



Detaljplan för del av Hässleholm 87:22 m.fl. (Björklunda)

Hässleholms stad och kommun
Skåne län

Dnr: PLAN 2007-14

Byggnadsnämnden beslutade 2009-08-18 att ge dåvarande stadsbyggnadskontoret i uppdrag att samråda om planförslaget med berörda sakägare och myndigheter. Detaljplanen var föremål för samråd under perioden 16 september – 7 oktober 2009.

Under samrådstiden fanns planhandlingarna tillgängliga på Stadsbiblioteket i Hässleholm, på stadsbyggnadskontoret, Stadshuset, Hässleholm samt på kommunens hemsida. Vid samrådets början skickades även information om planförslaget till berörda fastighetsägare, myndigheter och kommunala instanser.

Den 22 september fanns representanter från stadsbyggnadskontoret tillgängliga på stadsbiblioteket för att informera och svara på frågor om detaljplanen. En sammanfattning av de synpunkter som framkom då finns i slutet av detta dokument.

Synpunkterna har **sammanfattats** i detta dokument, för att ge en överskådlig och lättillgänglig text. Eftersom många synpunkter som kommit in berör Österåsgatans föreslagna förlängning har ett längre svar rörande Österåsgatans förlängning och trafikstrukturen i planområdet författats på sidan 20.

INKOMNA YTTRANDEN

Följande inkom med yttrande under samrådet 2009:

STATLIGA MYNDIGHETER m.fl.:

1.Länsstyrelsen i Skåne län	med synpunkter
2.Banverket	ingen erinran
3.Vägverket	med synpunkter
4.MARC förvaltning, Malmö (Fortifikationsverket)	ingen erinran
5.E.ON. Elnät Sverige AB	med synpunkter
6.TeliaSonera Skanova Access	med synpunkter
7.Skånetrafiken	med synpunkter
8.Försvarmakten, Högkvarteret	ingen erinran

KOMMUNALA NÄMNDER, FÖRVALTNINGAR OCH BOLAG:

9.Fritidsförvaltningen	med synpunkter
10. Räddningstjänsten	med synpunkter
11. Kulturnämnden	ingen erinran
12. Hässleholms Vatten AB	med synpunkter

- | | |
|---|-----------------------|
| 13. Drog och brottsförebyggande rådet (BRÅ),
socialförvaltningen | med synpunkter |
| 14. Lantmäterimyndigheten | med synpunkter |
| 15. Tekniska kontoret | med synpunkter |
| 16. Barn- och utbildningsnämnden | ingen erinran |
| 17. Kommunstyrelsens arbetsutskott | med synpunkter |
| 18. Miljönämnden | med synpunkter |

FÖRENINGAR

- | | |
|--|-----------------------|
| 19. Hyresgästföreningen | med synpunkter |
| 20. Göinge bygdens biologiska förening | med synpunkter |

MARKÄGARE OCH BOENDE m.fl.:

Alla nedanstående har inkommit **med synpunkter** på planförslaget.

Sakägare:

21. Fastighetsägare, Plogvägen 4
22. Fastighetsägare, Plogvägen 5
23. Fastighetsägare, Plogvägen 6
24. Fastighetsägare, Tröskvägen 4
25. Fastighetsägare, Hövändarvägen 3
26. Fastighetsägare, Hövändarvägen 1
27. Fastighetsägare, Hövändarvägen 10
28. Fastighetsägare, Annedals gård

Övriga:

29. Fastighetsägare, Lövskogsvägen 2
30. Cia Larsson
31. Fastighetsägare, Skördevägen 1
32. Sandström, Petterson, Persson
33. Fastighetsägare, Österåsgatan 73B
34. Fastighetsägare, Hövändarvägen 7 m.fl.(protestlista)
35. Fastighetsägare, Skördevägen 1 m.fl. (protestlista)
36. Fastighetsägare, Österåsgatan 2
37. Fastighetsägare, Malörtsvägen 4

STATLIGA MYNDIGHETER m.fl.

1. Länsstyrelsen i Skåne län

Riksintresse m.m.

Länsstyrelsen meddelar att förslaget inte strider mot de intressen som de har att bevaka enligt 12 kap 1 § plan- och bygglagen.

Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen understryker vikten av att områdets anslutning till Södra Kringelvägen ges en trafiksäker utformning och att den formella planen kompletteras med vald trafiksäkerhetsåtgärd samt planskild förbindelse för gång- och cykeltrafik.

Länsstyrelsen anser att transformatorstationen söder om skolan bör inhägnas och säkras genom avstånd enligt Elsäkerhetsverkets föreskrifter.

Miljöskydd

I och med radonrisken i området menar Länsstyrelsen att för område med normalrisk för markradon att en upplysningsruta bör införas på plankartan. Rutan bör också kompletteras med information om att grundkonstruktionen ska utföras radonskyddande inom normalriskområden.

Övrigt

Länsstyrelsen anser att detaljplanen bör kompletteras med plushöjder på gata.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Österåsgatans anslutning till Södra Kringelvägen kommer inte att utformas med planskild korsning, däremot finns det planskild korsning längre västerut på Södra Kringelvägen som länkar samman med Maglegatans gång- och cykelväg. För anslutningen till Södra Kringelvägen kommer däremot säkerheten för oskyddade trafikanter att särskilt beaktas. Se en mer utförlig beskrivning av Österåsgatans utformning och funktion på sidan 20 i denna handling.

E.ON. Elnät ansvarar för den befintliga transformatorstationen. Eventuell inhägnad regleras inte i detaljplanen och det är inte något vi på miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen förespråkar. Inför utställning har däremot placeringar av transformatorstationer och förskolan ändrats till helt skilda platser, vilket innebär att frågan inte längre är aktuell.

I planbeskrivningen finns information om radonförhållandena samt upplysning om att radonskyddat byggande kan komma att krävas.

Inför utställning har plankartan kompletterats med plushöjder på gata.

2. Banverket (dagens Trafikverket)

Banverket har inget att erinra mot förslaget.

3. Vägverket (dagens Trafikverket)

Vägverket understryker vikten av en trafiksäker anslutning till Södra Kringelvägen och anser att planen bör kompletteras med föreslagen trafiksäkerhetsåtgärd, dvs. cirkulationsplats eller vänstersvängfält. De anser också att planen bör kompletteras med en planskild förbindelse vid Södra Kringelvägen för gång- och cykeltrafik.

Vägverket förklarar att de tycker föreslagna alléträd längs Österåsgatans förlängning bidrar till en trivsamt miljö, men poängterar behovet av ytterligare trafiksäkerhetsåtgärder för att minska risken för smittrafik genom området. Vägverket välkomnar initiativet till en trafikutredning för Österåsgatan och de ser positivt på föreslagen utbyggnad av gång- och cykelstråk.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Österåsgatans anslutning till Södra Kringelvägen kommer inte att utformas med planskild korsning, däremot finns det planskild korsning längre västerut på Södra Kringelvägen som länkar samman med Maglegatans gång- och cykelväg. För anslutningen till Södra Kringelvägen kommer säkerheten för oskyddade trafikanter att särskilt beaktas. Se en mer utförlig beskrivning av Österåsgatans utformning och funktion på sidan 20 i denna handling.

4. MARC förvaltning, Malmö (Fortifikationsverket)

MARC förvaltning är förvaltare av en kabelanläggning inom planområdet och anser att god hänsyn har visats till den kabelns tillgänglighet. MARC förvaltning informerar om att det handlar om en telekabel av äldre typ som är så pass stor att en flytt är svår och kostsam. Bifogade kartor över kabelsträckning medföljer yttrandet. Till sist informerar MARC förvaltning att de gärna ombesörjer kabelutsättning om behov finns.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Hänsyn har tagits till kabelns placering så att den hamnar inom allmän platsmark eller inom u-område på kvartersmark. Dialog har förts med MARC förvaltning och kabelutsättning har gjorts för att säkerställa att kommunens kartunderlag är korrekt.

5. E.ON. Elnät Sverige AB

E.ON. meddelar att de har hög- och lågspänningskablar, serviskablar, kabelskåp samt transformatorstationer inom planområdet. E.ON. informerar om att det vid exploatering behövs två nya transformatorstationer samt nya 10kV kablar. Utöver detta kommer E.ON. också att sätta upp nya kabelskåp och förlägga nya 0,4 kV kablar i gator/vägar.

E.ON. föreslår två områden för transformatorstationer i plankartan, ett så kallat E-område (10x10 m). Vidare föreslås tillhörande planbestämmelse; ”inom med E betecknat område får inte brännbara byggnadsdelar eller brännbart upplag uppställas”. Totalt föreslår E.ON. två nya transformatorstationer inom planområdet enligt bifogad karta.

E.ON. förutsätter att befintliga ledningar får vara kvar i nuvarande sträckning och att ett fyra meter brett u-område läggs ut på plankartan i de fall ledningar hamnar inom kvartersmark.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Under tiden mellan samrådet och det färdiga utställningsförslaget har E.ON. beskrivit att det behövs sammanlagt två transformatorstationer i området, vilka har införts i plankartan inför utställningen. Byggrätt för befintlig transformatorstation i norra delen av området är däremot aningen förskjuten västerut i förhållande till var befintlig transformatorstation ligger. Anledningen till detta är att, vid framtida behov av att byta ut transformatorstationen, så ska den nya placeras längre in från huvudegatan för att underordnas bostadsbebyggelsen längsmed gatan och därmed skapa ett mer attraktivt gaturum. Föreslagen höjdsättning kommer att resultera i att tomter och gator fylls upp och befintliga ledningar hamnar därmed på ett djupare läge än i dagsläget.

6. TeliaSonera Skanova Access

TeliaSonera Skanova Access upplyser om att de har kabelanläggningar inom planområdet. De informerar att eventuella flyttningar eller annan åtgärd som krävs för att säkerställa kablarnas funktion ska bekostas av exploatören/fastighetsägaren.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Flyttning av telekablar behöver göras i samband med exploatering av området och ska bekostas av exploatören.

