



**Hässleholms
kommun**

Upprättad 2024-02-28

Redogörelse av remiss

Strukturplan för Västra centrum

Hässleholm
Hässleholms kommun
Skåne län

Dnr: B2019-1297

Detaljplanen har varit på tillgänglig för remiss under tiden den 14 april 2022 till och med 1 juni 2022.

Detaljplanen har skickats ut till berörda myndigheter. Under remissen har detaljplanen funnits tillgänglig i stadshuset i Hässleholm samt på kommunens hemsida.

Synpunkterna redovisas i sin helhet i detta dokument. Samtliga yttranden finns tillgängliga på miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen.

Följande har inkommit med yttrande:

STATLIGA MYNDIGHETER MED FLERA:

Länsstyrelsen i Skåne län	med synpunkter
Trafikverket	med synpunkter
Region Skåne, avd för regional utveckling	med synpunkter
E.ON Elnät Sverige AB	med synpunkter

KOMMUNALA NÄMNDER, FÖRVALTNINGAR OCH BOLAG:

Hässleholm Miljö AB	med synpunkter
Hässlehem AB	med synpunkter
Barn- och utbildningsnämnden	med synpunkter
Miljöavdelningen	med synpunkter
Tekniska förvaltningen	med synpunkter
Omsorgsnämnden	med synpunkter

MARKÄGARE, FÖRENINGAR, BOENDE MED FLERA:

Sverigedemokraterna	med synpunkter
Miljöpartiet	med synpunkter
Socialdemokraterna	med synpunkter
Folketsväl	med synpunkter
Vänsterpartiet	med synpunkter
Brf Verkstaden	med synpunkter

Brf Bokeberg	med synpunkter
Boklok	med synpunkter
Skottenborg	med synpunkter
SPF seniorerna	med synpunkter
FUB	med synpunkter
Medborgare 1	med synpunkter

STATLIGA MYNDIGHETER MED FLERA

Länsstyrelsen i Skåne län

Eftersom aktuell remiss handläggs utanför plan- och bygglagen har Länsstyrelsen inget mandat att lämna synpunkter. Länsstyrelsen generella råd till kommunen är att planförslaget bör hanteras inom plan och bygglovsprocessen, först då har Länsstyrelsen möjlighet att inkomma med synpunkter på förslaget. Om kommunen vill att dokumentet ska ha den vägledande roll för kommande planläggning som beskrivs i Strukturplanen bör kommunen upprätta planförslaget inom plan- och bygglagens ramar, då är det möjligt att hantera frågor kopplade till markens lämplighet.

Kommentar:

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkten. Strukturplanen är kommunens övergripande bild av den potentiella framtida utvecklingen av området Västra centrum i Hässleholms kommun. Markens lämplighet ska prövas under kommande detaljplanearbete.

Trafikverket

Trafikverket har tagit del av förslaget till strukturplan. Vi har följande synpunkter. Trafikverket anser att strukturplanen innebär konflikt med befintliga och framtida järnvägar av riksintresse. Vi anser att kommunens fortsatta planering för förtätning av bebyggelse i Västra centrum Hässleholm bör ske samordnat med Trafikverkets lokaliseringsutredning för den nya stambanan Hässleholm-Lund, och planering av befintliga järnvägar

Järnvägar av riksintresse

Strukturplanen gränsar till Södra stambanan och Markarydsbanan som är järnvägar av riksintresse. Denna information respektive funktionsbeskrivningar för riksintressena anser vi ska redovisas i strukturplanen.

Befintliga och planerade järnvägar av riksintresse ska 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.

Trafikverket anser att ställningstaganden i strukturplanen bör göras om att det generella bebyggelsefria avståndet om 30 meter från spårmit, samt skyddsavstånd ur risksynpunkt enligt RIKTSAM ska respekteras. Det bebyggelsefria avståndet utgör ett minsta skyddsavstånd ur riskoch bullersynpunkt, ger utrymme för räddningsinsatser utmed järnvägen och för utveckling av järnvägen.

Trafikverket anser att det ska framgå i strukturplanen att planerad bebyggelse med en totalhöjd över 20 meter ska remitteras till Trafikverket avseende eventuella konflikter med MobiSIR - järnvägens radiosystem för kommunikation mellan tågklarare och förare. Trafikverkets master är inte alltid belägna vid järnvägen och en eventuell inverkan på radiotrafiken måste prövas från fall till fall.

Södra stambanan

I funktionsbeskrivningen för riksintresset Södra stambanan ingår utbyggnad av stambanan med

två ytterligare spår.

Trafikverket anser att planförslaget innebär att nyttjande och utveckling av riksintresset Södra stambanan försvåras, och att planläggning enligt förslaget innebär en konflikt med riksintresset. Strukturplanen omfattar ett förslag till ny bebyggelse inom det bebyggelsefria avståndet, vilket inte ger erforderligt utrymme att bygga ut Södra stambanan med tillhörande bebyggelsefritt avstånd om 30 meter från spårmittpunkt. Bostadsbebyggelse planeras inom det bebyggelsefria avståndet, vilket är olämpligt ur risk- och bullersynpunkt. Ny bostadsbebyggelse föreslås även på den befintliga lastplatsen på Hässleholms bangård, utan att ny lokalisering av lastplatsen i Hässleholm erbjuds. Förslaget till dagvattenhantering som innebär att järnvägen utnyttjas som avledningsstråk för den södra delen av strukturplanen kan inte accepteras med hänsyn till järnvägens funktion och drift, utan måste lösas inom planområdet.

Trafikverket anser att ny bebyggelse i strukturplanen ska placeras minst 50 meter från spårmittpunkt för Södra stambanan, för att ta höjd för framtida utbyggnad av banan, med tillkommande bebyggelsefritt avstånd. Ny bostadsbebyggelse anser vi ska placeras minst 70 meter från Södra stambanan, i enlighet med gällande skyddsavstånd enligt RIKTSAM. I annat fall anser vi att ett ställningstagande bör göras i strukturplanen om att skyddsåtgärder ur risksynpunkt ska vidtas om det generella skyddsavståndet enligt RIKTSAM frångås. Vi anser att annan mindre känslig bebyggelse bör placeras närmast järnvägen i strukturplanen. Gällande den nya stambanan - Se Framtida järnväg av riksintresse.

En förutsättning för att ny lämplig bebyggelse ska kunna planeras i läget för den befintliga lastplatsen är att ny lokalisering kan erbjudas i Hässleholm, t ex utmed Södra stambanan i det planerade logistikområdet Hässleholm Nord. Då utbyggnaden av området med järnvägsanslutning troligen inte blir aktuell förrän på längre sikt, anser Trafikverket att lastplatsen ska tillhöra den sista etappen av strukturplanen.

Markarydsbanan

Strukturplanen gränsar till Markarydsbanan som är en järnväg av riksintresse.

Strukturplanen omfattar ett förslag till ny bebyggelse, bl a bostäder, inom det bebyggelsefria avståndet för Markarydsbanan.

På Markarydsbanan planeras i enlighet med Trafikverkets åtgärdsvalsstudie en utveckling av person- och godstågstrafiken, och på aktuell sträcka i Hässleholm planeras en hastighetshöjning från 70 km/timmen till 100 km/timmen.

Trafikverket anser därför att planförslaget innebär att nyttjande och utveckling av riksintresset Markarydsbanan försvåras, och att det medför risk för konflikt med riksintresset.

