*

*Utifrån en sammanvägd bedömning utifrån genomförda markundersökningar och screeninganalys av vattnet bedöms det i dagsläget inte som att eventuella föroreningar har spridit sig från bussdepån till planområdet. Skulle föroreningar upptäckas vid markarbeten ska tillsynsmyndigheten meddelas.*

## Trafikverket

Trafikverket har tagit del av samrådshandlingen i rubricerat ärende. Vi har följande synpunkter.

*Befintliga järnvägar av riksintresse*

Planområdet är beläget ca 200 meter från järnvägen Markarydsbanan, som är av riksintresse för kommunikationer, vilket bör framgå i planbeskrivningen.

Avståndet från planområdet till godsbangården är ca 350 meter och till huvudspår på Södra stambanan drygt 400 meter. Södra stambanan är av riksintresse för kommunikationer, vilket även bör framgå i planbeskrivningen.

Enligt MB 3 kap 8 § ska järnvägar av riksintresse avseende såväl anläggningen som dess influensområde skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen, d.v.s. i förekommande fall vidmakthålla och bygga järnväg samt bedriva järnvägstrafik.

*Framtida järnväg av riksintresse*

Planområdet berörs av ny stambana på sträckan Hässleholm-Lund, som utgör del av framtida järnväg av riksintresse för kommunikationer, Jönköping-Malmö. Detta vi anser bör framgå i planbeskrivningen.

Trafikverket genomför för närvarande en lokaliseringstudie för den nya stambanan. Planområdet är beläget inom ett av lokaliseringalternativen för den nya stambanan, vilket presenterades i samråd 3. Trafikverket kan i nuläget inte utesluta att området kan komma att påverkas, om detta lokaliseringalternativ blir aktuellt. Den föreslagna nya bebyggelsen innebär dock en förtätning av befintlig bebyggelse på ca 200-400 meters avstånd från befintliga järnvägar i

norra Hässleholm. Kommunen bör i fortsatt planering av området hålla sig informerad om Trafikverkets pågående lokaliseringsutredning.

#### *Trafikbuller*

De riktvärden för trafikbuller som gäller för nya detaljplaner, enligt förordning (2015:216), ska följas vid planering av ny bostadsbebyggelse för att uppnå en god boendemiljö. Vid planering av ny bebyggelse är det exploatören eller fastighetsägaren som ansvarar för att de av riksdagen fastställda riktvärdena för trafikbuller inte överstigs. De nödvändiga åtgärder som kan krävas (bullerskydd) ska bekostas av exploatören eller fastighetsägaren.

Den för aktuell plan genomförda bullerutredningen visar på överskridande av bullerriktvärden för trafikbuller utmed järnvägen, avseende bl a uteplatser och skolgård. Planbestämmelser har dock införts i planen för att säkerställa genomförande av erforderliga skyddsåtgärder för att riktvärden för buller ska innehållas.

#### *Kommentar:*

*Planbeskrivningen har uppdaterats med information om befintliga riksintressen för kommunikationer.*

*Då regeringen har meddelat Trafikverket att det pågående arbetet med nya stambanor ska avslutas, har planbeskrivningen inte uppdaterats med information gällande projektet och dess inverkan på planområdet. I planbeskrivningen beskrivs dock att det framtida riksintresset fortsatt finns kvar.*

## E.ON Elnät Sverige AB

E.ON Energidistribution AB (E.ON) har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och följande synpunkter.

Inom området har E.ON markförlagd låg- och mellanspänningskabel, kabelskåp, en kundägd transformatorstation samt nedlagda stråk med kablar som ej är i bruk, se bifogad karta. Kablarnas lägen måste säkerställas innan markarbete påbörjas. Kabelvisning beställs kostnadsfritt i fält via vår kundsupport 0771-22 24 24, se även vår hemsida: [www.eon.se/privat/kundservice/skyddaledningar-och-djur/grava-nara-ledning.html](http://www.eon.se/privat/kundservice/skyddaledningar-och-djur/grava-nara-ledning.html)

För elledning i mark får byggnad eller annan anläggning så som staket eller plank inte utan ledningsägarens medgivande och lämnade instruktioner uppföras på närmare avstånd än 3 meter från markkabeln. Inte heller får utan ledningsägarens medgivande upplag anordnas eller marknivån ändras ovanför markkabeln, så att reparation och underhåll försvåras.

Om den kundägda stationen ska vara kvar i nuvarande läge, yrkar E.ON på att mellanspänningskablarna som går in mot stationen ska skyddas med u-område. Om det visar sig att kablarna som går längst med Väpnaregatan hamnar inom kvarteretsmark, yrkar E.ON även att dessa säkras med u-område. E.ON yrkar då på att det i plankartan sätts ut ett 4 meter brett u-område med markkabeln i mitten. Den restriktion i markanvändningen som egenskapsbestämmelsen medför bör redovisas i planbestämmelserna. E.ON föreslår följande formulering i planbestämmelserna vid beteckningen u: ”Marken ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar. Inom området får inte bedrivs verksamhet eller vidtas åtgärd som kan hindra eller försvåra bibehållandet av elektriska starkströmsanläggningar”.

För att kunna säkerställa elförsörjningen i det nya området behövs ett nytt dubbelt E-område i området. Enligt Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter måste en starkströmsanläggning vara utförd enligt god elsäkerhetsteknisk praxis, vilket bland annat innebär att den ska vara utförd enligt svensk standard. Av svensk standard SS-EN 61936-1 samt tillhörande Handbok SEK 438, utgåva 2, framgår att minsta tillåtna avstånd mellan transformatorstation i byggnad och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag är 5 meter. SS-EN 61936-1 föreskriver också att nätstationer ska placeras så att de rimligtvis inte skadas av vägfordon, samt att tillräckligt utrymme för normal drift och underhåll ska säkerställas.

E.ON hemställer att det i plankartan sätts ut ett E1-område, med benämning ”Transformatorstation”. Ett minsta område på 12x12 meter ska vara fritt från hinder som kan försvåra normalt underhåll. Plankartan och planbestämmelserna ska säkerställa att det minsta tillåtna avståndet på 5 meter mellan transformatorstation och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag upprätthålls. Det ska vara möjligt att kunna ta sig till transformatorstationen med tungt fordon. E.ON menar att den bästa placeringen av E-området är just söder utanför planområdet (se bifogad illustration, där röda prickar ger två alternativ till placering av det dubbla E-området). E.ON vill gärna säkra E-området i planen, och undrar därför om det finns möjlighet att utöka planområdet så att även E-området innefattas i planen?

#### **Avslut**

För kännedom har E.ON ett stråk i södra delen av planen som ej används idag. Vid markarbete är det därför extra viktigt att beställa kabelvisning innan grävning sker.

E.ON undrar om den kundägda stationen ska vara kvar eller inte, samt om den fortsatt önskas vara kundägd. För vidare diskussion kring detta kan kontakt tas med Therese Olsson, tfn 0702- 92 61 66, mail [Therese.Olsson@eon.se](mailto:Therese.Olsson@eon.se).

Eventuella kostnader i samband med planens genomförande så som flyttningar eller ändringar av våra befintliga anläggningar bekostas av exploatören, vilket bör framgå av genomförandebeskrivningen.

*Kommentar:*

*Den kundägda transformatorstationen avses inte att bevaras.*

*Ett nytt E-område på 12x12 meter har pekats ut i plankartans sydöstra hörna.*

*Kontaktuppgifter har skickats vidare till exploatören för vidare diskussion kring den kundägda stationen.*

## **TeliaSonera Skanova Access**

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet, se nätskiss.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

*Kommentar:*

*Skanovas ledningar ligger fortsatt inom u-område i planområdets västra kant.*

## **Tele 2**

Tele2 har ett stort antal fiberkablar och kanalisation på fastigheten. Vi ser gärna att vi blir kallade till samordningsmöte för att säkerställa att dessa kablar inte skadas, grävs av eller på något annat vis påverkas av framtida åtgärder på fastigheten. Vi förutsätter också att alla eventuella kostnader bekostas av den som påkallar flytten eller exploatören.

*Kommentar:*

*Efter beslut i miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 28 februari 2023 § 19 har fastigheten och detaljplanen delats upp i två separata detaljplaner. Era synpunkter gällande ledningar och samordningsmöte kommer därmed att kommenteras och hanteras i en annan samrådsredogörelse/detaljplan som kommer inkludera del av Värpatorparen 2 mfl (Verumsgården).*

## Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har inga synpunkter som måste åtgärdas.

Bestämmelsen e1 bör göras tydligare. ”Största byggnadsarea är 30 % av fastighetsarean inom Användningsområdet” Gäller bestämmelsen för fastigheten eller för hela området som bestämmelsen avser?

Övriga synpunkter

- Förslaget till detaljplanen har flera ändamål och befintliga byggnader. Vilket kan göra det svårt att bilda lämpliga fastigheter tex om ändamålen (grupper av ändamål) ska delas upp på olika fastigheter.
- Parkeringsplatser inom fastighet kan bli svårt att lösa vid bildandet av nya fastigheter (avstyckningar).
- Det bör förtydligas att exploatören även står för förrättningskostnader under rubriken ekonomiska frågor i planbeskrivningen.
- Bakgrundskartan är otydlig (svag färg).
- Vägnamn Vankivavägen och Väpnaregatan bör finnas på plankartan.
- Skalan står inte på planhandlingen endast skalstock, det är bra om det står tex skala 1:1 000.
- Hur beräknas höjden för bestämmelsen h2 (komplementbyggnader)?
- Hur påverkar bestämmelsen n2 (hårdgjorda ytor) och f4 (bullerskydd) fastighetsbildning och bygglovsprövning?