7. Skånetrafiken

Skånetrafiken menar att det i dagsläget inte finns någon möjlighet att utöka stadsbussarnas dragning till de södra delarna av planområdet (i detta fall linje 2). De menar att en utbyggnad av området borde ske etappvis. De informerar om att den norra delen borde gå att koppla till stadsbussnätet i ett tidigt skede, men att den södra delen får kopplat på sikt när det finns en genomförbar lösning

att ge hela området. Skånetrafiken presenterar en lösning som innebär att låta linje 534 mellan Hässleholm och Tormestorp passera genom området. Tillsist informerar Skånetrafiken om att en anslutning till Södra Kringelvägen/Norra Byvägen är en förutsättning för att föreslagna bussgator ska kunna nyttjas.

Skånetrafiken är positiva till att diskutera möjliga lösningar i det fortsatta arbetet.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Sedan samrådet 2009 har förutsättningarna för busstrafiken förändrats. Idag pågår det en linjeöversyn av hela stadsbussnätet i Hässleholms stad som leds av Skånetrafiken och miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen ingår i arbetsgruppen som arbetar med dessa frågor. I nuläget planeras det för att stadsbusslinje 3 mellan Stoby – Hässleholm C – Tormestorp ska få en ny sträckning via Björklundaområdet. Kommunen ser fram emot ett fortsatt samarbete med Skånetrafiken i frågan om ny bussträckning.

Från miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens sida är det viktigt att det tillkommer en bussförbindelse genom hela området eftersom vi vill minska behovet av bilanvändning, speciellt i ett sådant här centralt läge där det finns goda möjligheter att istället nyttja cykel eller buss.

8. Försvarsmakten, Högkvarteret

Försvarsmakten har inget att erinra i ärendet.

KOMMUNALA NÄMNDER, FÖRVALTNINGAR OCH BOLAG

9. Hässleholms kommun, fritidsförvaltningen

Fritidsförvaltningen anser att planen tar stor hänsyn till områdets värden när det gäller rekreation och friluftsliv. Vidare tror fritidsförvaltningen att planområdet med sin närhet till centrum, Österås idrottsområde, golfbanan och Hässleholmgården har goda förutsättningar att utvecklas till ett attraktivt bostadsområde.

Fritidsförvaltningen anser också att den inritade bollplanen (från samrådsskedet) på skolområdet bör utformas som en så kallad näridrottsplats om tanken är att den ska nyttjas av allmänheten utanför skolans tider.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Förutsättningarna för en ny skoltomt i området har förändrats sedan samrådsskedet och det är nu istället aktuellt med en förskoletomt. Utformningen av förskolegården kommer ske i ett senare skede, i detaljplanen försöker vi skapa goda förutsättningar för att kunna skapa en omtyckt och välgemörd förskolegård. T.ex. har vi valt att placera förskolan med direktanslutning till torget med busshållplats och gång- och cykelvägnätet för att skapa goda förutsättningar att ta sig till och från förskolan med andra färdmedel än bil. Vi har också placerat förskolegården strategiskt i närheten av rullstensåsen och i ett område där det redan idag delvis finns uppväxta och bevarandevärda träd.

10. Hässleholms kommun, räddningstjänsten

Förvaltningen för räddningstjänst och säkerhet anser att brandvattenförsörjning och dagvattendammarna ska beaktas i planarbetet utifrån brand-, säkerhet- och trygghetssynpunkt. Räddningstjänsten saknar redovisning av brandvattenförsörjning inom planområdet. De förklarar vidare att brandvattenförsörjning ska finnas anordnat inom området, vanligtvis via brandposter i gata med maximalt avstånd är 150 meter mellan brandposterna samt att flödet ska dimensioneras enligt Vatten- och avloppsföreningens råd (VAV-P83) och att eventuella avsteg ska ske i samråd med räddningstjänsten. Räddningstjänsten anser att kostnader för brandvattenförsörjning bör läggas in i den totala exploateringskostnaden. Vidare anser räddningstjänsten att dagvattendammarna bör förses med flacka slänter alternativt stängsel/skyddsräcken.

I sitt yttrande hänvisar räddningstjänsten till en lista med generella punkter (diarienummer 102/2009) som finns hos miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen sedan tidigare.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Planbeskrivningen har inför utställning kompletteras med skrivelse om brandvattenförsörjning.

11. Hässleholms kommun, kulturnämnden

Kulturnämnden skriver i sitt yttrande att de uppskattar planens anpassning till befintliga förhållanden och att platsens historiska spår och lämningar uppmärksammas. De framhäver bl.a. att tydliga siktlinjer och rumskapande vegetation lyfts fram och menar att detta bidrar till en god balans i området. Till sist uppmanar kulturnämnden byggnadsnämnden att särskilt beakta eventuella fornlämningar i jorden när markarbete inleds.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Det finns inga kända fornminnen inom planområdet. Enligt arkeologisk utredning 2005 görs bedömningen att inga arkeologiska insatser erfordras inom planområde (Wallin, 2005). Påträffas fornlämningar i samband med markarbeten ska dessa, i enlighet med 2 kap 10 § lagen om kulturminnen, genast avbrytas och länsstyrelsen underrättas.

12. Hässleholms Vatten AB (HVAB)

Kostsamma åtgärder

HVAB konstaterar att kulvertering av det stora diket i Österåsgatans förlängning kommer att medföra mycket höga kostnader. Det kommer också bli kostsamt och nödvändigt att flytta befintlig spillvattenledning i Pimpinellastigens förlängning för att mer spillvatten ska kunna kopplas på.

Infiltration av dagvatten

HVAB poängterar att på grund av områdets geotekniska förhållanden med högt grundvatten och lerlager fungerar marken inte för infiltration av dagvatten, vilket planen förespråkar.

Höjder/marknivå

HVAB efterfrågar höjder för gatu- och kvartersmark för att kunna utforma VA-nätet och ytavrinning inom planområdet, vilket idag saknas i plankartan. Höjderna kan också bli nödvändiga i en ev. bullerutredning. Vidare informerar HVAB att höjderna bör anges i decimeter. För att kunna leda ytvatten ut på allmänplatsmark via gata vid tillfällig överbelastning av dagvattenledningar menar HVAB att höjden på gatornas lågpunkter också bör redovisas.

VA-ledningar

HVAB informerar om att gatorna där VA-ledningar kommer att placeras bör ha en sektion på minst åtta meter mellan fastighetsgränserna.

Kopplingen till Magle våtmark

HVAB poängterar att dagvattnet från aktuellt planområde inte har kontakt med Magle våtmark som det står beskrivit i planbeskrivningen, utan via Maglekärrsbäcken (dikningsföretag).

Finansiering och genomförande

Till sist påpekar HVAB att de behöver ha hela projektet finansierat, vilket inte är fallet idag samt att utbyggnaden av VA måste ske för hela området på en och samma gång (inte etappvis).

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

- *Tekniska förvaltningen, som är beställare, är medveten om att det kan komma att bli kostsamt att göra åtgärder som till exempel flytt av befintliga ledningar och kulvertering av befintligt dike för att göra området byggbart i den utformning vi önskar.*
- *Det stora öppna dagvattendiket i norr ska kulverteras på delar av sträckan för att minska olägenheter såsom lukter och risk för smittspridning vid de tillfällen då det bräddas med spillvatten/avloppsvatten.*
- *En förprojektering av dagvattenhantering, gatuutformning och höjdsättning är gjord för området 2017-2018, vilken HVAB har deltagit i. Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen förutsätter att HVAB i det samarbetet*

har tydliggjort eventuella behov av minsta gatubredder och liknande som påverkar planförslaget, så att förprojektering är anpassad därefter. Utställningsförslaget ska nämligen grunda sig på de utredningarna som är gjorda och på förprojekteringen.

- Eftersom infiltration av dagvatten inte är aktuellt inom planområdet stryks detta ur planbeskrivningen och ersätts med andra dagvattenåtgärder i enlighet med de dagvatten och skyfallsutredningar som är gjorda av Ramböll 2018.
- Plankartan kompletteras med höjder för gatu- och kvartersmark enligt den förprojektering som är gjord 2018 av Tyréns som grundar sig på de dagvatten- och skyfallsutredningar som är framtagna av Ramböll 2018.
- Texten i planbeskrivningen om dagvattnets fortsatta väg via Maglekärrsbäcken förtydligas.
- Diskussionen kring finansieringen av projektet har diskuterats och kommer fortsätta att diskuteras i den fortsatta processen.

13. Hässleholms kommun, drog och brottsförebyggande rådet (BRÅ) (socialförvaltningen)

Drog- och brottsförebyggande rådet arbetar brottsförebyggande vid bl.a. nya planförslag. Deras mål är att alla i Hässleholms kommun ska känna sig trygga och säkra i sin stad och i sitt bostadsområde. Invånarna ska känna att de ska kunna röra sig fritt, utan rädsla för att utsättas för brottslighet eller kränkningar. BRÅ ser med tillfredsställelse att detaljplanen beskriver olika hänsyn som ska tillvaratas. Uppfattningen att ”man kan bygga bort brott och otrygghet” ska beaktas för att säkerställa en attraktiv miljö och socialt hållbar utveckling för både barn och gamla. Vidare anser BRÅ att ett attraktivt boende ska beakta både trygghet och mångfald för alla generationer.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Trygghetsaspekten ska beaktas vid utformning av gatu- och parkmiljöer inom planområdet. Ett viktigt värdeord för utformning av området är social hållbarhet, med fokus på blandade upplåtelseformer för boende, trygga stråk för gående och cyklister och platser för möten och rekreation. Den offentliga miljön samspelar med bebyggelse och struktur för att skapa attraktiva och trygga miljöer.

14. Lantmäterimyndigheten i Hässleholm

Lantmäterimyndigheten anser att gatorna i grupphusområdet borde uppnå måtten för normal standard, utifrån tanken att gatorna ska vara välfungerande för servicefunktioner som exempelvis soptömning. Lantmäteriet anser vidare att gator som planeras för enskilt huvudmannskap bör utformas så att allmänheten inte använder dessa för genomfart. Om genomfartstrafik tillåts bör kommunen gå in och delta i gemensamhetsanläggningen. I övrigt har Lantmäterimyndigheten inget att erinra mot förslaget.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Alla gator inom planområdet kommer uppnå normal standard när det kommer till framkomlighet. Sopbilar och utryckningsfordon ska kunna ha framkomlighet längs alla allmänna gator (Österåsgatan och kvartersgator) inom området. I det nya förslaget kommer alla gator att vara allmän platsmark och de kommer att byggas ut av kommunen.