Trafikverket anser att ny bebyggelse i strukturplanen ska placeras minst 30 meter från spårmittpunkt för Södra stambanan, för att inte utvecklingen av banan och tågtrafiken ska försvåras. Ny bostadsbebyggelse anser vi ska placeras minst 70 meter från Södra stambanan, i enlighet med gällande skyddsavstånd enligt RIKTSAM. I annat fall anser vi att ett ställningstagande bör göras i strukturplanen om att skyddsåtgärder ur risksynpunkt ska vidtas om det generella skyddsavståndet enligt RIKTSAM frångås. Vi anser att annan mindre känslig bebyggelse bör placeras närmast järnvägen i strukturplanen. Gällande den nya stambanan - Se Framtida järnväg av riksintresse

Framtida järnväg av riksintresse

Planområdet omfattas till stor del av det utredningsalternativ för den nya stambanan Hässleholm-Lund, som inkluderar ett centralt stationsläge i Hässleholm. Nya stambanan Hässleholm-Lund utgör del av framtida järnväg av riksintresse, sträckan Jönköping-Malmö. Trafikverket gör bedömningen att planförslaget medför att planering av den nya stambanan Hässleholm-Lund, framtida järnväg av riksintresse, avsevärt försvåras, och därför innebär en stor risk för konflikt med riksintresset.

Bakgrund

Trafikverket genomför en lokaliseringsutredning för den nya stambanan Hässleholm-Lund, och planerar att lämna in ett förslag på lokaliseringsalternativ år 2024 till regeringen för tillåtlighetsprövning. Trafikverket har under samråd 3 år 2021 presenterat 6 lokaliseringsalternativ för den nya stambanan, med två olika stationslägen i Hässleholm, centralt

läge och Finja. Vilket av dessa stationslägen som planeras i Hässleholm, eller närmare placering av stationen i höjd- eller sidläge är därmed inte beslutat.

Vi anser att utredningsalternativets utbredning för den nya stambanan bör redovisas i strukturplanen i avsnittet om Mobilitet och transporter. Det bör även framgå tydligare att kommunens utredning av en möjlig station för nya stambanan i Hässleholm i fyra plan ovanpå den befintliga stationen är en vision, och att Trafikverket ännu inte fattat beslut om lokalisering, eller placering av stationen i höjd- eller sidläge.

Eftersom det inte finns en fastställd korridor för den nya stambanan anser Trafikverket inte att Kommunen ska lägga in ett område med möjlig lokalisering NS (Nya Stambanor) för den nya stambanan i markanvändningskartan för strukturplanen.

Trafikverkets bedömning

Vi bedömer att planförslaget försvårar och kan äventyra möjligheten till en sträckning med ett centralt stationsläge i Hässleholm, som även är det alternativ kommunen förordar. Trafikverket anser inte att planen tar tillräcklig hänsyn till den framtida järnvägen av riksintresse.

I förslaget till strukturplan föreslås ny bebyggelse inom den korridor som omfattar ett centralt stationsläge i Hässleholm. Förslaget innebär att bebyggelsen placeras så nära de befintliga järnvägarna Markarydsbanan och Södra stambanan, respektive Hässleholms station, att handlingsutrymmet för lokalisering av den nya stambanan på sträckan blir så begränsat att det kan påverka genomförbarheten för utredningsalternativet med ett centralt stationsläge.

Trafikverket anser inte att kommunen bör planera Västra centrum med förutsättningen att en ny central station för den nya stambanan kan placeras ovanför den befintliga stationen, eftersom detta inte utretts eller bedömts möjligt av Trafikverket.

Bostadsbebyggelse föreslås kunna planläggas utmed befintliga järnvägar i Hässleholm, utan hänsyn till att ett bebyggelsefritt avstånd om 30 meter även från framtida spår minst ska kunna innehållas ur bl a risk- och bullersynpunkt.

När det gäller trafikmatning på västra sidan av Hässleholms station anser Trafikverket även att strukturplanen behöver kompletteras med ett scenario där ingen del av Magasinsgatan kan vara kvar. Ett centralt stationsläge kan innebära att spåren placeras i ett västligt läge relativt sett befintliga spår. Det kan då bli så att t ex Magasinsgatan inte kan vara kvar i det läge och med den funktion som gatan har idag.

Kommunen bör därmed ta fram ett förslag till alternativ gatustruktur och trafikförsörjning av Västra centrum och Hässleholms station, utifrån scenariot att Magasinsgatan inte kan vara kvar. Ett alternativ till föreslagen dagvattenhantering, som innebär sänkning av Magasinsgatan och nyttjande av gångtunneln vid Tingshusgatan som översvämningsyta, anser vi därmed även bör tas fram. Trafikverket anser att dagvattenhanteringen för strukturplanen ska lösas inom planområdet med t ex fler fördröjningsytor.

Förslaget till ändrad busslinje längs Götagatan bör ses över kopplat till planeringen av den nya stambanan, då även denna gata kan komma att påverkas.

Kommunen föreslår en ny planskild GC-förbindelse över spåren söder om Hässleholms station, som inte överensstämmer med det läge i Kaptensgatans förlängning som parterna utrett i gemensam åtgärdsvalsstudie 2017. Vi anser att kommunen bör planera trafikförsörjning av Hässleholms station och ny GC-förbindelse över spåren med utgångspunkt i Trafikverkets lokaliseringstudie och järnvägsplan för den nya stambanan.

Samordning av fortsatt planering

I enlighet med överenskommelsen på samordningsmötet mellan Trafikverket och Kommunen 2018-11-21 bör Kommunen i trafikplanen anta en försiktighetsprincip vad gäller kommunala utbyggnader som kan påverkas av markanspråk för den nya stambanan, så att dess utbyggnad inte försvåras. Vi anser att en inriktning i strukturplanen bör vara att tidsmässigt samordna kommunens detaljplaner i Västra centrum i Hässleholm med Trafikverkets planering av den nya stambanan Hässleholm-Lund.

Kommunens inriktning i strukturplanen bör vara att börja med detaljplaner som inte bedöms påverkas av de nu föreslagna lokaliseringalternativen för den nya stambanan i Hässleholm. På så sätt hinner de åtgärder och de delar av strukturplanen som påverkas eller påverkas av en ny stambana samordnas med Trafikverkets järnvägsplan. I samband med framtagande av järnvägsplan för den nya stambanan från år 2025/2026 och framåt kommer gällande och nya

detaljplaner att behöva anpassas, för att inte strida mot järnvägsplanen i det fall det blir beslut om ett lokaliseringalternativ med centralt stationsläge i Hässleholm.

Eftersom det finns stor risk för konflikt mellan förslaget till strukturplan och den nya stambanan, finns starka skäl att invänta Trafikverkets lokaliseringsutredning, innan kommunen går vidare med att ta fram granskningshandling för strukturplanen. Att fortsätta arbetet med planarbetet nu innebär även risker för att Kommunen genomför felriktad planering och investering i Hässleholm. Den nya stambanan och det stationsläge som beslutas kommer även att påverka trafikflöden och övrig gatustruktur, varför en trafikplan och parkeringsplan för Västra centrum kommer att behöva tas fram samordnat med Trafikverkets planering av den nya stambanan. Trafikverket kommer under första kvartalet år 2023 att samråda om förslag till rangordnade korridorer för den nya stambanan. Vi önskar fortsätta dialogen med kommunen om hur strukturplanen och lokaliseringsutredningen kan samordnas, och att ytterligare avstämning görs innan kommunen fortsätter sitt arbete med strukturplanen. I den samverkansöverenskommelsen som träffats i Skåne 2018, har parterna kommit överens om att en samverkan ska ske med såväl Trafikverket, Region Skåne som Länsstyrelsen i planeringen av den nya stambanan och övrig planering.