Lantmäterimyndigheten har i övrigt ingen erinran på planförslaget.

*Kommentar:*

*Bestämmelsen är utformad utifrån Boverkets bestämmelsekatalog och syftar till att reglera byggnadsarean inom användningsområdet. Bestämmelsen är formulerad på detta sätt för att det inte ska uppstå problem om fastigheten sträcker sig utanför planområdet.*

*Planbeskrivningen har uppdaterats med text om att exploatören står för förrättningskostnader.*

*Grundkartans färg har gjorts tydligare.*

*Vägnamn har lagts till på kartan.*

*Skalan har lagts till på kartan.*

*Bestämmelsen om högsta höjd för komplementbyggnad beräknas från medelmarknivån invid byggnaden.*

*Bestämmelserna om högsta andel hårdgjord yta samt krav på bullerskydd kan påverka fastighetsbildning samt bygglovsprövning. Om fastigheten skulle styckas av till flera olika fastigheter så kommer dessa bestämmelser påverka samtliga fastigheter.*

# KOMMUNALA NÄMNDER, FÖRVALTNINGAR OCH BOLAG:

## Hässleholms Miljö AB

### Remissvar fjärrvärme

Som redan nämns i planbeskrivningen finns fjärrvärme inom planområdet och möjlighet finns att ansluta tillkommande bebyggelse till befintligt nät. Ledningarna kan behöva flyttas till förmån för ny bebyggelse och då står exploitören för kostnad av eventuell flytt.

### Remissvar renhållning

Inga synpunkter förutsatt att avfallshanteringen hanteras enligt förslag.

### Remissvar vatten och Avlopp

Ny detaljplan är att betrakta som en ny detaljplan. I dagvattenutredningen har anpassning mellan ny och befintlig utbyggnad gjorts. Tidigare utbyggnad bygger på tidigare dimensioneringsförutsättningar och den nya planen följs upp med bland annat klimatkalkyl enligt Svensk Vattens P110. Anpassningar i utredningen föreskriver bland annat gröna tak och magasin men hur säkerställer detaljplanen att det som framförs i dagvattenutredningen blir genomfört? Dagvattnet bedöms inte öka under förutsättningar att de föreslagna åtgärderna genomförs. Det förutsätts anslutningspunkter i utredning men dessa är inte förankrade med VA-huvudmannen. Det behöver följas upp.

Den allmänna spillvattenanläggningen klarar inte av det som detaljplanen planeras för (skola, multihall förskola, boende mm). Utredning pågår avseende VA men dialog med exploitör är nödvändig för att göra rätt avvägningar angående behovet. I nuvarande detaljplaneförslag förutsätter vi att ledningsrätten är kvar och att inga bullerskydd uppförs inom U-området men det innebär att stor del av skolområdet inte kan användas som skolgård. Ledningsrätten behöver ses över tillsammans med bullervall, brandposter och exploitör liksom övrig VA-infrastruktur.

Detaljplanen kommer innebära kostnader för att möjliggöra den nya användningen och det som planeras. Vi behöver dimensionera för en ny framtidsbild av området. Ledningarna kan behöva flyttas till förmån för ny bebyggelse/ användning och då står exploitören för kostnaden och ny ledningsrätt vid en eventuell flytt.

#### *Kommentar:*

*Plankartan har uppdaterats med bestämmelse om att ny bebyggelse ska förses med grönska, exempelvis sedum. Plankartan har även försetts med användningsbestämmelse om fördröjningsmagasin samt egenskapsbestämmelse om att startsbesked för huvudbyggnad inte får ges förrän fördröjningsmagasin har uppförts.*

*En intern process har pågått tillsammans med exploitören mellan samråd och granskning för att bantera frågor avseende VA. I kommande exploateringsavtal kommer kostnader mellan de olika parterna att regleras. Exploateringsavtalet ska vara påskrivet innan detaljplanen kan antas.*

*På plankartan har ledningsrätten i den västra delen av detaljplanen minskats och har nu ett avstånd på 12 meter från väggkant och in på Värpatorparen 2. Exploitören ansöker och bekostar lantmåteriförrättning.*

## Kultur- och fritidsnämnden

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen har i framtagandet av detaljplanen haft en dialog med kulturavdelningen på kultur- och fritidsförvaltningen kring fastigheten Verumsgården som är lokaliserad på aktuellt område vilket förvaltningen ser som mycket positivt.

Planbestämmelserna tar höjd för de kulturhistoriska värden som området och bebyggelsen besitter. SWECOs utredning tar fasta på de viktigaste faktorerna givet förutsättningarna som t.ex. att

byggnaden flyttats från ursprunglig placering och därmed tappat delar av sitt kulturhistoriska värde. Tillkommande komplementbyggnader ska underordnas huvudbyggnaden vilket är av största vikt.

Gällande frågan om att möjliggöra en idrotts/multihall på området så ser förvaltningen positivt på detta. Detaljplanen bör möjliggöra en hall i fullstor storlek, dvs. 20x40 meter. Inför en framtida projektering och bygglovsprocess har förvaltningen en önskan om att beredas möjlighet att framföra de behov som föreningslivet har vid uppförandet av ny idrotts/multihall. Då kan en eventuell ny hall både tillförse skolidrott och föreningsverksamhet i allmänhet, dvs. samhällsnyttan blir stor.

*Kommentar:*

*Detaljplanen möjliggör att en hall i fullstor storlek, med internationella mått, kan byggas. Önskemålet om en idrottsball i fullstor storlek skickas vidare till exploatören.*

## Miljöavdelningen

### **Buller**

Detaljplanen ska visa att platsen är lämplig för föreslagen markanvändning. Södra delen av planområdet föreslås planläggas för både skola och centrum.

Enligt bullerutredningen daterad 2022-10-06 behöver platsen kringbyggas med mellan 3 och 5 meter höga bullerskärmar. En förskoleverksamhet bedrivs till mycket stor del utomhus. Att det krävs så pass höga bullerskärmar runt verksamheten för att uppnå en godtagbar bullernivå utomhus bedöms medföra att platsen inte är lämplig för ny förskole- och skolverksamhet S.

I gällande FÖP är platsen vid Verumsgården inte utpekad som skola eller förskoleverksamhet. Det samma gäller för ”Strukturplanen Västra centrum”.

Miljöavdelningen förordar att man håller fast vid gällande användning för detaljplanen Verumsgården.

För det Norra skolområdet krävs enligt bullerutredningen bullerskyddätgärder för samtliga ytor även för skolgården på multihallens tak. Vid byggnation av multihall och bostäder ger det en skärmning av buller från järnvägen. Längs Vankivavägen behövs en 4 meter hög bullerskärm.

Marken framför norra delen är prickad på grund av U-område. Enligt bullerutredningen ska bullerskärm byggas nära vägen men på prickat U-område. Kan det uppstå konflikter med prickmark och att tillåta att bygga bullerskärmar? Planen behöver kompletteras med bestämmelse att byggande av bullerskärm är tillåtet inom föreslaget U-område.

Gestaltningsskisser saknas med bullerskydd längs med Vankivavägen framför norra planområdet för skola.

### **Friyta skolor**

I planbeskrivningen beskrivs mål för skolgårdarna, med hänsyn tagen till storlek, sol- och skuggförhållanden, vegetation och topografi.

Markytan är inte tillräckligt stor för att nå upp till 30 kvm per elev på grundskolan med 450 elever på skolan. För att säkerställa tillräcklig stora utemiljöytor föreslås att friytor på multihallens tak används som skolgård.

Multihallens tak föreslås även användas för dagvattenhantering och det finns en konflikt i att använda taket för båda ändamålen.

I Hässleholms kommun har inga skolgårdar på tak eftersom tillgången på mark är god i jämförelse med storstäders, som har brist på mark, särskilt vid förtätningssituationer.



Hässleholm bör fortsatt planlägga för skolor med markförlagd utemiljö. Skolans storlek gällande relevantalet behöver därför anpassas till den yta som finns tillgänglig på marken och som kan avsättas för skolgård. Enligt planbeskrivningen är det 380 elever.

### **Luftkvalitet vid skolgård**

Vankivavägen är en av Hässleholms stora infartsgator. Enligt bullerberäkningens trafikdata kommer den att trafikeras med 15 572 fordon per dygn var av 5,5 % utgörs av tung trafik år 2040.

Hässleholms kommun ingår i Skånes luftvårdsförbund som utför referensmätningar och modellberäkningar för samtliga parametrar gällande miljö kvalitetsnormen för luft. Här visas att samtliga halter ligger under miljö kvalitetsnormen. Beräkningarna är dock inte plats specifika.

Eftersom ändrad användning i aktuell plan föreslås från industri och kontors verksamhet till skolgårdar längs med Vankivavägen med hög trafikbelastning, bedöms det relevant att i detaljplanen utreda luftkvaliteten från bilavgaser på framtida skolgårdar för bland annat NO<sub>2</sub> och partiklar PM<sub>2,5</sub> och 10. Enligt Folkhälsomyndighetens vägledning är luftkvaliteten utomhus en miljöfaktor att bedöma vid lokalisering av en ny skola eller förskola.