15. Hässleholms kommun, tekniska kontoret

Gatuutformning och väganlutningar

Tekniska kontoret anser att genomfartstrafik bör undvikas mellan Österåsgatan och den nya ”huvudgatan” (förlängningen av Österåsgatan). De anser att om så inte blir fallet måste Österåsgatan omgestaltas med en detaljutformning som gör att gatan blir mer trafiksäker, bl.a. genom att hastigheten hålls nere. De anser också att lokalgatorna bör dimensioneras så att det känns naturligt med låg hastighet. Ur skötselsynpunkt, menar tekniska kontoret att det är viktigt att gatorna dimensioneras så att det finns minst åtta meter mellan tomtgränserna.

Tekniska kontoret föreslår att Björklundavägen stängs av för genomfartstrafik för att undvika smittrafik genom villaområdet. Tekniska kontoret föreslår också att det utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv att Österåsgatan ansluts till Södra Kringelvägen genom en ny

cirkulationsplats. Fördelarna med en cirkulationsplats är också att hastigheten på Södra Kringelvägen dämpas och det gör det också möjligt för gång- och cykeltrafikanter att korsa vägen över till Magle våtmark på ett säkrare sätt.

Vidare informerar Tekniska kontoret att hastighetsbegränsningen inom planområdet kommer att fastställas enligt ”Rätt fart i Staden” och att eventuella vändplatser ska ha vändradier anpassade för bl.a. sopbilar.

Allmän platsmark

Tekniska kontoret efterfrågar tydliga planbestämmelser inom allmän platsmark samt tillhörande skötselbeskrivning. Vidare menar tekniska kontoret att det krävs en frizon på ca 10 m (ungefär så långt som grenverket sträcker sig) mellan träd och tomtgräns för att säkra skötseln av träden.

Det stora dagvattendiket

Tekniska kontoret anser att om det stora öppna diket i förlängningen av Österåsgatan inte ska kulverteras måste mark säkras för skötsel av diket.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Efter samrådet har miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen och tekniska förvaltningen tillsammans diskuterat fram trafikstrukturen och utformningen av gator i planförslaget. I dessa diskussioner så har det framkommit att 7 meter kvartersgata är godtagbart.

Inför utställning har dragningen av Österåsgatans förlängning ändrats väsentligt till en betydligt slingrigare dragning för att begränsa den möjliga hastigheten på gatan och för att minska risken för oönskad genomfartstrafik. Det föreslås också en cirkulationsplats i anslutning till Södra Kringelvägen. En trafikutredning är gjord av Tyréns 2017 där ett helhetsgrepp har tagits över området som visar behov av att bland annat koppla ihop Björklundavägen med Österåsgatans förlängning för att skapa ett finmaskigt och mer robust gatunät i området, då trafiken sprids inom området istället för att samlas till en enda gata. Se en mer utförlig beskrivning av Österåsgatans utformning och funktion på sidan 20 i denna handling.

Vändplatsen inom den nya delen av området har samma mått som befintliga vändplatser.

Inför utställning har planförslaget anpassats så att det ska finnas gott om yta mellan de träd vi anser bevara och kvartersmark. Den södra trädraden mellan betesmarken och kvartersområdet innebär exempelvis en frizon om cirka 10 meter från tomtgräns.

Inför utställning är det fastlagt att det öppna dagvattendiket i norra delen av planområdet kulverteras fram till betesmarken för att minska risken för lukter och smittspridning.

16. Hässleholms kommun, barn- och utbildningsnämnden

Barn- och utbildningsnämnden har ingen erinran mot detaljplaneförslaget eftersom de anser att mark för förskola och skola är väl tillgodosett.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen har inför utställningsskedet diskuterat förskolans nya placering och utformning med tekniska förvaltningens lokalförstärkare. Vid startmötet som hölls när detaljplanearbetet återupptogs i juni 2016 var barn- och utbildningsförvaltningen närvarande.

17. Hässleholms kommun, kommunstyrelsens arbetsutskott (KSAU)

Kommunstyrelsens arbetsutskott godkänner förslaget till detaljplan, men föreslår att frågan om eventuell genomfartstrafik utreds ytterligare.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Risken för genomfartstrafik har utretts i trafikutredningar av Ramböll 2009 och Tyréns, 2017. Se en mer utförlig beskrivning av utredningarnas rekommendationer och Österåsgatans nya föreslagna utformning och funktion på sidan 20 i denna handling.

18. Hässleholms kommun, miljönämnden

Närhet till Magle våtmark & dagvattendammar

Miljönämnden lyfter frågan om närheten till Magle våtmark som en osäkerhetsfaktor när det kommer till risken för luftburen smittspridning. Miljönämnden menar att tidigare bedömningsgrunder måste utvärderas på nytt eftersom förutsättningarna har förändrats sedan miljötillståndsprövningen av Magle våtmark 1994. Den största förändringen är att bebyggelsen i förslaget krupit betydligt närmre dammsystemet, knappt 200 meter ifrån och i och med detta menar Miljönämnden att man inte kan utesluta risk för smittspridning om bebyggelsen byggs ut så som förslaget.

Miljönämnden lyfter också närheten till dagvattendammarna inom planområdet. De poängterar att dagvattendammarna tidvis kan innehålla spillavloppsvatten och andra dagvattenföroreningar. I och med detta menar Miljönämnden att det är viktigt ut smittspridningssynpunkt att dagvattendammarna inte framhävs som rekreations- och lekområde.

VA-frågor

Miljönämnden anser att det stora diket som löper i Österåsgatans förlängning bör kulverteras p.g.a. främst smittskydds- och hygienhänseende eftersom det finns risk för bräddning med oförorenat vatten, men också med tanke på olycksrisken för mindre barn.

Miljönämnden anser att en undersökning av grundvattennivåerna och dess variation för utföras i området för att förhindra risk för fuktproblem i byggnader.

Övriga frågor

Miljönämnden menar att trafikplaneringen bör utredas vidare och bl.a. inkludera Österåsgatans södra del (befintlig sträckning idag) samt risken för smitningstrafik för att säkra en bra trafiklösning. Vidare menar Miljönämnden att jordvallen som finns öster om planområdet, som fungerar som avskärmning och bullerskydd för villorna mot befintligt verksamhetsområde, bör behållas och snyggas till. Miljönämnden skriver också att det nya Björklundaområdet bör förses med kollektivtrafik och att området byggs ut med fjärrvärme.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Avståndet mellan föreslagen bostadsbebyggelse och Magle våtmark har ändrats sedan samrådsförslaget. Inför utställning föreslås ingen ny bostadsbebyggelse inom påverkansområdet.

Det öppna dagvattendiket i norra delen av planområdet kulverteras fram till betesmarken för att minska risken för smittspridning. Det tydliggörs också i planbeskrivningen att dagvattendammarna inte är till för rekreation och lek utan att de primärt har funktionen att omhänderta spillvatten och förorenat dagvatten vilket innebär en smittorisk. Däremot går det inte att undgå att dagvattendammarna har ett rekreativt värde, om än på håll.

Villaområdet i nordöstra delen av planområdet är ej påverkat av verksamhetsbuller, varför en reglering av skydd inte finns i planförslaget inför utställning.

En undersökning av grundvattennivåer har gjorts inför utställningen som visar att grundvattnet ligger högt i området, vilket bland annat innebär att källare ej tillåts inom området samt att lägsta nivå för färdigt golv regleras till +47 inom etapp 1 och plushöjder förts in i plankartan för de delar av planområdet som inte är bebyggt.

Inför utställning har dragningen av Österåsgatans förlängning ändrats väsentligt till en betydligt slingrigare dragning för att begränsa den möjliga hastigheten på gatan och för att minska risken för oönskad genomfartstrafik. Trafikfrågorna har utretts i trafikutredningar av Ramböll 2009 och Tyréns, 2017. Se en mer utförlig beskrivning av utredningarnas rekommendationer och Österåsgatans nya föreslagna utformning och funktion på sidan 20 i denna handling.

Inför utställning har dialog förts med Skånetrafiken kring att utveckla befintlig stadsbusslinje till att gå genom planområdet.

Fjärrvärme finns som alternativ för elförsörjning till området.

FÖRENINGAR

19. Hyresgästföreningen

Hyresgästföreningen ser mycket positivt på planförslaget och att det inom området möjliggörs för samhällsservice, utbyggnad av kollektivtrafik och gång- och cykelvägar samt att grönska bevaras. Hyresgästföreningen påpekar att det bör finnas en bra lekplats i området.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Det planeras för en större lekplats i anslutning till skogsdungen inom det redan bebyggda villaområdet i planområdets nordöstra del. Det planeras också för en mindre lektya i anslutning till det planerade parkstråket i planområdets sydvästra del. Utöver dessa två föreslås ett större område söder om torget att utvecklas till näridrottsplats för boende i området och besökare, med bl.a. gräsytor för bollspel och naturlekplats eller skatepark. På denna yta ska det också finnas möjlighet för dagvattenhantering vid höga vattennivåer.

20. Göingebygdens biologiska förening

Föreningen tycker att planförslaget är välutformat med ett bra fokus på de gröna frågorna. Föreningen anser dock att detaljplanen bör framhäva att djurhållning av bl.a. nötdjur och hästar även ska kunna bedrivas i framtiden. De poängterar det värdefulla i att ha levande jordbrukslandskap i närheten av Hässleholms stad.