Kommunen bör löpande informera sig om planeringsläget för den nya stambanan, inför fortsatt arbete med strukturplanen. Kommunen bör informera sig om vilket skede planeringsprocessen är i och vilka underlag som finns tillgängliga för kommunens planering.

Luftfarten

Hässleholm är beläget inom den MSA-påverkade ytan (=Minimum Sector Altitude - ett hänsynsområde med en radie på 60 km) för flygplatserna Halmstad, Ängelholm-Helsingborg och Kristianstad Österlen/Everöd som är av riksintresse för luftfarten. Samråd ska ske med Luftfartsverket, Försvarmakten och berörda flygplatser, i egenskap av sakägare, vid planering av ny hög bebyggelse och andra höga anläggningar som t.ex. vindkraft och master, över 20 meter. Beslut om fortsatt utredning d v s hinderanalys skall ske i samråd med flygplatsen. Vidare ska en anmälan till LFV göras för kontroll av deras CNS-utrustning.

Före byggstart, då bygglov eller miljötillstånd finns, ska alltid en ”flyghinderanmälan” (enligt Luftfartsförordningen SFS2010:770) göras till Försvarmakten. Flyghinderanmälan avser byggnader och andra föremål:

- Högre än 45 m och belägna inom tätort
- Högre än 20 m utanför tätort

Föremål, tillfälliga eller fasta, vars höjd över den omgivande mark- eller vattenyta är 45 m eller högre skall förses med låg-, medel- eller högintensiva ljus enligt TSFS 2010:155.

Kommentar:

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen vill påpeka att regeringen genom Infrastrukturdepartementet har den 22 december 2022 gett Trafikverket i uppdrag att avbryta planering av nya stambanor för höghastighetståg. Därför bortses synpunkter gällande detta projekt. Regeringen genom Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet har den 26 oktober 2023 gett Trafikverket i uppdrag att påbörja planläggningsarbetet för utbyggnad av två nya järnvägsspår mellan Hässleholm och Lund. Det är detta projekt som svar på synpunkterna ska ta ställning till.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen vill upplysa att strukturplanen inte är ett bindande dokument och att den endast redovisar kommunens vision för hur området väster om järnvägen (västra centrum) kan utvecklas i framtiden. Strukturplanen sätter riktlinjer och principer som kan användas som underlag för framtida detaljplanering som kommer ske i samråd med Trafikverket. Eftersom strukturplanen togs fram i tidigt skede vid planering av projektet för nya stambanor Hässleholm- Lund så kommer det bli aktuellt med anpassningar av strukturen för hur områdesutvecklingen ska ske under detaljplaneskedet.

Järnvägar av riksintresse

Vad gäller byggnadsplacering i förhållande till befintlig järnväg enligt RIKTSAM, instämmer kommunen om att skyddsavstånd ur risk synpunkt enligt RIKTSAM ska respekteras. Detta om inte en platsspecifik utredning visar på andra möjliga avstånd med olika skyddsåtgärder. Kommunen har i samband med framtagandet av den fördjupade översiktsplanen för Hässleholms stad (2018) tagit fram en riskutredning

som utredde farligt gods, buller och vibrationer i anslutning till järnvägarna genom Hässleholm (Briab, 2017). I rapporten görs en riskanalys med noggranna beräkningar av individ- och samhällsrisk. Förslag på skyddsavstånd till de olika järnvägssträckningarna i Hässleholms stad redovisas utifrån olika säkerhetshöjande och riskreducerande åtgärder, såväl som utan åtgärder.

Baserat på studiens beräkningar, lokala förutsättningar i Hässleholm och mängden farligt gods som transporteras genom staden rekommenderas vid bebyggelseplanering en nyanserad behovsbedömning inom avstånd kortare än 50 meter från Södra stambanan, 40 meter från Skånebanan och 35 meter från Markarydsbanan. Inom detta avstånd ska risker avseende transport av farligt gods utredas och beaktas vid framtagande av detaljplaner samt samråd med Trafikverket. Inom området Norden och del av T4 föreslår strukturplanen en ny bebyggelse för bostäder över 50 meter från Markarydsbanan och Stambanan. Det föreslås även byggnadskvarter som ska agera som buffert mot buller och vibrationer från järnvägen i form av centrumverksamheter och parkering ca 35 meter från Markarydsbanan och Stambanan. Generellt hålls det byggnadsfria avståndet från spår förutom vid befintliga byggnader vid fastigheterna Magasinet 3 och 8 (Havremagasinet) samt vid Hässleholm C där det föreslås ett mobilitetsbus för pendelparkering som ska vara kopplad till framtida stationsutbyggnad.

Framtida järnvägar av riksintresse

Först och främst vill miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen upplysta att det är ytterst viktigt för Hässleholms kommun att dragning av nya järnvägsspår ska ske genom Hässleholm C. Under arbetet med avslutade projektet för nya stambanor för höghastighetståg och inför samråd 3 och 4 i Trafikverkets lokaliseringsutredning för ny stambana Lund-Hässleholm genomförde konsultföretag Kreera en förstudie som syftade till att synliggöra potentialen av en centralt placerad station på bro med en integrerad kopplingspunkt. I studien beskrivs det att det finns goda förutsättningar att bygga ut stationen med en ny stationsdel i västra delen av det befintliga stationsområdet, anpassat för att ansluta nya järnvägsspår på höjd över befintliga spår för att nå en optimerad markanvändning samt inte påverka befintlig infrastruktur och bebyggelsen.

Strukturplanen har därför anpassats efter de befintliga dragningar av spår vid Hässleholm C och den föreslagna nya bebyggelsen har anpassats efter avstånd från befintliga spårdragningar.

Regeringen genom Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet har den 26 oktober 2023 gett Trafikverket i uppdrag att påbörja planläggningsarbetet för utbyggnad av två nya järnvägsspår mellan Hässleholm och Lund. Trafikverket har inte beslutat om en bestämd korridor för nya järnvägsspår, vilket därför försvårar avståndsmätning mellan den nya bebyggelsen och planerade nya järnvägar som ännu inte fått någon exakt placering.

När Trafikverket har kommit vidare i uppdraget och fastställt en ny korridor kommer kommunen anpassa sin planering i detaljplanearbete efter det beslutet.

Luftfart

Frågan om luftfart och utrustning som krävs för byggnader över 45 meter tas upp i samråd med närliggande flygplaster och Luftfartsverket under detaljplaneskedet och vidare under bygglovskedet.

Region Skåne

Sammantaget ställer sig Region Skåne positiv till planförslaget och nedanstående synpunkter ska framför allt ses som förslag till hur planförslaget kan utvecklas ytterligare. Region Skåne är dock osäker på vilken status en strukturplan har då det inte framgår av remissen.

Planförslaget ligger enligt Region Skåne väl i linje med utvecklingsinriktningen i antagandehandling till Regionplan för Skåne 2022–2040 och flera av utvecklingsinriktningens planeringsstrategier.

Bebyggelseutveckling

Region Skåne ser positivt på att fler bostäder möjliggörs i centrala Hässleholm

Bebyggelseutveckling genom förtätning i strategiska lägen och utifrån befintliga strukturer är en inriktning som framgår av antagandehandling till Regionplan för Skåne 2022–2040. Planförslaget ligger därmed i linje med denna.