### **Dagvatten**

Det slås fast i dagvattenutredningen att öppna dagvattenlösningar är bäst, men det beskrivs endast underjordsmagasin. En planbestämmelse bör finnas för dagvattenanläggningar.

Vi ser en konflikt med att använda multihallens bevuxna tak för dagvattenhantering och att använda taket som skolgård. Utredningarna visar att multihallstaket behöver användas både för att klara dagvattenhanteringen och utemiljöytan. Det saknas en planbestämmelse om att anlägga gröna tak för dagvattenhantering.

### **Utredning i ärendet**

#### **Föroreningar**

En markundersökning och en inventering av verksamheterna inom fastigheten har genomförts. I en byggnad har funnits en cistern och en IBC-tank för vaskmedel och framkallningsvätska. De har möjligen läckt.

Försvaret har bedrivit verksamhet inom området. Det är inte känt att de orsakat förorening, men det kan inte uteslutas. Vidare har Norra Skåne bedrivit tryckeriverksamhet. Lösningssmedel har hanterats, dock ej klorerade lösningssmedel.

Vid markundersökningen påträffades inga halter över känslig markanvändning, KM, i jorden. I grundvattnet påträffades nickel i låg halt och naftalen strax över holländska target value. Risken för miljö och hälsa vid planerad markanvändning bedöms i rapporten som låg. Vid rivning av byggnader där miljöstörande verksamhet har skett rekommenderas kompletterande provtagning under byggnaderna. Miljöavdelningen instämmer i bedömningen.

#### *Kommentar:*

*Efter beslut i miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 28 februari 2023 § 19 har fastigheten och detaljplanen delats upp i två separata detaljplaner. Era synpunkter som berör Verumsgården och att ni inte bedömer den delen av fastigheten som lämplig för skoländamål kommer därmed att kommenteras och hanteras i en annan samrådsredogörelse/detaljplan som kommer inkludera del av Värpatorparen 2 mfl (Verumsgården).*

*Bullerskärmar är inte förenligt att uppföra inom u-område. I dialog med HMLAB, till vilka ledningsförätten är en förmån, har det setts som möjligt att minska ledningsrätten för att möjliggöra en större skolgård. Bullerplanket kommer därmed kunna uppföras cirka 5-6 meter in på fastigheten.*

*Utformning av bullerskydd hanteras i bygglovsskedet. Det är fördelaktigt att bullerskyddet har hög transparens och är klätt med grönska för att skapa en god stadsmiljö och attraktiv skolgård.*

*Texten anseende friytor har uppdaterats. I detaljplanen utreds markens lämplighet för skoländamål, huruvida skolgården är stor nog för antalet elever som verksamhetsutövaren ansöker om är upp till bygglovsavdelningen att avgöra. Kvalitet på skolgården går före antalet kvadratmeter vid bygglovsprövning. Text har tagits bort angående friytor på taket, men detta är fortfarande något verksamhetsutövaren kan ansöka om i bygglovsskedet.*

*Utifrån senaste årsrapporten från Skånes Luftvårdsförbund visar mätningar för både kvävedioxid och partiklar PM 2,5 och 10 att uppmätta värden ligger under miljö kvalitetsnormerna. Som nämns i yttrandet är mätningarna inte plats-specifika men den sammanvägda bedömningen ger en helhetsbedömning som visar att nivåerna är låga i Hässleholms kommun och stad. Enligt kartmaterial går det att utläsa att nivåerna ökar något längs med de större vägarna i kommunen, exempelvis Vankåvavägen, dock bedöms nivåerna ändå vara låga. Goda förutsättningar finns för att skapa en skolgård med mycket grönska som kan bidra med ännu lägre nivåer inom skolgården.*

*Plankartan har försetts med användningsbestämmelse som möjliggör fördröjningsmagasin samt villkor om startbesked som reglerar att startbesked inte får ges för huvudbyggnad förrän fördröjningsmagasin har uppförts.*

*Planbestämmelse har lagts till om att takytan på ny bebyggelse ska förses med grönska, exempelvis sedum.*

*En screeninganalys av grundvattnet rörande PFAS har tagits fram inför granskning. Analysen visar på nivåer under riktvärden.*

## Räddningstjänsten

Räddningstjänsten har granskat handlingarna i detaljplanärendet rörande fastigheterna Värpatorparen 2, Hässleholm 88:1, Hässleholm 88:2 samt Hässleholm 88:3. Räddningstjänsten har följande synpunkter på det framtagna detaljplaneförslaget:

- Räddningstjänsten bedömer, precis som planbeskrivningen anger, att det befintliga brandvattennätet behöver utvidgas med minst en brandpost för att avståndet mellan brandposterna ska understiga 150 m. Flödet i brandposterna bör dimensioneras enligt branschorganisationen Svenskt Vattens anvisningar VAV P114.
- I planförslaget anges det att man planerar för ett särskilt boende för äldre (SÄBO). Räddningstjänsten vill i det här skedet påtala att om exploatören planerar för att uppföra ett boende i verksamhetsklass 5B (enligt Boverkets byggregler) ställer byggreglerna krav på automatiskt släcksystem. Det kan i sin tur innebära att det ställs högre krav på vattenförsörjningen än om man bygger ett ordinärt boende i verksamhetsklass 3a. Skillnaden mellan de olika verksamhetsklasserna är primärt att boende i verksamhetsklass 3A förväntas kunna sätta sig själv i säkerhet i händelse av brand, något som man inte förväntar sig av boende i verksamhetsklass 5B.
- Räddningstjänsten kan inte utläsa ur detaljplaneförslaget var entréer för skolan ska placeras och det fastställs troligtvis inte förrän i bygglovsskedet. Räddningstjänsten vill dock i ett tidigt skede poängtera att räddningstjänsten skall ha tillräcklig åtkomst för att kunna genomföra insats i byggnader. I det fall det befintliga gatunätet eller motsvarande i området inte räcker till skall räddningsväg anordnas. Avståndet mellan körbar väg och byggnaders entréer får inte överstiga 50 meter. Det är dock ingenting som behöver föras in i detaljplanen utan byggherren ska redovisa att åtkomligheten är säkerställd i samband med bygglovsansökan.

*Kommentar:*

*Planbeskrivningen har uppdaterats gällande brandpost samt gällande krav på automatiska släcksystem.*

## Bygglövsavdelningen

Positivt är att planen tillåter en bred användning något som gör att planen inte blir begränsande. Dock verkar det som fokus i detaljplanen ligger på utformnings och förvanskningsskrav. Det är positivt att detta tas i beaktande i detaljplanen dock är det i många fall saker som ligger inom ramen för bygglovsprocessen. Gällande friytor för skola och förskola så ligger det inom bygglovsprocessen att avgöra huruvida en friyta är tillräckligt stor eller har de funktioner som krävs för en bra utemiljö för barn. Däremot skall det i detaljplanen vara utrett om ytan är lämplig för sitt ändamål. Det vill säga bullerfrågan skall vara utredd och om en yta inte uppfyller kraven så skall det tydligt markeras och kravställas att bullerreducerande åtgärder skall genomföras samt var dessa skall uppföras. Det åligger inte bygglov att ta in bullerutredningar i bygglovskedet. Är inte ytan lämplig så skall heller inte användningen tillåtas. Samma gäller för dagvattenhantering, det bör markeras i planen var de underjordiska fördröjningsmagasinen skall ligga samt vilken kapacitet de skall kunna hantera. Frågan om radon är inte heller tydligt utredd, detta skall också utredas i detaljplanen, att utföra en radonmätning i bygglovsskedet fördröjer processen och kan också bli fördyrande för byggherren. Parkeringsfrågan tas upp i plan kommer det vara en specifik parkeringsnorm som kommer gälla bara för denna detaljplan? Kommunen har ännu ingen övergripande norm vilket gör att i ett bygglov så går vi på de generella rekommendationerna från Boverket.

Sammanfattningsvis så bör fokus i planen vara att reda ut förutsättningarna gällande buller, radon, dagvatten inte att gestalta och sätta särkrav. Det verkar ha blivit omvänt här, utredningarna skall vara gjorda för att planen skall visa på platsen lämplighet. Här skjuter man snarare på detta till bygglovsskedet. Det innebär att man tar fram en plan som kanske inte kan nyttjas för dess ändamål och förlänger bygglovsskedet i onödan.

### Frågeställningar

På sidan 10 ges exempel på gestaltning viktigt att förtydliga att detta är exempel, slutresultatet blir sällan som illustrationerna.

På sidan 12 talas om utelek, viktigt här är att poängtera att kvalitén på utelektytan är viktigare än storleken. Att tala om att utnyttja takyta för utelek är en utopisk och rolig idé men sällan genomförbar både ur kostnadshänsyn och säkerhetsaspekt.

Gröna tak omnämns på sid 16 hur tänker ni kravställa detta i DP? Samma med underjordiska fördröjningsmagasin?