Föreningen påpekar även att det är viktigt för pollinerande insekter att även hanindivider av sälg (*Salix caprea*) bevaras (sid 19 i samrådshandlingens planbeskrivning). De anser också att strävan efter att minska andelen asfalterad mark och underlätta infiltration av dagvatten är en bra utgångspunkt och de ser gärna att ännu fler områden nyttjas för detta ändamål.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Betesmarkerna ingår nu som en del i planförslaget och planbeskrivningen har kompletterats med information och resonemang kring djurhållningen och dess värde i och med närheten till staden. Betesmarkerna får planbestämmelsen NATUR (bete och möjlighet för framtida dagvattenhantering). Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen är måna om att bevara betesmarkerna i området.

Synpunkten om bevarande av sälg förs vidare till arbetet med skötsel- och åtgärdsplan för området.

MARKÄGARE/SAKÄGARE:

21. Fastighetsägare, Plogvägen 4

Fastighetsägare 3 befarar att Österås-gatan, ifall den hålls öppen för genomfartstrafik, riskerar att bli genomfartsled med mycket trafik och höga hastigheter. Istället föreslår fastighetsägarna att gatan endast hålls öppen norrifrån och inte ansluter till Södra Kringelvägen i söder. De anser vidare att Björklundavägens anslutning till Södra Kringelvägen bör hållas öppen och att anslutningen norrut via Österås-gatan är viktig för att ansluta området till befintlig bebyggelse och resten av staden.

Vidare anser fastighetsägarna att det tidigare förslaget med att hålla det stora diket öppet, med möjlighet att behålla befintliga träd samt att skapa ett promenadstråk, är mer tilltalande än att diket kulverteras. Som ett alternativ till att hålla diket öppet föreslås också möjligheten att göra vattenytan mer tillgänglig. För att åstadkomma detta föreslår fastighetsägarna att diket västra slänt flackas ut och att man här kan anlägga ett promenadstråk längs vattnet. Detta alternativ, menar fastighetsägarna, skulle bidra till att vattnet blir en tillgång i området och en trevlig närmiljö samt att vattennivån dessutom har möjlighet att variera beroende på väderlek.

Vidare menar fastighetsägarna att en kulvertering av diket troligtvis är kostsamt och kräver tillstånd från Länsstyrelsen. Fastighetsägarna presenterar för- och nackdelar med de två alternativen (kulvertering eller utflackning). En fördel med utflackningen beskrivs vara att massorna kan nyttjas

som utfyllning av lågt liggande platser i området, men att det också tar mer plats som hade kunnat nyttjas för bebyggelse om diket kulverterats. Till sist trycker fasthetsägarna på vikten av att bevara uppvuxna träd som kan bidra med kvaliteter i det nya området.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Inför utställning har dragningen av Österåsgatans förlängning ändrats väsentligt till en betydligt slingrigare dragning för att begränsa den möjliga hastigheten på gatan och för att minska risken för oönskad genomfartstrafik. Det föreslås också en cirkulationsplats i anslutning till Södra Kringelvägen. Trafikutredningar är gjorda av Ramböll 2009 och Tyrens 2017 där ett helhetsgrepp har tagits över området som visar behov av att bland annat koppla ihop Björklundavägen med Österåsgatans förlängning för att skapa ett finmaskigt och mer robust gatunät i området, då trafiken sprids inom området istället för att samlas till en enda gata. Se en mer utförlig beskrivning av Österåsgatans utformning och funktion på sidan 20 i denna handling.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen håller med om att det öppna diket har ett högre upplevelsevärde och dessutom en bidragande faktor till ökad biologisk mångfald i området, men eftersom det med jämna mellanrum förekommer avloppsvatten i dagvattendiket är det olämpligt att behålla diket öppet så pass nära bostäder. Inför utställning föreslås därför en kulvertering av detta dagvattendike. Marken mellan gatan och befintliga tomter är tänkt att planteras med träd och buskar.

22. Fastighetsägare, Plogvägen 5

Fastighetsägarna protesterar mot huvudgatan genom Björklunda som skall gå igenom deras område. De menar att förslaget skapar en farlig och otrygg miljö för deras barn. Fastighetsägarna är oroliga att förare, precis som på Södra Kringelvägen, kommer köra för fort längs Österåsgatan och de ser hellre att gatan utformas som en lokalgata endast anpassade för boende i området. De boende förespråkar tvåvåningshus istället för trevåningshus mot de redan befintliga villorna i östra delen av planområdet, grundat på argumentet att det skapar insyn.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen har tagit allvarligt på den oro för höga hastigheter och höga trafikflöden på Österåsgatan som uttryckts av boende i området. Inför utställning har dragningen av Österåsgatans förlängning därför ändrats väsentligt till en betydligt slingrigare dragning för att begränsa den möjliga hastigheten på gatan och för att minska risken för oönskad genomfartstrafik. Det föreslås också en cirkulationsplats i anslutning till Södra Kringelvägen. Trafikutredningar är gjorda av Ramböll 2009 och Tyrens 2017 där ett helhetsgrepp har tagits över området som visar behov av att bland annat koppla ihop Björklundavägen med Österåsgatans förlängning för att skapa ett finmaskigt och mer robust gatunät i området, då trafiken sprids inom området istället för att samlas till en enda gata. Se en mer utförlig beskrivning av Österåsgatans utformning och funktion på sidan 20 i denna handling.

Tre våningar föreslås även på vissa ställen i utställningsförslaget. Med beaktning att åkermark tas i anspråk för att möjliggöra ny bostadsbebyggelse så bedömer miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen att en rimlig kompensationsåtgärd är att utnyttja marken på ett så hållbart sätt som möjligt. Detta innebär bland annat tätare och högre bebyggelse där det anses lämpligt, exempelvis i anslutning till torget för att markera dess funktion som stadsdelscentrum och där kollektivtrafik planeras. På detta sätt finns också mer möjlighet att spara mark för rekreation och grönska. Stenmurar och befintliga uppvuxna träd sparas i så stor mån som möjligt.

I planförslaget föreslås en kulvertering av befintligt dagvattendike i norr. Till följd av detta kommer marken mellan gatan och befintliga tomter istället att anläggas med park och planteras med träd och buskar som kommer att innebära viss avskärmning och insynsskydd från såväl gata som ny bebyggelse. Denna plantering regleras i plankartan.

23. Fastighetsägare, Plogvägen 6

Fastighetsägarna är starkt kritisk till föreslagen infartsgata (förlängningen av Österåsgatan) eftersom det riskerar att bli mer trafik i området. Deras förslag är istället att anlägga separata in- och utfarter till området via Södra Kringelvägen (så kallade säckgator enligt bilaga) eftersom de tror att det finns stor risk att gatan kommer användas som genväg till bl.a. Björksäter samt för buskörning. Vidare är de också kritiska till ev. vägbulor eftersom de har dålig erfarenhet av sådana åtgärder. De påpekar också att de upplever höga hastigheter längs med Södra Kringelvägen.

Enligt kartbilagan framgår att fastighetsägarna önskar att stänga av en del gator till att enbart användas för trafik som ska till/från skola/förskola och de föreslår också att Björklundavägen även i fortsättningen hålls öppen mot Södra Kringelvägen men att vägen inte kopplas på det nya området mer än med gång- och cykelväg. På kartan illustreras också önskemål om att ett promenadstråk anläggs längs med dagens öppna dike och att diket inte kulverteras utan istället breddas. Fastighetsägarna är också kritiska till föreslagna trevåningshus och anser att det endast bör finnas max tvåvåningshus i ett sådant naturskönt område som Björklunda. Till sist menar de boende att kommunen borde främja servicen i centrum istället för att skapa enstaka verksamheter i villaområde.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen har tagit allvarligt på den oro för höga hastigheter och höga trafikflöden på Österåsgatan som uttryckts av boende i området. Inför utställning har dragningen av Österåsgatans förlängning därför ändrats väsentligt till en betydligt slingrigare dragning för att begränsa den möjliga hastigheten på gatan och för att minska risken för oönskad genomfartstrafik. Det föreslås också en cirkulationsplats i anslutning till Södra Kringelvägen. Trafikutredningar är gjorda av Ramböll 2009 och Tyrens 2017 där ett helhetsgrepp har tagits över området som visar behov av att bland annat koppla ihop Björklundavägen med Österåsgatans förlängning för att skapa ett finmaskigt och mer robust gatunät i området, då trafiken sprids inom området istället för att samlas till en enda gata. Se en mer utförlig beskrivning av Österåsgatans utformning och funktion på sidan 20 i denna handling.

Tre våningar föreslås även på vissa ställen i utställningsförslaget. Med beaktning att åkermark tas i anspråk för att möjliggöra ny bostadsbebyggelse så bedömer miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen att en rimlig kompensationsåtgärd är att utnyttja marken på ett så hållbart sätt som möjligt. Detta innebär bland annat tätare och högre bebyggelse där det anses lämpligt, exempelvis i anslutning till torget för att markera dess funktion som stadsdelscentrum och där kollektivtrafik planeras. På detta sätt finns också mer möjlighet att spara mark för rekreation och grönska. Stenmurar och befintliga uppvuxna träd sparas i så stor mån som möjligt.

I planförslaget föreslås en kulvertering av befintligt dagvattendike i norr. Till följd av detta kommer marken mellan gatan och befintliga tomter istället att anläggas med park och planteras med träd och buskar som kommer att innebära viss avskärmning och insynsskydd från såväl gata som ny bebyggelse. Denna plantering regleras i plankartan.

Det stadsdelscentrum som föreslås bedöms inte påverka Hässleholm centrum. Förhoppningen är att detta ska fungera som en mötesplats för sydöstra Hässleholm, varför en eller två verksamheter som målpunkt hade varit mycket positivt. Däremot regleras det inte att det måste finnas centrumverksamhet, men att det ska finnas möjlighet till det, exempelvis genom förhöjt bottenplan.

24. Fastighetsägare, Tröskvägen 13

Fastighetsägarna förklarar att de bosatte sig i området p.g.a. närheten till natur och centrum och menar att planförslaget bryter mot en barn- och naturvänlig kommun. De motsätter dig föreslagen genomfart och hänvisar istället till Ljungdala där de anser att det finns ett fungerande vägnät med dess matargata och säckgator. Med föreslagen genomfart poängterar fastighetsägarna sin oro för smittrafik och rattfyllerister. Fastighetsägarna föreslår att infarten sker via Södra Kringelvägen och att området enbart kopplas till Stattena/centrum via gång- och cykelväg. Vidare önskar de att Björklundavägens anslutning till Södra Kringelvägen stängs av eller att gatan enbart kopplas till det nya Björklundaområdet via gång- och cykelväg. Fastighetsägarna förtydligar att de inte vill ha någon genomfartstrafik igenom det redan utbyggda Björklundaområdet.