I antagandehandling till Regionplan för Skåne 2022–2040 betonas även vikten av hälsofrämjande livsmiljöer och att barns och ungas tillgång till ändamålsenliga miljöer är särskilt betydelsefullt för att motverka psykisk och fysisk ohälsa. Med förtätning och ökad konkurrens om marken i urbana miljöer är det viktigt att bevara och utveckla ytor för utevistelse, inte minst för barns lek och rörelse. Boverkets riktlinjer om grönska och lektytor i anslutning till skolor och förskolor kan tydligare redovisas och beaktas i planförslaget.

Transporter

Region Skåne ser positivt på kommunens ambition om att utveckla och förtäta centrala Hässleholm. Planområdet möjliggör för hållbart resande genom närheten till Hässleholm C. Planområdet trafikeras även av stadsbusslinje 2 och regionbusslinje 532. Region Skåne vill informera om att det i dagsläget inte finns några planer på utökad stadstrafik för linje 2 som föreslås på sidan 13. En fortsatt god dialog mellan Skånetrafiken och Hässleholms kommun är nödvändig för att kontinuerligt se över stadstrafikens linjestreckningar i förhållande till utpekade utvecklingsområden i kommunen. Vidare är Region Skåne positiv till den tydliga satsningen på förbättrad tillgänglighet för gång och cykel genom bland annat en ombyggnad av Magasinsgatan. Dock vill Region Skåne betona vikten av god framkomlighet och tillgänglighet för tågersättande buss och att detta säkerställs i samband med att Magasinsgatan byggs om. Vidare bör ett helhetsgrepp för Hässleholm C tas i samband med ombyggnaden där både Magasinsgatan och Järnvägsgatan studeras, så att viktiga funktioner kopplat till kollektivtrafiken säkerställs. Hässleholm är en av södra Sveriges viktigaste knutpunkter. Vid Hässleholm C sammanstrålar järnvägar från fem riktningar och just nu planeras det för en ny stambana, som vid ett genomförande ytterligare skulle stärka Hässleholms kommuns roll som nav för järnvägstransporter i södra Sverige men också i dess roll som tillväxtmotor tillsammans med Kristianstad. Region Skåne delar kommunens hållning om ett centralt läge av stationen för den nya stambanan i anslutning till Hässleholm C.

Grönstruktur

Det är positivt att gröna stråk, grön infrastruktur och ekosystemtjänster nämns i planförslaget. Region Skåne önskar att planförslaget förtydligas med vilken roll grönstrukturen i planområdet har i förhållande till helheten för Hässleholms tätort. Detta gäller exempelvis klimatanpassning, rekreativa och hälsofrämjande livsmiljöer, biologisk mångfald och ekosystemtjänster. I antagandehandling till Regionplan för Skåne 2022–2040 betonas vikten av att förtäta städer och tätorter med hänsyn till den befintliga grönstrukturen liksom att tätorternas grönstruktur behöver vara varierad. Därtill betonas att tätorternas grönstruktur behöver vara flerfunktionell, motståndskraftig mot förändringar och finnas i sammanhängande geografiska nätverk som kopplas ihop med den regionala grönstrukturen. I antagandehandlingen till Regionplan för Skåne 2022–2040 framgår vikten av att minska Skånes klimatpåverkan samtidigt som den fysiska miljön behöver anpassas för att kunna hantera konsekvenserna av ett förändrat klimat. En viktig aspekt förutom tillgång, närhet och kvalitet på grönytor är att skapa förutsättningar och utrymme för träd att bli fullvuxna i den förtätad stadsmiljön. Ett fullvuxet träd kan leverera många fler ekosystemtjänster än små träd. Fullvuxna större träd ger dessutom betydligt mer svalka och skugga vid värmeböljor och hanterar regnvatten och skyfall mer effektivt än mindre träd. Region Skåne välkomnar förslaget om en ny stadsdelspark men också förslagen om att rusta upp befintliga gröna ytor. Vid förtätning tas dock annan grönyta i planområdet i anspråk. Region Skåne menar att det vore fördelaktigt med en kartredovisning över de arealer grönytor som tas i anspråk för annat för att kunna se utvecklingen över tid och därmed kunna bedöma konsekvenserna av föreslagna etableringar.

Kommentar:

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkterna och instämmer om den fortsatt givande dialogen under detaljplaneskedet för att nå den bästa möjliga anslutningen av kollektivtrafik till området.

E.ON Elnät Sverige AB

Elförsörjningen är en grundläggande förutsättning för utvecklingen av kommunens näringsverksamhet och bostadsbyggande. Inte minst är utbyggnad och ombyggnad av elnätet viktig för att garantera fullgod leveranssäkerhet och en bidragande faktor i omställningen till det förnybara samhället.

E.ON har nätkoncession för strukturplansområdet. Genom detta är bolaget, enligt ellagen, ensamt skyldigt att ansluta nya elanläggningar.

Inom området har E.ON mycket anläggningar och en del ombyggnad av elnätet är på gång. En nätplan håller på att tas fram för området, och denna beräknas att vara klar till hösten 2022.

E.ON önskar vara delaktiga i en fortsatt planering av utbyggnad inom Västra centrum i Hässleholm. Bolaget är angeläget om ett gott samarbete med kommunen för att utveckla området. Det är önskvärt att kommunen tidigt i planprocesserna och i nära samråd med elnätsägare arbetar för att hitta bästa möjliga framdragning av nytt elnät med minsta möjliga intrång, samt tillsammans arbetar för att på bästa sätt ta hänsyn till befintliga anläggningar.

Kommentar:

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkterna. Dialog mellan Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen och E.ON kommer ske under detaljplaneskedet för att säkra elförsörjningen inom området.

KOMMUNALA NÄMNDER, FÖRVALTNINGAR OCH BOLAG:

Hässleholms Vatten AB

Remissvar fjärrvärme

S 5 Förslag, vision och riktlinjer, hållbart byggande.

Fjärrvärme bör nämnas jämte solceller.

S 27 Övrigt

Hållbarhet lyfts fram som viktigt och därför bör fjärrvärme, liksom VA, lyftas fram med en egen rubrik. Fjärrvärmens roll kommer att bli allt mer viktig för att avlasta elnätet från uppvärmning, för att elen istället kan användas till elektrifiering av exempelvis transporter mm.

Fjärrvärmenätet är i förhållande till bebyggelsen väl utbyggt med möjligheter att förtäta allt eftersom ny bebyggelse utvecklas. (i dagsläget är en övervägande del av uppvärmd yta i område värmd med fjärrvärme)

El-infrastrukturen nämns inte men kommer att vara mycket viktig med tanke på att en stor andel av de parkerade bilarna behöver kunna laddas. I synnerhet för kortare besök ex. kring Norra station eller möjligtvis i T4 med sin närhet till RV21 där behovet av att kunna ladda med höga effekter kommer att finnas i mycket större utsträckning framöver. Förutsättningarna bör kunna vara goda till ändamålet men bör beaktas vid ev. flytt av ställverk.

Remissvar renhållning

Vi har tagit del av handlingarna och ser positivt på förslaget med underjordsbehållare och samverkan kring avfallshanteringen för att minska tunga transporter. Viktigt med en tidig dialog för att säkerställa framkomlighet, uppställningsplats och god arbetsmiljö för att minimera riskerna vid förtätningen.