Har ni tänkt på att bestämmelsen q kan leda till att kommunen blir ersättningsskyldig till fastighetsägaren för intrång i fast egendom. Skydd av kulturvärden - PBL kunskapsbanken – Boverket. Vi kan bara bevara det som är befintligt, En bestämmelse om skydd av kulturvärden kan enbart användas för befintliga byggnader, bygglovspliktiga anläggningar, bebyggelseområden, tomter och miljöer på en specifik plats. Bestämmelsen kan alltså inte användas för att reglera tillkommande bebyggelse eller miljöer, eller för att återställa bebyggelse eller miljöer till ursprungligt skick. Bestämmelserna kan inte heller användas för en byggnad som ska återuppbyggas efter till exempel en brand.

### B= Bostäder

Bostäder är en generell användningsbestämmelse som bör tillämpas för områden för olika former av boende och varaktig karaktär. Även bostadskomplement ingår i användningen. Bostäder föreslås för den norra kvartersmarken för att möjliggöra ett särskilt boende för äldre. Användningen preciseras genom utformningsbestämmelse till att endast tillåta flerbostadshus.

*Boende för äldre bör ställas med högre krav för tillgänglighet.*

### ö1 = Marken får endast förses med komplementbyggnad

Gäller för område väster om Verumsgården. Säkerställer att komplementbygganden, exempelvis miljöhus, kan byggas men inom en avgränsad yta för att inte negativt påverka kulturvärden.

*Förtydliga vad en negativ påverkan av kulturvärdet är, vag bestämmelse, med komplementbyggnader bör också förtydligas att bostadsrum ej får inredas.*

### **h1 Högsta totalhöjd är 80 meter över angivet nollplan**

Gäller den norra kvartersmarken. 80 meter över angivet nollplan innebär en totalhöjd på cirka 24 meter.

*I plankartan anges 77 meter över angivet nollplan, Detta verkar också gälla en befintlig byggnad, viktigt här att säkerställa att den byggnad som finns på platsen inte är planstridig.*

### **h2 Högsta nockhöjd för komplementbyggnad är 4 meter**

Gäller för den norra och södra kvartersmarken för att reglera högsta höjd på komplementbyggnad.

### **h3 Högsta nockhöjd är 67 meter över angivet nollplan**

Gäller för Verumsgården. Höjden är satt utifrån befintlig nockhöjd.

### **n1 Befintliga träd ska bevaras och får ej skadas. Träden får endast fällas om de är sjuka eller utgör en säkerhetsrisk**

Gäller för befintliga träd längs med Väpnaregatan och Volontärvägen som innehar generell biotopskydd.

*Skriv in att marklov krävs för trädfällning berörda träd skall också vara tydligt markerade med X, det bör också skrivas in att fällda träd skall ersättas med nya likvärdiga träd.*

### **r1 Byggnad får inte rivas**

Gäller för Verumsgården för att skydda en kulturhistoriskt värdefull byggnad.

*Vad händer om byggnaden inte sköts? Bör finnas med en skrivelse på att byggnaden skall bevaras alternativt återuppbyggas som en kopia på ursprunglig byggnad om något skulle hända den.*

### **q1 Kallstensmur och naturstensplattor på gångstig vid naturparti ska bevaras**

lägg till ersättas med en likvärdig om den skulle bli skadad.

### **q2 Tomtens karaktär vad gäller fri siktlinje mellan Verumsgården och Vankivavägen ska bevaras. Plank med hög transparens får tillåtas mellan Vankivavägen och Verumsgården**

För tomten till Verumsgården. Den fria siktlinjen mellan Verumsgården och Vankivavägen bedöms som viktig att värna ur ett kulturhistoriskt perspektiv. Plank som uppförs inom siktlinje tillåts men ska vara transparent till minst 50 %, se utformningsbestämmelse f4.

*Otydligt att hänvisa mellan två bestämmelser, står olika i planhandlingar och plankarta vilket skall gälla.*

### **F4 Minst ½ av bullerplank ska vara transparent och minst ¼ ska bekläs med växtlighet**

Gäller inom både den norra och södra kvartersmarken för att ställa krav på gestaltning och anpassning till kulturmiljö.

*Detta är en gestaltungsbestämmelse som skall lämnas till bygglov och inte kravställas i plan.*

### **m1 I lägen där riktvärden för buller överskrids ska minst hälften av bostadsrummen i en bostad större än 35 kvm ha tillgång till en ljuddämpad sida**

För norra kvartersmarken där bostadsändamål medges, för att säkerställa att riktvärden för buller innehålls.

*Buller skall vara utrett, är området inte är lämpligt för bostadsändamål så skall det inte tillåta bostäder.*

*Bullerutredningar görs inte i bygglovskedet. Markera i karta var buller reducerande åtgärder skall ske. Bostadens utformning blir sämre och bostadens kvalitet sänks om man måste anpassa sig till att minst hälften av rummen skall ligga på bullerreducerande sida. Detta innebär att planens syfte att bygga ändamålsenliga bostäder inte kan uppfyllas.*

### **m2 Vid bostadsändamål ska bullerskyddad uteplats, enskild eller gemensam, finnas**

*Var skall denna finnas? Buller skall vara utrett och då skall det finnas en hänvisad yta för detta.*

### **m3 Vid skoländamål ska plank uppföras som säkerställer att värden för buller på skolgård innehålls**

Gäller för den södra kvartersmarken. En förutsättning för att skolverksamhet ska kunna bedrivas på den delen av fastigheten är att bullerplank anläggs för att säkerställa att riktvärden för buller på skolgård innehålls.

*Detta skall vara utrett i detaljplanen, det skall tydligt framgå var bullerplank skall anläggas.*

**a1 Bygglov får inte ges för skolverksamhet förrän åtgärder kan uppvisas som medför att gällande riktvärden för buller innehålls på skolgården**

Gäller för den norra kvartersmarken för att säkerställa god ljudnivå för skoleleverna.

*Detta skall vara utrett i plan är området inte lämpat för verksamheten så skall man inte tillåta verksamheten i DP. Bullerutredningar skall göras i planarbetet inte inför bygglov.*

**a2 Marklov krävs även för trädfällning**

Gäller för lönnträd längs med Väpnaregatan och Volontärvägen.

*Markera vilka träd bestämmelsen gäller. Tydligt att det skall finnas med ett återplanteringskrav.*

Frågan om radon skall i planhandlingarna läggas på bygglovsprocessen, detta är fel detta bör vara utrett i DP. Buller på skolgården är ett problem som tyder på att ytan inte är lämplig för ändamålet, detta skall säkerställas i DP, krav på bullerskydd eller lämpliga placeringar av byggnader som kan skydda mot buller skall beaktas i DP.

Planen har inte tydligt utrett huruvida platsen är lämplig för de verksamheter som planen planeras för, för stort fokus ligger i att styra detaljer som behandlas i bygglovsskedet.

*Kommentar:*

*Planbeskrivningen har uppdaterats för att förtydliga att illustrationen enbart visar på ett av flera möjliga utformningsalternativ.*

*Planbeskrivningen har uppdaterats gällande friytor. Det har förtydligats att kvaliteten är viktigare än storleken på friytan och att detta hanteras i bygglovsskedet.*

*Plankartan har försetts med användningsbestämmelse som reglerar fördröjningsmagasin samt villkor om startbesked som säkerställer att startbesked inte får ges för huvudbyggnad innan fördröjningsmagasin har kommit till stånd.*

*Planbeskrivningen har uppdaterats anseende att boende för äldre ställer högre krav på tillgänglighet. komplementbyggnad*

*Befintlig byggnad understiger en totalhöjd på 80 meter över angivet nollplan.*

*Bestämmelse om att marklov krävs för trädfällning finns. Träden har markets med X på plankartan. Planbestämmelsen har kompletterats med att återplantering ska ske med likvärdigt träd.*

*Planbestämmelsen f4 har tagits bort.*

*Planbestämmelser har tagits bort då riktvärdena för buller vid bostad inte bedöms överskridas för bostäder.*

*Bullerskyddad uteplats bör finnas in mot fastigheten.*

*Ytan inom vilken bullerplank ska uppföras har preciserats på plankartan genom egenskapsgräns.*

*Bestämmelser har lagt till om var bullerplank ska uppföras vid skoländamål, samt var byggnader ska uppföras för att säkerställa att riktvärden för buller innehålls på skolgård.*

*Planbestämmelsen har kompletterats med att återplantering ska ske om något träd måste fällas på grund av säkerhetsrisk eller sjukdom.*

*Radon har utretts mellan samråd och granskning. Planområdet ligger inom normalriskområde. Bestämmelse har lagts till om att byggnader ska utföras radonsäkert.*

*Efter beslut i miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 28 februari 2012 § 19 har fastigheten och detaljplanen delats upp i två separata detaljplaner. Era synpunkter som berör Verumsgården kommer därmed att hanteras i en annan detaljplan som inkluderar Verumsgården.*

## Sverigedemokraterna

Sverigedemokraterna tycker att den detaljplan som visas är bra utformad och kan förmodligen fylla beställarens vilja och krav. Dock så är där några aspekter som vi reagerar på.

Den första är lämpligheten med att ha ett särskilt boende i anslutning till ett industriområde. Ifall nu intresset för att ha ett särskilt boende finns så är det väl lämpligare att byta plats på idrottshall och boendet. Idrottshallen är en sluten lokal vilket inte blir så påverkad av störande ljud från företagen runt omkring. På ett särskilt boende så finns där behov av att kunna använda balkonger och att öppna fönster, utan att behöva anpassa tiden på dygnet gentemot företagens verksamheter.