De boende är för att en cirkulationsplats byggs i anslutningen till Södra Kringelvägen för att öka trafiksäkerheten längs med sträckan. Vidare önskar fastighetsägarna att dammarna inhägnas och att en lekplats byggs in det redan utbyggda Björklundaområdet (i planens nordöstra del).

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen har tagit allvarligt på den oro för höga hastigheter och höga trafikflöden på Österåsgatan som uttryckts av boende i området. Inför utställning har dragningen av Österåsgatans förlängning därför ändrats väsentligt till en betydligt slingrigare dragning för att begränsa den möjliga hastigheten på gatan och för att minska risken för oönskad genomfartstrafik. Det föreslås också en cirkulationsplats i anslutning till Södra Kringelvägen. Trafikutredningar är gjorda av Ramböll 2009 och Tyrens 2017 där ett helhetsgrepp har tagits över

området som visar behov av att bland annat koppla ihop Björklundavägen med Österåsgatans förlängning för att skapa ett finmaskigt och mer robust gatunät i området, då trafiken sprids inom området istället för att samlas till en enda gata. Se en mer utförlig beskrivning av Österåsgatans utformning och funktion på sidan 20 i denna handling.

Tre våningar föreslås även på vissa ställen i utställningsförslaget. Med beaktning att åkermark tas i anspråk för att möjliggöra ny bostadsbebyggelse så bedömer miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen att en rimlig kompensationsåtgärd är att utnyttja marken på ett så hållbart sätt som möjligt. Detta innebär bland annat tätare och högre bebyggelse där det anses lämpligt, exempelvis i anslutning till torget för att markera dess funktion som stadsdelscentrum och där kollektivtrafik planeras. På detta sätt finns också mer möjlighet att spara mark för rekreation och grönska. Stenmurar och befintliga uppvuxna träd sparas i så stor mån som möjligt.

I planförslaget föreslås en kulvertering av befintligt dagvattendike i norr. Till följd av detta kommer marken mellan gatan och befintliga tomter istället att anläggas med park och planteras med träd och buskar som kommer att innebära viss avskärmning och insynsskydd från såväl gata som ny bebyggelse. Denna plantering regleras i plankartan.

Området kring dagvattendammarna är tänkt att även fortsättningsvis vara inbägnad betesmark och inte ett område för människor att vistas inom.

Det planeras för en större lekplats i anslutning till skogsdungen inom det redan bebyggda villaområdet i planområdets nordöstra del. Det planeras också för en mindre lekplats i anslutning till det planerade parkstråket i planområdets sydvästra del. Utöver dessa två föreslås ett större område söder om torget att utvecklas till näridrottsplats för boende i området och besökare, med bl.a. gräsytor för bollspel och naturlekplats eller skatepark. På denna yta ska det också finnas möjlighet för dagvattenhantering vid höga vattennivåer.

25. Fastighetsägare, Hövandarvägen 3

Fastighetsägaren ifrågasätter planförslaget när det gäller föreslagen förlängning av Österåsgatan, trevåningshus samt placeringen av ny skola. Fastighetsägaren menar att det redan idag är problem med fortkörning och att en utbyggnad av Österåsgatan skulle bidra till att problemen ökar. Vidare anser fastighetsägaren att höghus/ flerfamiljshus i detta fall i form av ett trevåningshus inte bör placeras i ett villaområde eftersom det riskerar att skapa insyn till villaträdgårdarna. Den boende menar också att skolans placering mitt i området riskerar att bidra till tung trafik i form av leveranser och att Björklundavägen riskerar att bli den naturliga infarten österifrån. Till sist informerar fastighetsägaren att fastighetsvärdet på husen riskerar att sjunka och att kommunen borde anlägga en lekplats på redan utbyggt område i Björklunda innan man tar sig an nya utbyggnadsområde.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen har tagit allvarligt på den oro för höga hastigheter och höga trafikflöden på Österåsgatan som uttryckts av boende i området. Inför utställning har dragningen av Österåsgatans förlängning därför ändrats väsentligt till en betydligt slingrigare dragning för att begränsa den möjliga hastigheten på gatan och för att minska risken för oönskad genomfartstrafik. Det föreslås också en cirkulationsplats i anslutning till Södra Kringelvägen. Trafikutredningar är gjorda av Ramböll 2009 och Tyrens 2017 där ett helhetsgrepp har tagits över området som visar behov av att bland annat koppla ihop Björklundavägen med Österåsgatans förlängning för att skapa ett finmaskigt och mer robust gatunät i området, då trafiken sprids inom området istället för att samlas till en enda gata. Se en mer utförlig beskrivning av Österåsgatans utformning och funktion på sidan 20 i denna handling.

Tre våningar föreslås även på vissa ställen i utställningsförslaget. Med beaktning att åkermark tas i anspråk för att möjliggöra ny bostadsbebyggelse så bedömer miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen att en rimlig kompensationsåtgärd är att utnyttja marken på ett så hållbart sätt som möjligt. Detta innebär bland annat tätare och högre bebyggelse där det anses lämpligt, exempelvis i anslutning till torget för att markera dess funktion som stadsdelscentrum och där kollektivtrafik planeras. På detta sätt finns också mer möjlighet att spara mark för rekreation och grönska. Stenmurar och befintliga uppvuxna träd sparas i så stor mån som möjligt.

I planförslaget föreslås en kulvertering av befintligt dagvattendike i norr. Till följd av detta kommer marken mellan gatan och befintliga tomter istället att anläggas med park och planteras med träd och buskar som kommer att

innebära viss avskärmning och insynsskydd från såväl gata som ny bebyggelse. Denna plantering regleras i plankartan.

Det planeras för en större lekplats i anslutning till skogsdungen inom det redan bebyggda villaområdet i planområdets nordöstra del. Det planeras också för en mindre lektyta i anslutning till det planerade parkstråket i planområdets sydvästra del. Utöver dessa två föreslås ett större område söder om torget att utvecklas till näridrottsplats för boende i området och besökare, med bl.a. gräsytor för bollspel och naturlekplats eller skatepark. På denna yta ska det också finnas möjlighet för dagvattenhantering vid höga vattennivåer.

26. Fastighetsägare, Hövändarvägen 1

Fastighetsägarna motsätter sig att det blir en huvudgata genom området, de anser att det är bättre med en infart via Södra Kringelvägen och att Österåsgatan stängs i nordgående riktning. De anser att gatan kommer att bli enormt trafikerad och fungera som infartsled till centrum. Fastighetsägarna anser också att det kommer bli ett problem med bl.a. tung trafik till/från föreslagen närservice. Fastighetsägarna efterfrågar en konsekvensutredning kring föreslagen gatustruktur. De menar att befintlig bebyggelse kommer bli störd, framförallt nattetid, av en ökad trafik. Vidare vill de boende att Björklundavägen stängs av för genomfartstrafik. De boendes kommentarer grundar sig i att de vill ha kvar områdets naturnära karaktär och även i fortsättningen känna sig trygga i sitt bostadsområde.

Fastighetsägarna är emot höghus (trevåningshus) i området eftersom detta kan ha en negativ inverkan på befintliga tomter i området, framförallt när det gäller insyn och de menar att det inte är någon efterfrågan på hyreslägenheter i denna del av Hässleholm. Estetiskt passar det inte in i ett naturnära område. Istället påpekar de boende att det finns en efterfrågan på marklägenheter för äldre. Vidare menar de också att inga handlare eller verksamheter kommer att vilja etablera sig här. Det finns inget behov av närservice i området vilket dessutom skulle medföra leveranser och tung trafik. Till sist påpekar fastighetsägarna att det livliga djurlivet i området kommer att försvinna.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen har tagit allvarligt på den oro för höga hastigheter och höga trafikflöden på Österåsgatan som uttryckts av boende i området. Inför utställning har dragningen av Österåsgatans förlängning därför ändrats väsentligt till en betydligt slingrigare dragning för att begränsa den möjliga hastigheten på gatan och för att minska risken för oönskad genomfartstrafik. Det föreslås också en cirkulationsplats i anslutning till Södra Kringelvägen. Trafikutredningar är gjorda av Ramböll 2009 och Tyrens 2017 där ett helhetsgrepp har tagits över området som visar behov av att bland annat koppla ihop Björklundavägen med Österåsgatans förlängning för att skapa ett fimmarskigt och mer robust gatunät i området, då trafiken sprids inom området istället för att samlas till en enda gata. Se en mer utförlig beskrivning av Österåsgatans utformning och funktion på sidan 20 i denna handling.

Tre våningar föreslås även på vissa ställen i utställningsförslaget. Med beaktning att åkermark tas i anspråk för att möjliggöra ny bostadsbebyggelse så bedömer miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen att en rimlig kompensationsåtgärd är att utnyttja marken på ett så hållbart sätt som möjligt. Detta innebär bland annat tätare och högre bebyggelse där det anses lämpligt, exempelvis i anslutning till torget för att markera dess funktion som stadsdelscentrum och där kollektivtrafik planeras. På detta sätt finns också mer möjlighet att spara mark för rekreation och grönska. När staden expanderar är det tyvärr oundvikligt att djurlivet påverkas och större djur söker sig till nya platser. Biotopskyddade stenmurar och befintliga uppvuxna träd sparas däremot i så stor mån som möjligt.

I planförslaget föreslås en kulvertering av befintligt dagvattendike i norr. Till följd av detta kommer marken mellan gatan och befintliga tomter istället att anläggas med park och planteras med träd och buskar som kommer att innebära viss avskärmning och insynsskydd från såväl gata som ny bebyggelse. Denna plantering regleras i plankartan.