Remissvar vatten och Avlopp

Hässleholms Vatten har tagit del av rubricerad handling och vill lämna följande synpunkter: Anledningen och syftet till utredningen är att förtäta Västra Centrum vilket utredningen beskriver som möjligt men med stor risk.

Hässleholms Vatten menar att området (E) centrala delarna, är inestängt och måste med stora ingrepp avvattas för att realisera befintliga detaljplaner och förväntad förtätning.

Beslut om man vill fördröja ”skyfallet” med förtätning av dammar på bekostnad av kommande exploateringsyta ELLER man vill försöka avleda ”skyfallet” i öppna vattenleder eller i stora täkta leder (kulvertar, GC-portar e dyl) där man förtätar bebyggelsen bör tas upp i strukturplanen som

inriktningsbeslut. Beslut måste tas om man vill nå framgång i exploateringen.

Beslut kommer kosta en stor summa pengar men kan ge möjlighet till bostadsförsörjningen 15 år framåt i tiden samtidigt som man kan översvämningstrygga bebyggelsen i den absolut stationsnära omgivningen.

Strukturplanen innehåller illustrationsbilder som redovisar grönytor som lågpunkter men eftersom analysen klart och tydligt säger att grönyterna i strukturplanen ligger högt så blir detta missvisande. Strukturplanen behöver bli tydligare med ställningstagande som redogör för att det som planeras går att genomföra framtidssäkert och robust genom att redovisa åtgärder som SKA genomföras, inte bara omnämnas som bör, kan osv.

Det som planeras med uppenbara risker måste lösas genom beslutade åtgärder som ger förutsättningarna för det som är syftet med strukturplanen.

Kommentar:

Fjärrvärme

Strukturplanen kompletteras med en rubrik om Elförsörjning och Fjärrvärme.

Renhållning

Dialog med HMAB kommer ske under detaljplaneskedet för att säkerställa framkomlighet samt bästa lösningar för avfallshantering.

Vatten och avlopp

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen är medveten om att området under stationens gångbro vid Magasinsgatan (området E enligt dagvattenutredningen) är en lågpunkt som är instängd och att det uppstår höga översvämningstvolymer vid kraftigt skyfall. Det ska dock påpekas att förtätning som föreslås ske i området E är på befintliga hårdgjorda ytor där det inte sker någon fördröjning eller infiltration i dagsläget. Olika scenarier har diskuterats för hur man kan avleda översvämningvattnet till andra områden utanför området E söderut. Ett scenario var att sänka Kaptensgatan för att avleda översvämningvattnet mot Vankivavägen och sedan vidare till Hovdalavägen. Det ansågs dock vara omöjligt med tanke på att Kaptensgatan behövde sänkas motsvarande över 5 meter för att kunna genomföra denna lösning. Något som ansågs som ogenomförbart. Ett annat scenario var att avleda vattnet mot Kristianstadvägen, sedan söderut mot Soneparken och vidare till Hovdalavägen. Det bedömdes också vara omöjligt då Magasinsgatan behövde sänkas motsvarande 4 meter mot Kristianstadvägen samt att det ledde till att viadukten vid Kristianstadvägen översvämmades helt. Dessutom finns det en stor sannolikhet att delar av/hela Magasinsgatan tas i anspråk för eventuell utbyggnad av centralstationen

Det är därför som dagvattenutredningen har föreslagit ett stort nedsänkt torg som agerar som översvämningssyta vid stationstorget och Nyköpingsparken. Ny bebyggelse som föreslås i närheten av stationsområdet bör höjdsättas vid detaljplaneskedet för att undvika översvämningar. Andra åtgärder på befintlig och kommande förgårdsmark som nedsänkta gårdar/förgårdsmark, samt gröna tak inom området E bör genomföras för att minska vattenflödet mot lågpunkten vid Magasinsgatan vid 100-årsregn.

Det är vid området D som det föreslås en ny stadsdelspark som ligger uppströms. Enligt den framtagna dagvattenutredningen beräknas att parken kan fördröja ca 2500 kubik vatten vid skyfall. Sedan planeras det ett annat grönt område/multifunktionell yta mellan Götagatan, järnvägen och Viaduktgatan som beräknas kunna fördröja ca 6300 kubik vatten vid 100-årsregn. Därför föreslås fördröjningsåtgärder på den nyplanerade kvartermarken vid Götagatan såsom nedsänkta gårdar/förgårdsmark, precis som inom området E.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen är medveten om de stora utmaningarna som uppstår inför utvecklingen av Västra centrum och att åtgärder för att skydda staden mot översvämningar är ekonomiskt kostsamma. Under detaljplaneskedet behövs en ny, mer fördjupad dagvattenutredning för att komma fram till mer kostnadseffektiva och robusta lösningar för att säkra stadsdelen mot 100-årsregn.

Hässlehem AB

Angående texten på sidan 8

”För att knyta an till Hässleholms historia ses det som positivt att stor del av kommande bebyggelse uppförs i tegel eller är försedda med element av tegel.

Där skulle jag vilja att man inte nämner fasad material för att inte styra det.

Kommentar:

Strukturplanen rekommenderar ett visst utförande av fasadbeklädnad som knyter ihop områdets historia och befintliga byggnader med ny bebyggelse. Vid detaljplaneskedet kommer Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen titta närmare på reglering av olika fasadmaterial som passar bäst för området.

Barn- och utbildningsnämnden

Barn- och utbildningsnämnden har beretts möjlighet att lämna synpunkter på förslag till strukturplan för Västra Hässleholm och vill lämna följande synpunkter.

I strukturplanen bedöms det finnas ett behov av att öka kapaciteten med motsvarande 150 förskoleplatser inom området. Detta bör ses i ett sammanhang då det byggs flera bostäder inom relativ närhet som också tillskapar ett ökat behov av förskoleplatser. Det bör också nämnas att barn- och utbildningsnämnden fattat beslut om att avveckla förskolor i anslutning till strukturplanen som inte är ändamålsenliga för förskola. Barn- och utbildningsnämnden bedömer därför att det kommer att finnas ett större behov av fler förskoleplatser inom strukturplanen eller i relativ närhet av strukturplanen.

Det bedöms även uppstå ett behov av 500 grundskoleplatser inom strukturplanen.

Eftersom det finns en viss överkapacitet av grundskoleplatser i Hässleholms tätort anser barn- och utbildningsnämnden att det i första hand bör utredas om inte detta behov kan inrymmas inom befintligt bestånd med eventuell tillbyggnation i stället för att tillskapa fler mindre grundskolor inom Hässleholms tätort.

Kommentar:

Strukturplanen föreslår 2 platser för skola/förskola vid norra delen av planen i enlighet med vad som föreslås i den fördjupade översiktsplanen för Hässleholm stad 2018. En pågående detaljplan skola och förskola drivs vid fastigheten Värpatorparen 2. En annan plats för förskola föreslås ligga på fastigheten Magasinet 3 söder om Havremagasinet. Dialog med Barn- och utbildningsförvaltningen ska ske under planläggning av etapp 1 för Norden för att säkerställa behov av förskoleplats inom området.

Miljöavdelningen

Det är väldigt spännande att se hur en helt ny stadsdel ska förändras och växa fram i norra delarna, samt hur befintliga områden kan förbättras och utvecklas.

Strukturplanens förslag på visioner och riktlinjer beskrivs som hållbara och miljömedvetna och det är givetvis helt i tiden.