Den andra är ifall man bygger nya byggnader till förskola vid Verumsgården, kommer man då att kunna uppfylla Boverkets riktlinjer för utemiljö?

Varsamhetsreglerna på Verumsgården i plankartan pekar på ”Trappa med ledstång i svart smide samt äldre dörrparti med överljus ska bevaras” men inget annat vad gäller utsidan av byggnaden. Tittar man då i kartan som hör till kulturmiljöplanen så pekar den på betydligt fler detaljer som är bevarandevärda. Vad gäller här? Vilket går först? Insidan anses inte vara bevarandevärd men här ju ändå lite detaljer som sticker ut t.ex. ugnen. Vi hade gärna sett fler punkter både inne och ute som ska bevaras och att det framkommer i plankartan.

*Kommentar:*

*Placering av olika användningsområdet regleras inte detaljplanen, ett särskilt boende kan därmed placeras på flera olika ställen inom fastigheten. Det illustrationsmaterial som presenteras i planbeskrivningen visar enbart ett av många olika utformnings- och placeringsmöjligheter.*

*Efter beslut i miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 28 februari 2012 § 19 har fastigheten och detaljplanen delats upp i två separata detaljplaner. Era synpunkter som berör utemiljö och kulturmiljövården på Verumsgården kommer därmed att hanteras i kommande detaljplan/ samrådsredogörelse för del av Värpatorparen 2 mfl (Verumsgården).*

## Tekniska nämnden

### Kostnad för genomförande

Kommunens eventuella utgifter för att genomföra anläggningar på allmän plats, marköverlåtelse och dylikt ska regleras i ett exploateringsavtal som ska upprättas mellan exploatören och kommunen innan detaljplanen antas. Tekniska förvaltningens utgångspunkt är att exploatören ska ersätta kommunens utgifter till 100 %. Avsteg härifrån kan endast medges i undantagsfall om åtgärderna inte är till tillräcklig nytta för exploatören. För att hålla kommunen skadeslös kan detta i så fall utgöra grund för att ställa in planarbetet.

Tekniska förvaltningen avser hålla kontinuerlig kontakt med exploatören om innebörden av ett exploateringsavtal och för att ta hänsyn till dennes önskemål avseende tiden för genomförandet.

### Generella synpunkter

- Det är bra att det ska göras en komplettering av trafikutredningen som inför granskningen visar/kommer med förslag på
  - hur man skapar en trafiksäker miljö för oskyddade trafikanter med beaktande av att planområdet ligger i ett större omvandlingsområde där många bostäder kommer byggas.
  - hur man skapar en fungerande infart/utfart från Vankivavägen.

- Kommer parkeringsplatserna vara tillräckliga inom det norra kvarteret.
  - Det uppskattas finnas ett behov av 85 parkeringsplatser och att majoriteten av dessa kommer att vara under multihallen. Var kommer resterande vara och vilka närbelägna områden kommer de som inte får plats inom kvartersmarken att ställa sig på?

### Detaljplanekarta (se kartbilaga)

1. Undersöka möjligheten om kommunen ska reservera mark för att i framtiden ha möjlighet att anlägga en förbättrad tunnel med möjlighet att cykla under Vankivavägen?
2. Undersöka möjligheten om kommunen ska reservera mark längs östra sidan av Vankivavägen för att ha möjlighet att i framtiden anlägga en cykelbana?
3. Undersöka möjligheten om kommunen ska reservera mark längs Väpnaregatan för att i framtiden ha möjlighet att brädga alt. bygga cykelväg längs den? Brädga ytan för cykelbana mellan fastigheterna?
4. Ytan i norra delens sydöstra hörn som är mellan fastigheten och kommunen. Ska det kanske säljas till Väpnatorparen 2?
5. Nordöstra hörnan av norra skiftet. Undersöka trafiksäkerheten med anledning möjligheten till varutransporter vid korsningen.

### Planbeskrivning

- Sida 9 illustration
  - Uppdaterade versionen av illustrationen bör inte avvika i förhållande till de samtal kring lösningen som förts. Infartsvägen till Verumsgården föreslås inte ligga som allmän plats utan vara kvartersmark.
  - Likaså bör den uppdaterade versionen förhålla sig till den befintliga GC-vägen i södra skiftets västra gräns. Nuvarande illustration tar GC-väg i anspråk. GC-vägen bör planläggas som allmän plats.
- Sida 20 illustration från bullerutredning
  - även i denna illustration ser södra skiftets västra fastighetsgräns ut att ta befintlig GC-väg i anspråk, dvs. den är parallell med Vankivavägen än vad den bör vara.

### Barnperspektivet

En tydlig och genomtänkt ide om hur trafikmiljön för skyddade och oskyddade trafikanter ska fungera minskar risken för farliga trafiksituationer efter genomförandet.

### Ekonomiska konsekvenser

Kommunens eventuella utgifter för att genomföra anläggningar på allmän plats och marköverlåtelse ska regleras i ett exploateringsavtal som ska upprättas mellan exploatören och kommunen innan detaljplanen antas. Tekniska förvaltningens utgångspunkt är att exploatören ska ersätta kommunens utgifter till 100 %. Avsteg härifrån kan endast medges i undantagsfall om åtgärderna inte är till tillräcklig nytta för exploatören, och kan i så fall utgöra grund för att ställa in planarbetet.

*Kommentar:*

*Exploateringsavtal ska skrivas med exploatören för att reglera kostnader. Detaljplanen går inte vidare till beslut om antagande förrän efter att exploateringsavtal är upprättat.*

*Till remissförslaget till strukturplan för Västra centrum (2022) upphandlades en trafikutredning som studerade såväl biltrafik som trafikmiljön för oskyddade trafikanter. Resultatet från den trafikutredningen har arbetats in i detaljplaneförslaget inför granskningen. Planområdet ingår i ett större omvandlingsområde varför mer fördjupade trafikutredningar inte hanteras i en enskild detaljplan.*

*Att utreda in- och utfart från Vankivavägen till Verumsgården kommer att hanteras i kommande detaljplan för Väpnatorparen 2 (Verumsgården).*

*Behovet av parkeringsplatser varierar beroende på vilka verksamheter som faktiskt etableras inom fastigheten. Exempelvis har ett lägenhetshus med bostäder ett större parkeringsbehov än ett särskilt boende för äldre. Enligt genomförd trafikutredning (Sveco 2022, reviderad 2023) finns ett behov av cirka 85 parkeringsplatser. Parkeringsplatserna bedöms vara tillräckliga då parkeringsplatserna nyttjas på olika sätt under olika tider på dygnet. Behovet av parkeringsplatser bedöms därmed kunna lösas inom fastigheten utan att annan mark behöver tas i anspråk.*

*Att utreda möjligheten till att utvidga tunneln, gång- och cykelväg längs Värpnaregatan kommer att hanteras i kommande detaljplan för del av Värpatorparen 2 mfl (Verumsgården).*

*Enligt remissförslaget till strukturplanen för Västra centrum (2022) bedöms det inte finnas ett behov av gång- och cykelväg längs med den östra sidan av Vankivavägen. Detta då gång- och cykelväg finns på den västra sidan av Vankivavägen och då det bedöms vara viktigare att fokusera på att sammanhängande gång- och cykelstråk som sträcker sig inom Västra centrum och exempelvis längs med Värpnaregatan.*

*Hörnan i planområdet sydöstra del föreslås regleras till att tillhöra Värpatorparen 2.*

*Exakt placering av varutransporter är inte bestämt utan hanteras i bygglövskedet.*

*Illustrationsmaterialet har uppdaterats.*

## HIBAB

Denna detaljplan som nu är för granskning är en del av i dag befintlig plan. I den befintliga planen som då fortfarande gäller anges J, småindustri. I och med denna typ av verksamhet medges innebär det att transporter till och från dessa fastigheter även fortsättningsvis kommer att ske via Värpnaregatan. Gatan är inte lämpligt för gång och cykel i någon större utsträckning, utan att anpassningar för GC genomförs.

Att man i en ny detaljplan möjliggöra framtida skola och förskola på en av fastigheterna i området får inte innebära att omkringliggande fastigheter begränsas i sin framtida möjlighet att utveckla sina verksamheter inom småindustri.

Planera Kommunen för två förskolor inom detta område? Bolaget har fått information att även på del av Magasinet 3 planerar kommunen förskola.

*Kommentar:*

*Enligt remissförslag till strukturplan för Västra centrum finns det planer kring ett utbyggt GC-stråk genom hela Västra centrum och bland annat längs med Värpnaregatan. Befintlig gång- och cykelväg som idag går att nyttja finns även längs med Vankivavägen.*

*Kringliggande småindustri kommer fortsättningsvis kunna bedriva sin verksamhet. På längre sikt föreslås även dessa fastigheter utvecklas till blandstad enligt remissförslag till strukturplan för Västra centrum.*

*Enligt remissförslaget till strukturplanen för Västra centrum finns det en vision att bygga en förskola på Magasinet 3. I denna detaljplan möjliggörs skoländamål, vilket innebär att såväl grundskola som förskola kan uppföras.*

## MARKÄGARE, FÖRENINGAR, BOENDE MED FLERA:

### Ägare till fastigheten Magasinet 7

Efter att ha varit närvarande på kommunens samrådsmingel den 1 december i Stadshusets foajé, gällande detaljplanen för Värpatorapren 2 m fl – vill jag här lämna mina synpunkter som ägare till grannfastigheten Magasinet 7, på Värpnaregatan 13 E.