Det stadsdelscentrum som föreslås ska fungera som en mötesplats för sydöstra Hässleholm, varför en eller två verksamheter som målpunkt hade varit mycket positivt. Däremot regleras det inte att det måste finnas centrumverksamhet, men att det ska finnas möjlighet till det, exempelvis genom förhöjt bottenplan.

27. Fastighetsägare, Hövändarvägen 10

Lekplats

Fastighetsägarna saknar en lekplats i den utbyggda delen av Björklundaområdet (i planens nordöstra del) och anser att en lekplats bör anläggas snarast. Fastighetsägaren trycker på behovet av en naturlig plats för barn och föräldrar att träffas och lära känna varandra. De boende frågar sig hur kommunen kan bygga ut ett område där barn inte har någonstans att leka?

Björklundavägen & Österåsgatan

Fastighetsägarna informerar vidare om att de upplever höga hastigheter på Björklundavägen och önskar därför att hastigheten begränsas till 30 km/h samt att farthinder tillkommer. De anser dock att Björklunda vägen även i fortsättningen ska hållas öppen ut mot Södra Kringelvägen. De boende motsätter sig en genomfart till centrum via Österåsgatan eftersom de anser att detta kommer leda till ökad trafik i området.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen har tagit allvarligt på den oro för höga hastigheter och höga trafikflöden på Österåsgatan som uttryckts av boende i området. Inför utställning har dragningen av Österåsgatans förlängning därför ändrats väsentligt till en betydligt slingrigare dragning för att begränsa den möjliga hastigheten på gatan och för att minska risken för oönskad genomfartstrafik. Det föreslås också en cirkulationsplats i anslutning till Södra Kringelvägen. Trafikutredningar är gjorda av Ramböll 2009 och Tyrens 2017 där ett helhetsgrepp har tagits över området som visar behov av att bland annat koppla ihop Björklundavägen med Österåsgatans förlängning för att skapa ett finmaskigt och mer robust gatunät i området, då trafiken sprids inom området istället för att samlas till en enda gata. Se en mer utförlig beskrivning av Österåsgatans utformning och funktion på sidan 20 i denna handling.

Det planeras för en större lekplats i anslutning till skogsdungen inom det redan bebyggda villaområdet i planområdets nordöstra del. Det planeras också för en mindre lekylta i anslutning till det planerade parkstråket i planområdets sydvästra del. Utöver dessa två föreslås ett större område söder om torget att utvecklas till näridrottsplats för boende i området och besökare, med bl.a. gräsytor för bollspel och naturlekplats eller skatepark. På denna yta ska det också finnas möjlighet för dagvattenhantering vid höga vattennivåer.

28. Fastighetsägare, Annedals gård

Natur- och kulturvärden

Fastighetsägaren påpekar att texten i planbeskrivningen angående betesmarkens naturvärden är motsägelsefull. Fastighetsägaren menar att marken både öster och väster om föreslagen huvudgata enligt ängs- och hagmarksinventeringen är klassad som mark av biologisk mångfald med specifika värden. Den boende hänvisar också till Länsstyrelsen yttrande i programsamrådet (2007) där Länsstyrelsen skriver att området är värdefullt utifrån natur- och kulturmiljövärden samt att så stora ytor som möjligt av betesmarken bör betas även i fortsättningen. Länsstyrelsen framhåver också i sitt yttrande problematiken kring att huvudgatan delar upp betesmarken i två delar och fastighetsägaren ställer frågan i sitt yttrande hur kommunen har tänkt att lösa detta.

Närhet till djurbällning

Fastighetsägaren hänvisar till Boverkets allmänna råd (1995:5) som hanterar skyddsavstånd till djurbällning när det gäller framförallt lukt- och bullerproblem. Den boende hänvisar också till en allergiutredning från 1989 som fastslog att skyddsavståndet från bostadsbebyggelse till hästhållning bör vara 500 m.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Text kring naturmarken har uppdaterats inför utställning.

Betet riskerar att påverkas negativt till följd av planens genomförande. Trots att betesmarken ses som en tillgång för bebyggelsen i området idag går det inte att undvika att det finns en risk för att ny bebyggelse som placeras närmre betesmarkerna på sikt kan hämma djurbällningen i området. Likaså innebär planförslaget att betesmarken bryts upp med Österåsgatans förlängning genom området. Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen säkrar möjligheten för djur och traktorer att passera gatan för att länka samman de båda betesmarkerna i plankartan genom ett tillägg i bestämmelsen och förklaras vidare i planbeskrivningen. Dialog ska föras med djurägaren för att säkra utformning och placering av passande passage för betesdjuren, antingen över gatan eller med en tunnel, så att bete är möjligt på

båda sidor av den nya gatan, så att det kan fungera med djurbållningen även efter ett genomförande av planen. Utformning och placering av planerad passage kommer att ske vid projekteringskedet av Österåsgatan. Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen poängterar vikten av att betesdjuren får möjlighet att vara kvar i området och hoppas på fortsatt dialog i frågan.

ÖVRIGA INKOMNA SYNPUNKTER:

29. Fastighetsägare, Lövskogsvägen 2

Fastighetsägaren anser att Österåsgatan bör begränsas till 30km/h och inte 50km/h som planförslaget föreslår och hänvisar bl.a. till trafiksäkerheten och de många barn som rör sig i området. Vidare informerar fastighetsägaren att dagens raka sträckning av Österåsgatan gör att bilar transporteras fort och inte accepterar högerregeln.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Angående Österåsgatan se sidan 20 i denna handling.

30. Privatperson, C Larsson

Personen är positiv till ett naturstråk utmed cykelvägen (Maglegatan) och att det möjliggörs för en koppling till våtmarken. Personen tror att det kan bli en härlig tur att röra sig längs stråket.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Inga kommentarer.

31. Fastighetsägare, Skördevägen 1

Privatpersoner anser att en förlängning av Österåsgatan inte stämmer överens med kommunens strävan att vara en barnvänlig och miljövänlig kommun eftersom det innebär att gatan kommer att trafikeras av 3500-4000 bilar/dygn. De anser att in- och utfarten till området bör ske från Södra Kringelvägen och att Österåsgatan stängs av i nordgående riktning och endast knyts ihop med gång- och cykelväg norrut. De föreslår också att Österåsgatan byggs om eftersom den breda och raka vägen idag inbjuder till fortkörning.

De påpekar också fel i trafikutredningen (Ramböll, 2009) bl.a. gällande utpekad gång- och cykelväg längs Österåsgatan och att Österåsgatan under Kristianstadsvägen visst är öppen för biltrafik. Fastighetsägarna saknar också information kring den eventuella trafikökning från Tormestorp eftersom en nya huvudgatan blir närmsta vägen in till centrum.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Angående Österåsgatan se sidan 20 i denna handling.

32. Privatpersoner, Sandström/Pettersson/Persson

Personerna presenterar två möjliga scenarier för Björklunda. Det ena förslaget utgår ifrån kommunens förslag och det andra förslaget förespråkar en mer barnvänligare miljö. I båda förslagen hålls Österåsgatan stängd i gränsen mot Statten och en rondell föreslås som anslutning till Södra Kringelvägen. Rondellen föreslås med argumentet att minska buskörningen längs Södra Kringelvägen och för att underlätta in- och utfart till och från Björklunda.

I det första förslaget stängs den befintliga Björklundavägen av så att all trafik leds in i området via den nya huvudgatan (via Södra Kringelvägen), vilket innebär att det nya området endast binds ihop med Statten genom en gång- och cykelväg.

I alternativ två föreslås Björklundavägen hållas öppen för nuvarande villaområde och föreslagna tomter, men att området i övrigt även i detta förslag har infart via Södra Kringelvägen. I detta förslag har skolan flyttats österut och föreslås utformas med en cirkulationsplats längs huvudgatan

som här föreslås stängas för trafik norrut, med argumentet att skolbarnen ska kunna lämnas på ett säkert sätt.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Angående Österåsgatan se sidan 20 i denna handling. Skolan har inför utställning fått en ny placering i området. Förskolans föreslås placeras i anslutning till torgytan och i direkt anslutning till gång- och cykelstråken för att främja möjligheten att lämna och hämta barn med kollektivtrafik eller gående eller med cykel.

33. Fastighetsägare, Österåsgatan 73 B

Personen vill att stenvallen och trädningen i planområdets nordöstra del ska bevaras, både utifrån dess funktion som avskärmning, ljuddämpning och som grön oas med bl.a. mycket fågelliv. Denne framför också önskemål om att en gång- och cykelväg norr om trädningen stör fågellivet. Denne är positiv till en affär i området, men anser att den bör placeras i närheten av Södra Kringelvägen istället. Till sist anser den boende att en huvudgata genom bostadsområdet bör undvikas.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

En bestämmelse finns i detaljplanen om att stengärdet ska bevaras. Även trädningen/buskaget ska bevaras och skötas enligt den skötsel- och åtgärdsplan som ska tas fram för området. En gång- och cykelväg är sedan tidigare planerad strax norr om dungen och är därmed inget nytt förslag på grund av denna detaljplan. Angående Österåsgatan se sidan 20 i denna handling.

34. Fastighetsägare, Hövändarvägen 7 m.fl.

Skrivelsen inkluderar en protestlista med 24 underskrifter som alla skriver under på att de är emot byggandet av genomfartsleden. Av de som har skrivit under synes 9 vara boende inom planområdet, varav en även har skickat in synpunkter separat.

Personerna bor i och i närheten av området och uttrycker sin oro över att Österåsgatan föreslås anslutas till Södra Kringelvägen med argumentet att det blir mer trafik, inte minst tung och farlig trafik, genom ett tätbebyggt område och att detta bidrar till ökad olycksrisk. De boende framför också sin oro kring att huvudgatan kommer att användas som genväg.

Samtliga som skrivit på protestlistan menar att de helst når centrum via Björklundavägens anslutning till Södra Kringelvägen och att Österåsgatan därför bara bör ansluta till Södra Kringelvägen men stängas av i nordgående riktning. Skrivelsen uppmanar de beslutsfattande att ta sitt förnuft till fånga och lyssna på de boende, samtidigt som de hänvisar till Miljöbalkens krav på miljökonsekvensbeskrivning innan miljöfarlig verksamhet tillåts. I skrivelsen hänvisas det också till Århus-konventionen.