Förutsättningarna för strukturplanen är dock alltför övergripande och allmänt beskrivna för att styra kommande detaljplanering. Det är väldigt oklart vilka områden som ska kunna fungera med avseende på miljö- och hälsoaspekter, som exempelvis mark- och grundvattenföroreningar, trafikbuller från järnvägar och vägar, vibrationer, dagvattenhantering och grönstruktur.

Självfallet är nya stambanans framtida sträckning en osäkerhetsfaktor som påverkar områdets framtid stort, men ställningstaganden för områdets utveckling behövs oavsett nya stambanans sträckning och påverkan.

Föroreningar i mark och grundvatten

Det nämns i planen att det finns ett antal kända eller misstänkt förorenade områden som behöver utredas. Miljöavdelningen anser att en grundligare inventering och sammanställning av kända och misstänkta föroreningar av nuvarande kunskapsläge för hela planområdet behöver göras i strukturplaneringsskedet. En redovisning och sammanställning av områdets markföroreningar kommer att utgöra en bra och tydlig grund för att gå vidare i detaljplaneringen.

Även om ytterligare undersökningar kommer att behövas vid detaljplanläggning och exploatering skulle en sammanställning av nuvarande kunskapsläge underlätta och vara en förutsättning vid planering och prioritering av åtgärder. Det finns många mark- och miljöundersökningar gjorda även av fastighetsägare och verksamhetsutövare inom strukturplanområdet som kan ingå i denna inventering och sammanställning.

Miljöavdelningen anser att det även bör framgå av planen att området kring den före detta kemtvätten på fastigheten Garvaren 10 är förorenad av klorerade kolväten i en omfattning som starkt begränsar möjligheten till exploatering och användning av marken. Planering för sanering är påbörjad, men föroreningen kommer att påverka markanvändningen under ett antal år framöver.

Om saneringen skulle försenas kan det påverka även Etapp 2.

SJ:s gamla upplag av impregnerade stolpar och slipers mellan Götgatan och järnvägen, och Kärråkra impregneringsanläggnings södra upplagsområde, är två förorenade områden som eventuellt kan utgöra risk för mark- och grundvattenföroreningar för områdena Norden och del av T4. Impregneringsanläggningen Kärråkra har bedömts vara klass 1, mycket stor risk för hälsa och miljö, i nationella MIFO klassningen (Metodik för Inventering av Förorenade Områden).

Nya bostäder föreslås även vid befintlig bensinstation Vankivavägen/Kaptensgatan, en lokalisering som kräver markundersökning och eventuellt sanering ner till KM på grund av ändra markanvändning.

Trafikbuller

Vid planering av stora områden med stora bullerproblem från större järnvägsstråk och huvudgator är det viktigt att koppla in akustiker för en utredning i tidigt skede som denna strukturplan är. Då finns det möjlighet att testa olika lösningar för att hitta den bästa utformningen. Det ger möjlighet till att samverka med andra discipliner:

- Bulleråtgärder – riskåtgärder
- Trafikplanering som både ger god framkomlighet och mindre buller
- Växtlighet för dagvattenhantering och bullerdämpning

Det kan också ge möjlighet till grundläggande åtgärder såsom byggnaders utformning snarare än tekniska lösningar. Bebyggelse med bostäder bör inte ligga i kvarter närmast järnvägar. Det är ett ställningstagande som bör uttalas redan i strukturplanen. Bullerskärmande bebyggelse med annan verksamhet är lämplig längs med järnvägen för att skapa goda boendemiljöer i kvarteren innanför. Åtgärder som tillkommer i detaljplaneskedet medför ofta sämre kvalité och ökade kostnader.

Många små åtgärder ger inte heller en utformning som klarar framtida förändringar på samma robusta sätt.

Bullerkartläggningen som redovisas i Konsekvensavsnittet är ett utdrag från den kommunövergripande bullerkartläggningen med trafikuppgifter för väg- och spårtrafik från 2018. Det är en bra början men en bullerutredning i strukturplanskedet är lämpligt. Den ska ta fasta på framtida trafikflöden och som samverkar med trafikplanutredningens resultat. Den kan också ge grundförutsättningar om var det är enkelt och var det är svårt att bygga bostäder och skolor. Var klaras viktiga riktvärden och vilken effekt har bullerskärmande bebyggelse, bullervariation på höjdled, bullerskärmar och trafikplaneringsåtgärder?

Även befintlig bebyggelse kan bli utsatt för en ökad trafik när trafikomläggning planeras. Därför behöver även de bostadshus som blir utsatta för en markant trafikökning bullerutredas. Risk för komfortvibrationer behöver också närmare utredas, speciellt i de lägen det planeras för bebyggelse nära järnvägen.

Trafik

I avsnittet som beskriver ”Förändringar i vägnätet” vill vi påtala att Vankivavägen även ska ingå i beskrivningen. Vankivavägen är inte markerad som en huvudgata men är i högsta grad inblandad i trafikflödet i området eftersom det är från Vankivavägen som trafiken leds in i området jämförbar

med Kristianstadvägen som finns med i beskrivningen. Målpunkter för trafiken från Vankivavägen är inte bara ny bebyggelse utan även järnvägsstationen och centrum. I trafikplanen är Vankivavägen en huvudgata för inkommande och utgående trafik till centrum och stationen. Som vi påtalar ovan behöver trafikutredningen och vägtrafikbullerutredningen för strukturplanen samordnas för att belysa trafik- och bullersituationen gemensamt och på så vis kunna göra ställningstaganden för trafiklösningar och vägtrafikbulleråtgärder i denna övergripande strukturplan inför framtida detaljplanering.

Dagvatten

En dagvattenutredning har gjorts 2021 för strukturplanområdet som visar på hantering av dagvatten före och efter exploatering, samt förslag på åtgärder. Miljöavdelningen har inte tagit del av utredningen men av utdraget i planbeskrivningen framgår att dagvattensituationen kan komma att bli problematisk. Många gator kan komma att behöva sänka befintlig gatunivå som åtgärd för att leda bort regnvatten vid skyfall. Från Norden leds ytlig avledning vid skyfall till järnvägen vilket även kan leda till viss risk för tågtrafiken enligt utredningen.

Båda recipienterna Almaån och Finjasjön är känsliga för föroreningar. Därför bedöms det i utredningen att det finns behov av dagvattenrening från områdena innan dagvattnet når recipienterna för att klara miljö kvalitetsnormen för vatten. Det behöver närmare utredas hur lämplig dagvattenrening kan utformas.

Skola och förskola

Mycket bra att planen visar att tillräckliga utemiljötytor planeras för skol- och förskoletytor i enlighet med både Boverkets allmänna råd och kommunens egen målsättning, minst 40 m² friyta per barn för förskolebarn och minst 30 m² per barn för grundskolebarn. Även andra faktorer, som bullernivåer och markföroreningar, ska vara klarlagda och uppfyllda vid planering av förskole- och skolverksamheter.

Grönstruktur och naturvärden

Vissa befintliga naturvärden kommer enligt konsekvensbeskrivningen att tas i anspråk för att ersättas med ny bebyggelse. Man bör noga överväga hur det kommer att ske. Befintlig grönstruktur med uppväxta träd och lummighet bör bevaras och strategiskt planeras för att få tillgång till skugga och skydd mot UV-strålning vid exempelvis lekplatser, torg och andra samlingsplatser. Med klimatförändringar kommer mikroklimatet i urbana miljöer att påverkas. Värmeöar i tät bebyggelse ska undvikas eftersom utomhusklimatet påverkar inomhusklimatet. En ökad medeltemperatur och värmeböljor kan ge både direkta och indirekta hälsoeffekter på befolkningen i området.