Inledningsvis så vill jag klargöra att jag inte har några synpunkter på själva planerna för hur man tänker utveckla området Värpatorparen 2 m fl, för det tycker jag är väldigt positivt både för Hässleholm som stad – liksom för det planerade nya Västra Centrum.

Det jag har reagerat på är att man i planförslaget fäster stor vikt vid att bevara Verumsgårdens kulturella värden, samtidigt som man inte ens noterar hur värden för Kronomagasinet (fastigheten Magasinet 7) kan komma att försvinna/påverkas negativt. Detta är speciellt anmärkningsvärt då fastigheten i andra sammanhang bedöms som kulturhistoriskt värdefull av kommunen. Eller så har man bara råkat förbise det just nu?

I det föreslagna planförslaget ser man t ex hur det delvis framför Magasinet 7 är planerat att uppföra en 20 meter hög idrottshall, som enl. uppgift på mötet ska ligga fyra meter från Väpnaregatan.

Se bifogad bild, kopierad från samrådshandlingen – där jag har markerat Magasinet 7 med rött, för att både förstå den planerade byggnadens enorma storlek och därmed också dess påverkan på Kronomagasinet och området i sin helhet.

Jag är som privatperson och är naturligtvis inte helt insatt i hur sådant här fungerar, men på något sätt så skulle det kanske gå att involvera fastigheten Magasinet 7 i den nya stadsplanen? Dels för att säkra själva byggnadens kulturella värden, men också för att bibehålla ett viktigt landmärke för både Hässleholm och det planerade områdets karaktär.

Min önskan är att ha en dialog med kommunens tjänstepersoner i ärendet, för att snarast hitta en lämplig lösning – alt. en möjlighet att senare överklaga ett ev. beslut om antagande av stadsplanen.

För ett par år sedan, så tog kommunen också kontakt med mig – för att det från kommunens sida fanns ett intresse av att lösa in min fastighet, just med tanke på planerna för det nya Västra Centrum. Det är också en diskussion som jag ev. kan tänka mig att ta upp igen.

#### *Kommentar:*

*Då T4-området öster om Vankivavägen består av en brokig stadsbild med storskalig bebyggelse, industri, och enstaka utspridda kulturhistoriska byggnader, bedöms detaljplanens genomförande inte innebära att kulturmiljövärden på Magasinet 7 går förlorade. Enligt bland annat framtagna illustrationer bedöms området tåla att en byggnadskeropp av högre karaktär uppförs inom Värpatorparen 2.*

*Kontaktuppgifter har vidarebefordrats till tekniska förvaltningen för vidare diskussion kring eventuell inlösen av fastighet.*

## Ägare 1 till fastigheten Klockaren 9

Jag och min familj bor sedan 1999 på Jungfrugatan 15 i kvarter Fanjunkaren som ligger i anslutning till den nya förslaget på detaljplan vilket gör att vi är väl insatta och känner till detta område.

Vi har varit med om att Jungfrugatan stängts som utfart till Vankivavägen på grund av många olyckor och ansetts farlig som utfart. Sedermera har vägen trots detta öppnats för utfart då Verumsgården en kort tid öppnades för kaféverksamhet. Vägen var tänkt att öppnas för besökare till och från kaféet men stängd för genomfartstrafik. Här gjordes först en modell där vägen smalnades av med en stenläggning där det skulle planteras buskar för att sänka fart och försvåra för snabb genomfart. Detta gjordes om ett par dagar efter och endast en skylt sattes upp med att biltrafik till Verumsgården är tillåten. Alltså inte alls som förslaget presenterades för oss utan nu har det blivit en genomfart av bilar med hög fart. Även utfarten till Vankivavägen som är begränsad till att svänga höger följs ej utan biltrafik sker även till vänster och korsar Vankivavägen. Just det här som en gång sågs så allvarligt att vägen stängdes. Med anledning av denna bakgrund har jag följande synpunkter och frågor:

- Jag ser det omöjligt att det skulle fungera med trafik endast till ”nya verksamheter” utan smittrafik både genom Jungfrugatan till Väpnaregatan och andra hållet ut till Vankivavägen vilket är ritat på detaljplanen.
- Hur kommer trafiksituationen se ut om det som tanken är byggs en förskola med alla bilar som måste komma till för att lämna och hämta barn? (se trafiksituationen vid andra skolor) Jag arbetar själv på förskola och vet hur bråttom och trafikerat det är vid vissa tidpunkter på dagen. Här kommer inte bara finnas bilar utan även barn och ungdomar som går.
- Hur fungerar det med planen över hela området där ev. Jungfrugatan kommer att stängas av? Ska det ändras igen då?
- Jag föreslår istället att infart till skola/förskola sker via Väpnaregatan där det nu är en cykelväg. En väg som inte kommer att störa eller utgöra en trafikfara. Och inte påverka den nya planen för området, alltså behöver inte vägen ändras igen utan flödet av bilar kan då tas i beaktande vid nästa steg av området. Med denna infart hamnar också trafiken till det tänkta parkeringsgaraget i gymnastikbyggnaden lägligt. Vid informationen gällande planen den 1/12 i Stadshuset foajé sades det att den här möjligheten inte var tänkt men lät intressant. Hur går ni vidare med detta förslag?

Jag har även funderingar kring hur lämplig marken och placeringen av en förskola skulle vara på utmärkt plats.

- Utelekens placering vid stor trafikerad väg.
- Nya byggnader tillsammans med Verumsgården där de nya tänkta som förskola medan Verumsgården som matsal el dyl vilket jag ställer mig frågande till som själv arbetar inom förskola. Hur är tanken där?
- Återigen parkeringar till personal mm, var ska den vara?
- Även om lekytorna är tillräckliga så finns vissa krav gällande utformning för att uppfylla barns behov av motorisk träning mm.
- Finns det underlag för en förskola till när kommunen precis slått samman och lagt ner förskolor i närområdet, hur tänker ni där?
- Hur mycket av Verumsgårdens värde behålls med byggnader så tätt intill.

Slutligen vill jag ta upp en sak till som diskuterades vid informationen den 1/12 att träden på området i hörnan närmast vårt hus skulle behållas men det står ingenstans. Detta ser jag som ett naturligt skydd mot vårt hus och ser det som viktigt. Träd längs Väpnargatan finns på detaljplanen som skyddade vilka dessa träd också skulle vara.

För övrigt uppskattar jag att vi blev inbjudna till informationen som var den 1/12 på Stadshuset.

*Kommentar:*

*Tack för att ni deltog på planmötet den 1/12 i stadshuset.*

*Att säkerställa att friytorna håller en hög standard och inbjuder till lek och rörelse säkerställs i bygglovsskedet. Rekommendationer avseende storlek och kvalitet på friytor finns.*

*Det regleras inte i detaljplanen om skolan ska vara kommunal eller om det ska vara en friskola. En detaljplan tas fram för att hålla över tid och även om det inte skulle finnas underlag för en skola idag kan förutsättningarna se annorlunda ut om några år. Det är då positivt att ha en färdig detaljplan som möjliggör att skolverksamhet kan bedrivas.*

*Efter beslut i miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 28 februari 2023 § 19 har fastigheten och detaljplanen delats upp i två separata detaljplaner. Era synpunkter som berör trafiksituationen vid Jungfrugatan, om det är lämpligt med utelek vid Verumsgården, om kulturmiljövården kan påverkan vid utbyggnad av ytterligare byggnader, parkering och trädningen vid Verumsgården kommer därmed att hanteras i kommande detaljplan/samrådsredogörelse för Värpatorparen 2 mfl (Verumsgården).*

## Ägare 2 till fastigheten Klockaren 9

### Synpunkt 1.

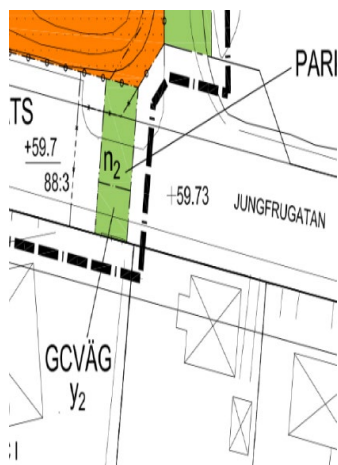
Jag bor i fastighet Klockaren 9 och har i många år upplevt hur tokig angöringen till Verumsgården är. In- och utfarten sker rakt mot vår fastighet Klockaren 9 (se nedan bild 1). Eftersom vår fastighet ligger utmed vägen blir trafiken in och ut från Verumsgården påtaglig, både när det gäller ljud och ljus. Planförslaget att öka verksamheten och därmed trafikmängden, med flera tillkommande byggrätter och fortsatt ha angöring mot Jungfrugatan är ett sjukt förslag och måste åtgärdas. En frisk lösning är att inte använda cykelvägen mot Jungfrugatan, utan cykelvägen mot Väpnaregatan (se nedan bild 2). En sådan enkel lösning innebär att all biltrafik till planområdet sker utanför villakvarteren och därmed ger verksamheten på området större möjligheter (öppetider, omfattning).