Skrivelsen informerar samtidigt om att de boende inte är emot en byggnation i området, men de poängterar att utbyggnaden bör ske på ett sätt som gör att det inte skadar grönska, att känslan av att bo nära naturen kvarstår samt att byggnationen inte innebär en ökad risk för fara för de boende.

Skrivelsen innefattar också en bilaga med tidigare inkomna synpunkter från programsamrådet (2007).

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen har tagit allvarligt på den oro för höga hastigheter och höga trafikflöden på Österåsgatan som uttryckts av boende i området. Inför utställning har dragningen av Österåsgatans förlängning därför ändrats väsentligt till en betydligt slingrigare dragning för att begränsa den möjliga hastigheten på gatan och för att minska risken för oönskad genomfartstrafik. Det föreslås också en cirkulationsplats i anslutning till Södra Kringelvägen. Trafikutredningar är gjorda av Ramböll 2009 och Tyrens 2017 där ett helhetsgrepp har tagits över området som visar behov av att bland annat koppla ihop Björklundavägen med Österåsgatans förlängning för att skapa ett finmaskigt och mer robust gatunät i området, då trafiken sprids inom området istället för att samlas till en enda gata. Se en mer utförlig beskrivning av Österåsgatans utformning och funktion på sidan 20 i denna handling.

Trafik på Österåsgatan räknas inte som en miljöfarlig verksamhet enligt Miljöbalken. Enligt plan- och bygglagen ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas om en detaljplan medför betydande påverkan på miljön, hälsan eller bushållningen med mark, vatten och andra resurser. Det enda som har bedömts ge betydande påverkan är på materiella värden eftersom åkermark tas i anspråk för bebyggelse. Därmed har en Miljökonsekvensbeskrivning uppförts, 2019-02-20, som fokuserar på att utreda frågan kring ianspråktagande av åkermark. Denna ingår i handlingarna till utställningen och banterar även andra frågor rörande miljö och hälsa.

35. Fastighetsägare, Skördevägen 1 m.fl. (protestlista)

Yttrandet innehåller en protestlista med 240 underskrifter mot att Björklundaområdets infart öppnas upp mot Österåsgatan. Av de som har skrivit under syns 11 vara boende inom planområdet, varav tre även har skickat in synpunkter separat.

Deras argument är att gatan kommer att fungera som genomfartsled trots att det inte är tänkt så och att mer trafik utmed Österåsgatan kommer störa de boende.

De som skrivit på menar att det inte är genomtänkt att placera en genomfart i ett barntätt villakvarter med förskolor/skola/gruppboenden och de vill istället att kommunen går tillbaka till tidigare förslag om att Österåsgatan endast öppnas för buss- samt gång- och cykeltrafik.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen har tagit allvarigt på den oro för höga hastigheter och höga trafikflöden på Österåsgatan som uttryckts av boende i området. Inför utställning har dragningen av Österåsgatans förlängning därför ändrats väsentligt till en betydligt slingrigare dragning för att begränsa den möjliga hastigheten på gatan och för att minska risken för oönskad genomfartstrafik. Det föreslås också en cirkulationsplats i anslutning till Södra Kringelvägen. Trafikutredningar är gjorda av Ramböll 2009 och Tyrens 2017 där ett helhetsgrepp har tagits över området som visar behov av att bland annat koppla ihop Björklundavägen med Österåsgatans förlängning för att skapa ett finmaskigt och mer robust gatunät i området, då trafiken sprids inom området istället för att samlas till en enda gata. Se en mer utförlig beskrivning av Österåsgatans utformning och funktion på sidan 20 i denna handling.

36. Fastighetsägare, Österåsgatan 2

Privatpersoner ifrågasätter att det inte gjorts någon miljöutredning för det ökade trafikflödet samt att omsorgen och förskolorna i området inte har fått information om den nya infartsvägen från Södra Kringelvägen. De påpekar också att det finns felaktigheter i Rambölls trafikutredning (2009) kring ny cykelväg längs Österåsgatan där de förklarar att man antagligen syftar på Östergatan och att en ökning av trafiken på Österåsgatan från 1700 till 4000 fordon/dygn inte är acceptabelt. I samband med detta påpekar fastighetsägarna också risken för värdeminskning på huset om trafikmängden ökar med mer än det dubbla. De framför också sin oro med att tung trafik kommer att öka i området och att trafikanter från södra Hässleholm kommer att använda Österåsgatan som genomfart.

De anser att trafiken sannolikt kommer öka generellt i området om Österåsgatan öppnas upp och att det har bieffekter i form av ökad olycksrisk och en negativ påverkan på utemiljön i form av buller och avgaser. Istället förespråkar de boende att infarten sker via Södra Kringelvägen och att detta bör säkras genom bl.a. bussdike som gör det omöjligt för bilar att passera norrut. De anser alltså att genomfartstrafik endast bör vara möjlig för lokalbussarna.

De är kritiska till varför inte alla berörda i området får reda på all fakta gällande ärendet. De framhäver framförallt att informationen om Rambölls trafikutredning (2009) inte kommunicerats.

Vidare informerar de boende om att korsningen vid Österåsgatan/Stattenavägen inte är fungerande och att det är osäkert att lämna barn vid Bullerbyns förskola p.g.a. trafiksituationen. De trycker på behovet av säkrare gång- och cykelvägar i området samt säkrare övergångsställen. De sammanfattar sitt yttrande med att informera om att de inte är emot en utbyggnad i Björklunda, men de är starkt emot öppnandet av Österåsgatan.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

De siffror som anges i yttrandet är felaktiga.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen har däremot tagit allvarligt på den oro för höga hastigheter och höga trafikflöden på Österåsgatan som uttryckts av boende i området. Inför utställning har dragningen av Österåsgatans förlängning därför ändrats väsentligt till en betydligt slingrigare dragning för att begränsa den möjliga hastigheten på gatan och för att minska risken för oönskad genomfartstrafik. Det föreslås också en cirkulationsplats i anslutning till Södra Kringelvägen. Trafikutredningar är gjorda av Ramböll 2009 och Tyrens 2017 där ett behövsgrepp har tagits över området som visar behov av att bland annat koppla ihop Björklundavägen med Österåsgatans förlängning för att skapa ett finmaskigt och mer robust gatunät i området, då trafiken sprids inom området istället för att samlas till en enda gata. Se en mer utförlig beskrivning av Österåsgatans utformning och funktion på sidan 20 i denna handling.

En särskild miljöutredning för trafiken har inte bedömts behövas enligt Behovsbedömningen. En Miljökonsekvensbeskrivning har däremot uppförts, 2019-02-20, som fokuserar på att utreda frågan kring ianspråktagande av åkermark, eftersom det är det som avses ge betydande påverkan. Miljökonsekvensbeskrivningen ingår i handlingarna till utställningen och hanterar även andra frågor rörande miljö och hälsa.

På informationsmötet var det tyvärr inte möjligt att informera om allt men det fanns gott om utrymme att ställa frågor och kommunen har inte försökt undanhålla någon fakta i ärendet. Rambölls trafikutredning har tagits fram parallellt med planarbetet och ingick inte i samrådshandlingarna. Att utredningen var på gång nämndes i planbeskrivningen.

Planförslaget innebär ett utvecklat gång- och cykelnät inom området samt som kopplar på befintliga stråk.

37. Fastighetsägare, Malörtsvägen 4

Personen påpekar att området idag används för rekreation och att det finns en naturlig slinga som bryts av det nya detaljplaneförslaget. Ett förslag på ny sträckning presenteras och denne poängterar vikten av att kunna ta sig mellan Statten och Österås idrottsplats på ett trafiksäkert sätt. Vidare menar den boende att gång- och cykelvägarna i området måste bli generellt säkrare och påpekar att det på flera ställen är skydd sikt och även problem med fortkörning, bl.a. vid Nötväcken 1.

Personen presenterar idén att inte asfaltera hela bredden av stråket (gång- och cykelvägen), utan att en del utgörs av lämpligt material att springa på.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Den slinga som det hänvisas till blir i stort sett oförändrad förutom sträckan förbi de tänkta flerfamiljs- och radhusen. Istället för den befintliga grusvägen blir det i detaljplaneförslaget möjligt att välja olika vägar genom området. Förslaget innebär även att det öppnas upp för nya möjliga promenadslängor och att naturmark görs tillgänglig för allmänheten, till exempel den föreslagna naturparken i områdets mitt.

Alla gång- och cykelvägar ska utformas på ett trafiksäkert och tryggt sätt.

SAMLAD KOMMENTAR OM ÖSTERÅSGATAN OCH TRAFIKSTRUKTUREN I OMRÅDET

Inför utställning har planförslaget ändrats rörande Österåsgatans utformning. Österåsgatan har fått en ny dragning genom området och en ny gestaltning för att säkra låga hastigheten på gatan och minska risken för smittrafik genom området. Det nya förslaget grundas på de trafikutredningar som har tagits fram av Ramböll 2009 och Tyréns 2017.

Trafikutredning (juni 2017)

En trafikutredning har upprättats av Tyréns (2017) för att undersöka de effekter och konsekvenser som kan uppstå när det nya området byggs. Bland annat har risken för smitningstrafik, för- och nackdelar med olika anslutningstyper och hastighetsdämpande åtgärder studerats. För att kunna identifiera den framtida trafikallsträngen i området har en beräkning utifrån befintliga värden upp till år 2040 genomförts.

Den första trafikutredning gjordes i samband med samrådet 2009. Utredningen utfördes då av Ramböll (2009) och resultaten och resonemangen från denna utredning har utgjort underlag till den nya versionen. Denna nya version ersätter utredningen från 2009 eftersom förslaget som utredningen grundar sig på inte längre är aktuellt. Nedan presenteras planförslagets effekter och konsekvenser. För mer utförlig beskrivning se Tyréns utredning *Trafikutredning Björklunda i Hässleholm, 2017*.