Växtlighet i grönstråk och regnpark kommer att göra området drägligare under värmeböljor, samt bidra med andra ekosystemtjänster till exempel förbättrade livsbetingelser för bland annat insekter och fåglar. Det bör generellt i plansammanhang eftersträvas att 3-30-300-regeln uppfylls.

3-30-300-regeln bygger på tre delar:

- 3 träd. Den första regeln är att alla ska kunna se minst tre träd från sitt hem, sin skola och sin arbetsplats.
- 30 procent. Den andra regeln avser hur stor krontäckningsgrad ett stads kvarter minst bör ha. Måttet krontäckningsgrad talar om hur stor del av en yta som skuggas av trädkronor.
- 300 meter. Den tredje regeln avser det längsta avstånd invånarna bör ha till ett grönområde.

Nya stadsdelsparken (södra delen) planeras på en yta som använts för verksamhetsändamål, Televerkets fd. förråd och annat. Det finns därför risk för markföroreningar. Även platser för parker och annan detaljplanerad grönyta behöver undersökas med avseende på markföroreningar. Platsen saknar helt träd och naturlig grönska idag men läget till planerade omgivande bostäder är bra.

Grönstruktur innebär enligt planförslaget inte bara lugna och sköna platser utan vissa utpekade nya grönstrukturområden måste främst ses som en plats för omhändertagande av dagvatten (ekosystemtjänst).

Kungsparken är bullerutsatt och det lär inte bli mindre med en ny utvecklad stadsdel. Man har tyvärr placerat all lekutrustning närmast korsningen Vankivavägen/Viaduktsgatan i stället för i en lugnare del av parken. Nyligen har man satt dit ny lekutrustning, men denna bör flyttas till den tystaste delen av parken. Även ur säkerhetsaspekt ligger lekplatsen för nära trafiken och rörliga,

lekande barn. En bättre inramning av grönska och vegetation låter utmärkt.

Dagsljus och skuggningsförhållande

Planförslaget innebär helt klart en förtätning av området jämfört med idag. Förtätningsgraden medför ökad skuggning och minskat solljusinsläpp för befintliga bostadshus. Vid planläggning ska förhållanden beaktas om planen innebär betydande olägenheter för omgivningen, såsom olägenheter för grannar i form av skymd sikt eller sämre ljusförhållande. Några nationella riktlinjer finns inte. Hur stora effekter i form av minskade solinsläpp och ökad skuggning för omgivningen som kan vara acceptabla är därför svårt att bedöma när det görs utredningar om dagsljus och skuggförhållanden i detaljplanläggning. Vi kan bara konstatera att åtgärda dagsljus i befintliga byggnader efter tillkomst av ett nytt hus inte är möjligt. Därför bör kommunen utarbeta lokala ställningstagande för Hässleholm, i vilken grad tillkommen förtätning är acceptabel ur dagsljus- och skuggpåverkan. Västra centrum har stort behov av att ett sådant ställningstagande utarbetas för att kunna bedöma en lämplig och relevant nivå på förtätning av området ur den aspekten också

Övrigt

I strukturplanskedet behövs det utredas vart ställverket ska omlokaliseras, eftersom det även innebär hälsoaspekter att ta hänsyn till, i form av elektromagnetiska fält vid framtida placering. Vad innebär ”svåränvända ytor”? De behöver pekas ut.

Kommentar:

Strukturplanen är inte ett juridiskt bindande dokument och endast redovisar kommunens vision för hur området väster om järnvägen (Västra centrum) kan utvecklas i framtiden.

Föroreningar i mark och grundvatten

Markmiljöutredningar har genomförts inom flera av fastigheterna som ägs av kommunen och som är utpekade för exploatering. Resultat för dessa utredningar har sammanfattats och införts under rubriken Markföroreningar. Under samma rubrik hittas även en karta som redovisar vilka fastigheter som är förorenade. Fastigheterna som är misstänkta innehålla markföroreningar och som ägs av andra aktörer kommer utredas vid detaljplaneskedet.

Trafikbuller

Eftersom placering av nya järnvägar ännu inte har beslutats, är det svårt att utreda bullerpåverkan i dagsläget. Plats specifika bullerutredningar som tar hänsyn till inliggande vägar/gator och järnväg kommer tas fram vid detaljplaneskedet.

Dagvatten

Hantering av översvämningar vid skyfall är en utmaning vid etablering av området. En fördjupad dagvattenutredning kommer tas fram vid detaljplaneskedet för att titta närmare på effektiva dagvattenfördröjnings- och reningslösningar.

Dagsljus och skuggningsförhållande

Dagsljus- och skuggstudier ska tas fram vid detaljplaneskedet för att beakta om den tilltänkta exploateringen innebär betydande olägenheter för omgivningen.

Tekniska utskottet

Tekniska förvaltningens synpunkter:

På sidorna 26-27 saknas en (kort) analys om huruvida EL-försörjning i området är tillräcklig. Det är även oklart vilken den ”utpekade ytan” för ställverket är som omnämns på sidan 6.

- Slutna kvarter och gröna innergårdar innebär att bebyggelsen trycks ut mot gatan. Det är då extra viktigt att man tänker på gränsdragningen mellan kvartersmark och allmän plats och hur det ska fungera i praktiken.

- Mycket grönska kräver mycket underhåll. Det är inte otänkbart att Tekniska förvaltningens totala driftsbudget för allmänna ytor, endast utifrån planerna för Västra Centrum, behöver öka med 50 %. Det beror givetvis på ambitionsnivån i framtida detaljplanering.
 - Områdets epitet "Föredöme i hållbart byggande" riskerar att innebära en extremt hög ambitionsnivå över alla nivåer. Det är inte ett realistiskt förhållningssätt till ett så stort område och det är inte en beskrivning som känns igen från det tidigare planprogrammet. Om kommunen vill prova en högre ambitionsnivå över hela spektret som ett "case" bör detta i första hand begränsas till ett mindre sammanhållet område på några få kvarter med en sådan uttalad viljeinriktning.
 - Alla gatusektioner på kommunala gator bör ha en körbana om minst 6,5 meter för att möjliggöra en effektiv förvaltning. Om mindre bredder ska användas passar detta bättre inom privatägda kvarter där drift och skötsel inte åligger kommunen.
 - Grönytor med träd längs gator bör vara minst 4 meter breda för att möjliggöra en effektiv förvaltning. Smalare områden passar bättre i gräs och/eller som fördröjningsytor utan träd.
 - Är avsikten att endast grönmarkerat stråk på sidan 11 ska förses med raingardens? Det bör finnas skäl att utvidga dessa till även åtminstone huvudstråket Väpnaregatan/Götagatan.
 - Det är inte helt klart om mobilitetshuset avser att delvis ersätta befintliga boendeparkeringsplatser. Detta torde i så fall vara i princip omöjligt att genomföra.
 - 300-400 meters promenad från bostad till boendeparkering upplevs som väldigt långt. Det är också tveksamt i vilken mån mobilitetsåtgärder för flexibla p-tal kan tillämpas i Hässleholm. Det vore önskvärt om strukturplanen inte nämner några specifika mått på vare sig avstånd eller p-norm. Dessa frågor kan med fördel hänvisas till det nyligen uppstartade arbetet med en övergripande parkeringsstrategi.
- Rapporten har många fina och inspirerande visionsbilder från övriga världen. Kommunen har dock även själv anlagt en raingarden längs med Hovdalavägen som gärna får lyftas fram som ett av allmänheten ofta uppskattat exempel.
- För att utveckla ett grönstråk som nämns på sidan 16 krävs rådighet över marken. Om kommunen skaffas sig rådighet bör man lika gärna satsa på att utveckla ett GC-stråk (jämför sidan 11) i samma sträcka.
 - Avsnittet om grön- och blåstruktur kan med fördel kompletteras med att det inom Västra Centrum kan skapas ytor för stadsnära odling.