### Synpunkt 2.

2007 öppnade kommunen upp Jungfrugatan mot Vankivavägen när det startades ett Café i Verumsgården. I detaljplanen stod det att Jungfrugatan i stället skulle stängas av öster om Rikets sals parkering (se bild 3 och 4). Denna avstängning är dock så bristfällig att det idag är helt normaliserat att köra bil rakt genom Jungfrugatan och vidare ut mot Väpnaregatan. Som boende på Jungfrugatan uppskattar jag att 95% av all trafik på gatan är olaglig smittrafik. På grund av denna tokiga trafiklösning har det åtminstone skett en allvarlig trafikolycka i korsningen Jungfrugatan/Vankivavägen. Den 27 augusti 2010 fick fordon bogseras från olycksplatsen och en person fördes med ambulans till sjukhus. Nu är det dags för kommunen att stoppa smittrafiken och återställa Jungfrugatan till hur det såg ut före 2007. Stäng av Jungfrugatan mot Vankivavägen. Hur tänker man annars få slut på smittrafiken?

Parkmarken, "n<sub>2</sub>", i områdets sydöstra hörn ska planteras för att markera Jungfrugatans slut och motverka smittrafik mellan Vankivavägen och Jungfrugatan. En gång- och cykelväg anläggs dock så att gående och cyklister fortfarande har möjlighet att komma fram.



*Kommentar:*

*Att tillåta biltrafik längs befintlig gång- och cykelväg strax söder om gamla Norra skånehuset, enligt ovan förslag, bedöms inte vara lämpligt då det är ett stråk som vill stärkas, enligt remissversionen till strukturplan för Västra Centrum, för oskyddade trafikanter och för att stärka kopplingen mellan östra och västra sidan om Vankivavägen.*

*Efter beslut i miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 28 februari 2012 § 19 har fastigheten och detaljplanen delats upp i två separata detaljplaner. Synpunkter som berör trafiken på Jungfrugatan kommer därmed att hanteras i kommande detaljplan/samrådsredogörelse för Värpatorparen 2 mfl (Verumsgården).*

## Privatperson 1

Jag ser planeändringen som mycket positiv men vill ändå lämna lite blandade förslag och idéer till planarbetet.

Då lediga ytor för bebyggelse är en bristvara i de centrala delarna gäller det att få ut så många kvadratmeter boyta som möjligt per markyta. Dvs. bygg mer på höjden. Då kan mer mark frigöras. Det skulle också kunna hävdas att högre hus är en nödvändighet för att bättre utnyttja marken i enlighet med 2 kap miljöbalkens om resurshushållning.

På de planföreslagna flerbostadshusen borde man kunna tillåta typ högst 25-40 % av byggytan fick höjas med ytterligare en våning utöver de föreslagna. På detta sätt skulle exempelvis husen kunna härbärgera några lägenheter med fina terrasser och uteplatser. Alternativt gemensamma uteplatser på taket med ett eller några gemensamhetsutrymmen. Jag tror att en bra arkitekt skulle kunna få ihop ett drömbygge.

Jag instämmer i miljöbedömningsutredningen att detaljplanen inte medför någon betydande miljöpåverkan. Den påverkan som sker är snarare åt det positiva hållet genom att planen stärker de nu mindre kulturvärdena som kan anses finnas. Här ska det också förtydligas att den eventuella ökningen av transporter i området kommer sannolikt redan vid slutet av detta decenniet till största delen utgöras av eldrivna fordon eller fordon drivna på förnybara bränslen. Bullerfrågan, se nedan.

## Buller och emissioner från fordon

### **Bullerutredning**

SWECO har utarbetat en bullerutredning daterad 2020-10-06 som inbegriper buller från såväl väg- som tågtrafik.

Det ska noteras att trafikflödet från 2020 har räknats upp med 1,6 % per år. Uppräkningen har skett till ett prognosår 2040 vilket innebär en ökning med 1,01620 motsvarande +37,5 % ökning av trafiken. Mot bakgrund av pågående klimatarbete och samhällets viljeinriktning att minska på privatbilism till förmån för kollektivtrafik/cykel i kombination med ökade drivmedelspriser får dessa uppräkningsanses vara överskattade. Bullerberäkningarna baseras därför sannolikt på överskattade värden.

Det torde snarare vara så att trafikintensiteten kan komma att minska. Med en bättre underhållen järnväg med ökad tillgänglighet finns det stor potential att övergå till cykel till stationen som ligger inom rimligt cykel- och gångavstånd till området.

Data avseende järnvägstrafiken år 2040 som angetts för de olika sträckorna har jag inte granskat då det skulle erfordra mera källdata.

Utöver detta ska anföras att den tekniska utvecklingen vad avser eldrift är under stark utveckling. Flera länder har planer på att förbjuda fossilbränsle drivna fordon. Sannolikt kommer också EU:s ambition om ett förbud mot försäljning av bensin- och dieseldrivna fordon att träda ikraft 2035 eller kanske t.o.m tidigare. Bilbranschen menar här att sådana fordon i praktiken kommer att fasa ut än tidigare. Det kan också konstateras att i Sverige under första halvåret 2022 utgjordes 28 % av de nyregistrerade bilarna av elbilar.

Fordonsflottan år 2040 torde därför med högsta sannolikhet utgöras av övervägande del eldrivna fordon. En sådan fordonsflotta genererar betydligt lägre bullernivåer än bränsle drivna fordon. Då hastigheten är begränsad till 50 km/h i närområdet är det motorljuden som är dominerande och inte däckbullret. Faktum är att elfordonen är så tysta att det har framförts att detta i sig skulle kunna utgöra en risk inne på parkeringsplatser och andra platser med blandad rörelse av människor och fordon. Av denna anledning är den beräknade bullernivån överskattad även i den del som avser bulleremissionsfaktorer för fordon.

Det beräknade bullerbidraget är en produkt av antal fordonsrörelser och emissionsfaktorerna. Då bägge dessa var för sig är överskattade blir produkten för hög.

En hastighetsändring<sup>1</sup> med 10 km/h, i intervallet 70–30 km/h, ändrar i grova drag bullernivån med 2 dBA. Genom att sänka hastigheten och/eller bättre kontrollera efterlevnaden ger således en betydande sänkning av bullernivån.

Om det antas att trafikökningen uteblir sjunker den redovisade bullernivån avseende år 2040 med 37 % motsvarande 2,0 dB(A).

Av Trafikverkets rapport ”Exponerade för vägtrafikbuller år 2030, Trafik enligt basprognoser eller enligt klimatscenario 3” kan följande utläsas:

*”Vägfordon med eldrift har stora fördelar eftersom de är tysta, rena och energieffektiva. De saknar i stort sett buller från drivsystemet. Bullret från däck–vägbana är dessutom i allmänhet lägre jämfört med konventionella fordon, eftersom smalare däck ofta används för att minska rullmotståndet.”*

*”Andelen vägfordon med eldrift kan förväntas öka kraftigt framöver.”*

*”Traditionella modeller för bullerberäkning passar varken för kartläggning av antalet exponerade över stora områden eller för att göra prognoser. En prognosmodell för framtida bullerexponeringar bör utgå från de dominerande och föränderliga förhållanden som påverkar exponeringarna.”*

Nedanstående tabell är hämtad från kapitel 6.3 ”Antagen utveckling angående bulleremissions-egenskaper” i rapporten. Angivna bullernivåer för fordonstyperna är uttryckta i faktorer relativt konventionell personbil år 2016 som har värdet = 1. Exempelvis en lätt lastbil (under 3,5 ton) vid år 2016 har en bullernivå som motsvarar 2 personbilar.

Område	Bullernivå per fordonstyp 2016 relativt personbil 2016								
	Personbil	Personbil eldrift	Lastbil <3,5t	Lastbil <3,5t eldr	Buss	Buss eldrift	Lastbil 3,5-26t	Lastbil >26t	Lastbil >26t eldrift
Tätorter	1	0,3	2,0	0,6	5,0	1,0	5,0	17,0	3,0
Landsbygd	1	0,5	2,0	1,0	5,0	2,0	5,0	17,0	3,0
Område	Bullernivå per fordonstyp 2030 relativt personbil 2016								
	0,8	0,3	1,6	0,6	4,0	1,0	5,0	12,0	3,0
Landsbygd	0,8	0,5	1,6	1,0	4,0	2,0	5,0	12,0	3,0

Tabell 5. Fordonens utveckling angående bulleregenskaper relativ personbil 2016.

Av tabellen kan det konstateras att eldrivna personbilar i tätorter har en bullernivå som är cirka 30 % av en bränsle driven personbil. Motsvarande för en buss är cirka 25 %. Sannolikt kan bullret med bättre däck etc. till år 2040 bli än lägre. De redovisade framtida bullernivåerna avseende 2040 i bullerutredningen till planen bör därför kunna sänkas med minst 5 dB(A).

I stort sett med 100 % säkerhet kan det uttalas att till år 2040 utgörs den större delen av fordonsflottan av elfordon.

Detta kombinerat med en högst sannolik nollökning av trafiken från de befintliga bostäderna skulle kunna innebära att de beräknade bullernivåerna skulle kunna reduceras med cirka 5-7 dB(A).

Med detta förhållningssättet borde bullerriktvärdena kanske kunna innehållas med mindre skrymmande bullerdämpande krav.

Utöver detta ska det beaktas att fordonsflottan på 40-talet är i det närmaste helt eldriven och därmed inte ger upphov till några emissioner.