Österåsgatan är huvudgata i området och föreslås förlängas och ansluta till Södra Kringelvägen i söder. Österåsgatan är tänkt att knyta ihop det nya området med omgivande bostadsområde och i sin tur de centrala delarna av Hässleholm. Österåsgatan kommer att fungera som anslutning till den nya stadsdelen, både från norr och söder (via Södra Kringelvägen). Anslutningen till Södra Kringelvägen föreslås utformas som en rondell som är aningen förskjuten mot söder, för att främja framkomligheten på gång- och cykelvägen på Södra Kringelvägens norra sida samt för att verka hastighetsbegränsande för biltrafiken.

Österåsgatan är öppen för alla trafikslag med argumentet att Björklunda ska kopplas till staden och befintliga strukturer på ett naturligt sätt. Österåsgatan ska inte fungera som infart till de centrala delarna av Hässleholm och utifrån detta syfte har gatan utformats för att inte fungera som smitväg för biltrafiken, till exempel föreslås hastighetsdämpande åtgärder längs sträckan såsom upphöjda partier och en krokig dragning av gatan. Däremot ska busstrafiken gynnas och gående och cyklister föreslås få naturliga och gena passager.

Eftersom Österåsgatan inte ansluter till Kristianstadvägen i norr, utan korsar vägen planskilt har Tyréns definierat tre möjliga anslutningsvägar till området. Dessa är Östergatan, Åkaregatan och Bäckhagsvägen (Tyréns, 2017). Av dessa tre anslutningar visade fältstudien att den mest troliga vägen till planområdet bedöms bli Åkaregatan och Bäckhagsvägen via Lille Mats väg. I och med detta konstaterar utredningen att korsningen Östergatan/Kristianstadvägen inte kommer belastas avsevärt av den nya trafikallsträngen (Tyréns, 2017)

Trafikalstring

Planområdet beräknas alstra cirka 960 trafikrörelser per dygn. Till prognosåret 2040 beräknas trafikflödet i den södra delen av Österåsgatan vid anslutning till Södra Kringelvägen uppgå till cirka 700 fordon per dygn, med en andel tung trafik på 9%. I den norra delen av Österåsgatan strax norr om planområdet beräknas trafikflödet uppgå till 520 fordon per dygn, med en andel tung trafik på 12%. Den höga andelen tung trafik beror på att Österåsgatan trafikeras av buss i linjetrafik. I dagsläget trafikeras Österåsgatan norr om planområdet av stadsbusslinje 3, med 64 turer per dygn. Beräkningarna för trafikflöden år 2040 utgår från att busslinjen kommer att trafikera Österåsgatan genom planområdet med samma turtäthet som idag. (Tyréns 2017)

SYNPUNKTER FRÅN INFORMATIONSTRÄFFEN

- den 22 september 2009

Den 22 september 2009 hölls en informationsträff på Stadsbiblioteket där representanter från Stadsbyggnadskontoret fanns tillgängliga för att svara på frågor om planförslaget. Ett 20-tal personer, i huvudsak boende längs Österåsgatan och inom den redan bebyggda delen av Björklunda, närvarade.

Här följer en sammanfattning av de synpunkter som framfördes:

Österåsgatan

- Det framfördes stark kritik mot att förlängningen av Österåsgatan hålls öppen för genomfartstrafik eftersom de boende i nuläget upplever stora problem med trafiksäkerhet och fortkörningar längs gatan. De boende befarar att en förlängning av gatan kommer att medföra en stor ökning av trafiken och i och med det ett ökat buller, mer fortkörningar och området riskerar att bli en otrygg plats för barn.
- Det inkom synpunkter om att det finns behov av att höja trafiksäkerheten längs befintlig sträckning av Österåsgatan för att komma till rätta med bl.a. fortkörningar. De boende poängterade att även stadsbussarna kör för fort längs sträckan idag och bussgatan inte enbart används av bussar. De boende menar att de vid flertalet tillfällen påpekat detta problem för kommunen, men att de inte fått något gehör.
- På mötet inkom önskemål om rondell i korsningen där Österåsgatan ansluter till Södra Kringelvägen för att möjliggöra en säker in- och utfart till området samt för att dämpa hastigheterna på Södra Kringelvägen.

Björklundavägen

- Det framkom synpunkter om att Björklundavägen bör stängas av för genomfartstrafik om Österåsgatan öppnas upp. Om Björklundavägen även i fortsättningen ska vara öppen behöver utformningen av gatan ses över samt hastighetsbegränsningen.

Lekplats

- Önskemål om att anlägga en lekplats i den redan bebyggda delen av Björklunda inkom. Det största argumentet var att mindre barn inte ska behöva passera Österåsgatan för att ta sig till en lekplats.

VA-frågor

- Många framförde sin åsikt kring att kulvertera den stora öppna dagvattendiket, vilket många var positiva till utifrån säkerhetsskäl. Samtidigt ville många att så mycket som möjligt av befintlig grönska (framförallt träd) bevaras eftersom det tar tid för nya träd att växa upp och ge samma karaktär till området.
- Vattennivåer och dagvatten är ett problem i området och en tydligare redovisning av hur det ska lösas efterfrågades.

Förskola/skola

- Det framfördes synpunkter både för och emot en etablering av skola/förskola inom planområdet. De nackdelar som framfördes var bl.a. att man befarar att det kan leda till en ökad trafik i området, vilket i sin skalle kunna generera mer buller och en stökigare miljö. De som var positiva menade att det är en stor fördel att ha en förskola/skola på nära håll. En del ställde sig också frågan om det verkligen finns behov för ytterligare en skola.

Våningsantal

- Det framkom kritik mot föreslagna flerbostadshus i 2-3 våningar. Deltagarna ansåg att denna bebyggelseform inte borde placeras i ett villaområde.

Butiker/verksamheter

- Flertalet av de närvarande framförde kritik mot förslaget att etablera service i området och menar att en butik i detta läge inte hade gått runt ekonomiskt.

Gång- och cykelvägar

- Det inkom önskemål om gång- och cykelförbindelse under järnvägen till Hassellunden.

Djurlivet

- Det uppkom diskussion om djurlivet på platsen, som bl.a. utgörs av fåglar, rådjur och grävlingar, och hur dessa kan komma att påverkas negativt av en utbyggnad på platsen.

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:

- Planbeskrivningen revideras omfattande utifrån plankartans ändringar.

Plankartan revideras med följande:

- Utökad planområde för att bevara mer NATUR och Annedals gård (även Nötväcken 1 och Hässleholm 87:34 övergår till NATUR)
- Ny dragning av Österåsgatans förlängning för minskad risk för genomfartstrafik
- Bostadsbebyggelsen anpassad till påverkansområde för reningsverket (<1000 m)
- Förskolan har bytt plats
- Nya placeringar av E-områden
- Tydligt torg/stadsdelscentrum i mitten av planområdet
- Mer variation av boende och upplåtelseformer
- Större fokus på social- och ekologisk hållbarhet (trygghet, mötesplatser, hållbart resande)

Övriga förändringar och kompletteringar:

En Miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram för att behandla frågan kring betydande påverkan på materiella värden, dvs. ianspråkstagande av åkermark. (*Miljökonsekvensbeskrivning 2019-02-20*)

Följande utredningar har tagits fram som ligger till grund för utställningsförslaget:

- Trafikutredning, Ramböll, 2009-09-07
- Trafikutredning, Tyréns, 2017-07-17
- Översiktlig trafikbulerutredning, Tyréns, 2016-09-13
- Trafikbulerutredning, Tyréns, 2017-07-07
- PM Grundvatten, Ramböll, 2010-06-04
- Dagvatten och skyfallsutredning, Ramböll, 2018-10-26
- PM-Björklunda etapp 2-Förutsättningar för höjder, Ramböll, 2018-08-13
- PM Utredning höjdsättning & utformning, Tyréns, 2018-10-31
- Markteknisk undersökningsrapport Geo- och Miljöteknik, Ramböll, 2018-11-09, rev. 2018-12-13
- Teknisk PM Geoteknik, Ramböll, 2018-11-09, rev. 2018-12-13

Övriga kommentarer från Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen har tagit allvarligt på den oro för höga hastigheter och höga trafikflöden på Österåsgatan som uttryckts av boende i området. Inför utställning har dragningen av Österåsgatans förlängning därför ändrats väsentligt till en betydligt slingrigare dragning för att begränsa den möjliga hastigheten på gatan och för att minska risken för oönskad genomfartstrafik. Likaså har flera utredningar tagits fram för att grundligt undersöka planområdets lämplighet för att placera ett stort nytt bostadsområde på. Sedan samrådet 2009 har planförslaget ändrats avsevärt, och ändringarna har gjorts för att uppfylla önskingar som har kommit in under samrådet. Däremot innebär ändringarna och den långa tiden som gått sedan samrådet att vissa frågor som togs upp då, inte längre är aktuella.

SYNPUNKTER SOM KVARSTÅR FRÅN SAMRÅDSSKEDET

Från samrådet kvarstår yttranden från sakägare som inte fått sina synpunkter tillgodosedda enligt texten under rubriken ovan ”*Övriga kommentarer från Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen*”. Enligt MSF är de synpunkter som kommit in under samrådet därmed till stor del hanterade. De enda tydliga kvarstående frågor som många har haft synpunkter på är:

- Att man inte vill möjliggöra för genomfart från Södra Kringelvägen till Österåsgatan.
- Att man inte vill att det ska byggas trevåningshus i området på grund av risk för insyn

Nedan redovisas de sakägare som inte fått sina synpunkter tillgodosedda:

- Fastighetsägare, Plogvägen 4
- Fastighetsägare, Plogvägen 5
- Fastighetsägare, Plogvägen 6
- Fastighetsägare, Tröskvägen 4
- Fastighetsägare, Hövändarvägen 3
- Fastighetsägare, Hövändarvägen 1
- Fastighetsägare, Hövändarvägen 10
- Fastighetsägare, Annedals gård
- Hövändarvägen 7, mfl.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Detaljplanens handlingar revideras enligt ovan. Detaljplanen ställs ut.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen i Hässleholm, februari 2019

Gertrud Richter
Planchef

Madeleine Meiby
Planarkitekt