Buller, kapitel ” Buller” sidan 19.

Ovanstående bullersynpunkter bör beaktas i detta kapitel.

Luftkvalitet, kapitel ” Miljö kvalitetsnormer för luft” sidan 18.

Skånes Luftvårdsförbund har en emissionsdatabas över Skåne och Sjælland med en mycket hög upplösning. Enligt de beräkningar som har genomförts är det bara två parametrar som kommer upp i nivå med miljö kvalitetsnormerna (MKN); kvävedioxid och partiklar (PM<sub>10</sub> och PM<sub>2,5</sub>). Ur årsrapporten från Skånes Luftvårdsförbund avseende Hässleholm uttalas:

” Beräknade årsmedelvärdet för kvävedioxid ligger mellan 3 och 13 µg/ m<sup>3</sup> inom Hässleholms kommun under 2020. De beräknade halterna stöds av mätningarna som gjordes i tätorten Hässleholm på 11,5 µg/ m<sup>3</sup> under september – december 2019. Både uppmätta och beräknade halter ligger långt under miljö kvalitetsnormen (MKN) på 40 µg/ m<sup>3</sup> och även under den nedre utvärderingströskeln (NUT) på 26 µg/ m<sup>3</sup>. ”

”Beräknade dygnsmedelvärdet för kvävedioxid ligger kring 8–29 µg/ m<sup>3</sup> inom Hässleholms kommun. De beräknade halterna ligger långt under miljö kvalitetsnormen på 60 µg/ m<sup>3</sup> och även under den nedre utvärderingströskeln (NUT) på 36 µg/ m<sup>3</sup>. ”

”Beräknade timmedelvärdet för kvävedioxid ligger kring 11–41 µg/ m<sup>3</sup> inom Hässleholms kommun. De beräknade halterna ligger långt under miljö kvalitetsnormen på 90 µg/ m<sup>3</sup> och även under den nedre utvärderingströskeln (NUT) på 54 µg/ m<sup>3</sup>. ”

Som kan ses av kartorna som Skånes Luftvårdsförbund tagit fram är halterna relativt låga i Hässleholm varför inga problem kommer att föreligga med någon MKN.

*”Beräknade årsmedelvärdet för partiklar (PM10) ligger generellt mellan 14 och 15 µg/m<sup>3</sup> i Hässleholms tätort (urban bakgrund) och 12 till 13 µg/m<sup>3</sup> på landsbygden. Dessa halter ligger under miljö kvalitetsnormen (MKN) på 40 µg/m<sup>3</sup> och även under den nedre utvärderingströskeln (NUT) på 20 µg/m<sup>3</sup>.”*

*”Beräknade dygnsmedelvärdet för partiklar (PM10) ligger på 20-21 µg/m<sup>3</sup> på landsbygden inom Hässleholms kommun och 22–24 µg/m<sup>3</sup> i tätorten Hässleholm samt Bjärnum. Beräknade halterna ligger långt under miljö kvalitetsnormen på 50 µg/m<sup>3</sup> och strax under den nedre utvärderingströskeln (NUT) på 25 µg/m<sup>3</sup>.”*

*”Beräknade årsmedelvärdet för partiklar (PM<sub>2,5</sub>) ligger generellt mellan 4 till 7 µg/m<sup>3</sup> på landsbygden och uppemot 7–10 µg/m<sup>3</sup> i tätorten Hässleholm. Dessa halter ligger under miljö kvalitetsnormen (MKN) på 25 µg/m<sup>3</sup> och även under den nedre utvärderingströskeln (NUT) på 12 µg/m<sup>3</sup>. För övrigt är bedömningen att partikelhalterna i kommunen är så låga att inga uppföljande mätningar är nödvändig inom den närmsta framtiden.”*

Sammanfattningsvis är luftkvaliteten i Hässleholm god varför ingen risk föreligger för överskridanden av någon MKN avseende utomhusluft.

Fördelar med stationsnära lägen

Länsstyrelsen i Skåne har tillsammans med Skånetrafiken, Region Skåne och Trafiken utarbetat informationsmaterial som ska stimulera och inspirera till att utnyttja de fördelar som uppkommer om bostadsbebyggelse kan förläggas i stationsnära lägen.

Följande fördelar uppnås enligt detta arbete:

Genom att bygga tätt, blandat och tillgängligt i stationsorter kan man:

- skapa stationsområden som blir attraktiva för de som bor på orten, de som besöker den och de som passerar förbi.
- minska koldioxidutsläppen, och därigenom samhällets klimatpåverkan, genom att minska transportbehovet. Bilanvändningen kan minska med 10 km/dygn och anställd om arbetsplatsen ligger i ett stationsnära läge.
- utnyttja marken i tätorterna bättre. I dagsläget (2006) planeras nära hälften av all nybyggnation på värdefull åkermark.
- skapa attraktiva och trygga stationsområden där människor uppehåller sig under dygnets alla timmar.
- ge fler invånare tillgång till en stor del av Skånes gemensamma arbetsmarknad. Från Hässleholms station kan man nå nästan hälften av Skånes arbetstillfällen inom en timme, till fots, cykel eller med kollektivtrafik
- förenkla vardagen för de som reser kollektivt eller bor nära en station.
- skapa förutsättningar för ett utvidgat kultur- och naturutbud genom större tillgänglighet till såväl små som stora orter.
- göra det möjligt att fördubbla Skånes befolkning, utan att öka biltrafiken.
- utnyttja befintlig infrastrukturs maximala potential.

Det kan finnas flera skäl att lokalisera bostäder till det stationsnära området. En inblandning av bostäder i anslutning till stationen bidrar till liv och aktivitet under en större del av dygnet. Ligger bostäderna alldeles intill stationen kan det bidra till att öka känslan av trygghet vid själva stationen. Ett annat skäl är att en blandning av bostäder och arbetsplatser i det stationsnära området bidrar till en spridning av resor i tid och ett effektivare nyttjande av trafiksystemet.

I Köpenhamn har man sedan länge arbetat med stationsnärhetsprincipen. Grunden lades redan 1947 i fingerplanen, som innebar stadsutveckling i radiella stråk kring stationer längs järnvägsnätet. Detta har lett till att en flerkärnig struktur har utvecklats och att biltrafiken genom centrum är mindre än i de flesta andra större städer. Stationsnärhetsprincipen tillämpas också på många andra håll i Europa. Samma principer används med framgång i såväl storstäder som i mindre orter.

### **Sammanfattningsvis**

Jag ser det som mycket positivt med planen.

De beräknade värdena borde kunna bli cirka 5-7 dB(A) lägre om hänsyn tas till elfordonens låga bullernivåer och att framräkningen av trafikarbetet har antagits för högt. Med detta förhållningssättet borde bullerriktvärdena kanske kunna innehållas med mindre skrymmande bullerdämpande krav.

*Kommentar:*

*Tack för ert yttrande.*

*Det är många intressanta aspekter som lyfts i yttrandet, särskilt avseende buller och att antalet bilar i framtiden bör minska medan elbilar, som bullrar mindre, bör öka. Vid framtagande av detaljplaner och bullerutredningar måste däremot Trafikverkets uppräkningsmodell användas som visar på att antalet bilar ökar.*

## SAMMANFATTNING

Synpunkterna har bemötts separat ovan. Nedan sammanfattas de synpunkter som föreslås leda till förändringar i detaljplanens handlingar. Utöver dessa görs vissa kompletteringar och förtydliganden i planhandlingarna.

### Revideringar efter samråd:

Planbeskrivningen revideras med följande:

- Information om befintliga riksintressen för kommunikationer har lagts till
- Information om det framtida riksintresset för Nya stambanor har lagt till
- Information om screeninganalys avseende PFAS har lagts till
- Text kring friytor har uppdaterats
- Text om tillgänglighet vid boende för äldre har lagts till
- Information om brandpost och automatiska släcksystem vid boende för äldre har lagts till

Plankartan revideras med följande:

- E1 – fördröjningsmagasin, har lagts till som användningsområde
- E2 – transformatorstation, har lagt till som användningsområde
- Egenskapsbestämmelse har lagts till om att takytan på ny bebyggelse ska förses med grönska, exempelvis sedum
- Innan startbesked kan ges för skoländamål måste startbesked ges för olika bullerdämpande åtgärder
- Villkor om startbesked för ny huvudbyggnad där fördröjningsmagasin måste komma till stånd
- U-området i väster har minskats
- Bestämmelse om utformning av bullerplank har tagits bort
- Bestämmelse om att bostäder över 35 kvm ska ha tillgång till en luddämpad sida har tagits bort
- Egenskapsområde har lagts till för att peka ut var bullerplank ska uppföras vid skoländamål inom planområdet
- Egenskapsområde har lagt till för att peka ut var ny bebyggelse behöver uppföras vid skoländamål inom planområdet
- Planbestämmelsen om att träd längs med Väpnaregatan inte får skadas har kompletterats med att återplantering ska ske om träd måste fällas pga sjukdom eller säkerhetsrisk
- Planbestämmelse har lagts till om att nya byggnader ska uppföras med radonskyddad konstruktion

### Övriga förändringar och kompletteringar:

- Användning ”Vård” har specificerats till ”Vårdboende”
- Egenskapsbestämmelse har lagts till som begränsar antalet kvadratmeter BYA som centrumändamål får uppgå till.