Kommentar:

En kort analys om Elförsörjningen läggs till i strukturplanen.

Med tanke på översvämningsrisken som är en utmaning för Västra centrum samt att förtätning av en stad ställer krav på gröna miljöer med möjlighet till utevistelse och rekreation, blev det angeläget att anlägga nya gröna miljöer för att utveckla det befintliga grönområdet och höja dess kvaliteter. Dessa gröna miljöer blir multifunktionella och uppfyller flera funktioner som fördröjning av dagvatten, rekreation, trivsel, främjande av ekosystemtjänster m m.

Utmaningar inom strukturplaneområdet i form av risk för översvämmning, värmeböljor, elförsörjning och parkeringsbehov ställer krav på åtgärder med högre krav än vad som normalt brukar användas. Dessa åtgärder har prövats och blivit en standard för flera andra nya stadsdelar i Skåne som står framför likadana utmaningar som finns i Västra centrum. Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen instämmer om att ett område kan begränsas som pilotprojekt där flera olika hållbarhetslösningar genomförs och att inte alla kvarter kan uppfylla samma ambitionsnivå för hållbara bygglösningar.

Platser för parkering är en utmaning i utvecklingen av Västra centrum. Avstånd från bostad till parkeringshus har reviderats till 200 meter. Strukturplanen föreslår ett flexibelt P-tal beroende på mobilitetsåtgärder som områdets exploatörer kan genomföra. Avstånd till parkeringsgarage som föreslås är maximalt vad som kan vara lämpligt gångavstånd mellan parkering och bostad. Det är positivt för utveckling av Västra centrum ifall det finns möjlighet för uppbyggnad av flera parkeringsgarage i närheten av bostadskvarter.

Gatusektion och bredd kommer prövas under detaljplaneskedet och samrådats med tekniska förvaltningen.

Exakt P-tal kommer prövas under detaljplaneskedet och kommer följa slutsatserna av det pågående arbetet med parkeringsstrategi.

Omsorgsnämnden

Omsorgsnämnden ser positivt på att få att få möjlighet att yttra sig i ärendet. För de målgrupper som är beroende av stöd och hjälp av omsorgsförvaltningen är det av vikt att bostäder och bostadsområden görs handikapps- och tillgänglighetsanpassade. Det är också viktigt med grönska och närhet till service. Den äldre befolkningen i kommunen växer och det kommer att finnas behov av fler platser i särskilt boende de kommande åren. Det är viktigt att göra en djupare analys för att kunna bedöma om det är något som bör planeras för i det fortsatta arbetet med att utveckla Västra Centrum.

På sikt kommer sannolikt också behov av fler bostäder för funktionsnedsatta att behövas liksom tillgång till fler dagliga verksamheter. Också detta kräver en djupare analys.

Göra bostäderna handikappanpassade och området tillgänglighetsanpassat kommer sannolikt personer som är i behov av hemtjänst att vilja flytta dit. Det är då viktigt att beakta att det ska finnas lokaler för hemtjänst och hemsjukvård att utgå ifrån i området.

Kommentar:

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkterna och påpekar att precisering av användning av byggnader kan inte ske i strukturplanen. Strukturplanen föreslår bostäder i olika former och det åligger exploatörer och markägare att själva precisera målgruppen för bostadsbebyggelsen.

MARKÄGARE, FÖRENINGAR, BOENDE MED FLERA:

Sverigedemokraterna

Inledning: Sverigedemokraterna Hässleholm har aldrig ställt sig bakom den Sverigeförhandling som grundar denna frenetiska utbyggnad av bostäder som riskerar att förstöra stora delar av vår fina stad genom ogenomtänkt förtätning.

Sverigedemokraterna ser behovet av villatomter och radhus som större än allt annat och önskar att vi i detta område ser till att fylla den efterfrågan som finns av dessa.

Vi tycker att det är direkt olämpligt att bygga så pass många bostäder på ett och samma område, vi menar att man inte ska låsa fast sig på siffran över bostäder utan istället bygger på sätt som gynnar Hässleholm och hässleholmarna bäst.

Förtätning: Förtätning i all ära, men att förvandla redan idag gröna och attraktiva stadsdelar till en betongdjungel motverkar de delar där gröna stråk och lummighet skall finnas. T.ex. Bokeberg där vissa delar är direkt olämpliga att bygga på. Man kan inte i en strukturplan peka ut direkta platser där bebyggelse kan ske utan istället ange att viss bebyggelse kan ske inom ett område.

Likaså att ange parkeringsytor så specificerat ger en väldigt skev bild av vad man kan utnyttja den utpekade ytan till och samtidigt förutsätta att marken kommer att bli tillgänglig för andra ändamål.

Att peka ut område som idag tillhör privata ägare ska inte förekomma i ett offentligt dokument.

Förtätningen inom Västra centrum är alldeles för stor och ska minskas för att komma ifrån ovanstående problem.

Bostäder: Här bygger man högt och tätt med minimala grönytor mellan de sagda 50x50m kvarteren. Att minska förtätningen ger effekt för att kunna göra större kvarter med mindre höjd på byggnaderna och ändå uppnå en vettig nivå. Använd grönytan uppe till vänster på kartorna, den i anslutning till Verumsgården, för att använda till bostäder. Se lite på Hässlehems bostäder på Ljungdala där man har stora gröna ytor mellan byggnaderna.

Se till att minst bostäder, centrumverksamhet, kontor och handel finns på de flesta byggnaderna i detaljplanerna.

Cykel och bilvägar: Inom Norden ska där vara en ordentligt tilltagen genomfartsled typ. Andra avenyn med parkeringar vid sidorna. Som genomfartsled är idag Götagatan vidare till Väpnaregatan lämpliga, Men man kan tänka sig ett helt annat upplägg också eftersom där finns befintliga byggnader som ska försvinna.

Här finns då utrymme för utryckningsfordon att komma fram samt att lokaltrafik och varutransporter kan komma fram obehindrat. Genomfartsleden betjänar de kvartersgator som förgrenar sig ut och parkeringarna för de eventuella verksamheter som kan finnas i området. Cykelvägar behövs enbart på en sida vid genomfartsleden, och inte alls i kvartsvägarna.

Vägnätet: Befintligt vägnät söder om Viaduktsgatan behöver inte röras! Trafiksituationen idag fungerar utmärkt. Men ifall station och eventuellt en högskola blir aktuell så får man se över trafiken i det närområdet.

Norr om Viaduktsgatan finns möjligheter att göra lite som man vill eftersom det är till stora delar ett oskrivet blad. Det viktiga är en rejäl genomfartsväg. Lite beroende på framtida utveckling så är det redan idag intressant att dela upp busstrafiken med lokalbussar på östra sidan och regionbussar på västra sidan om järnvägen.

Sammanfattning: Rör inte befintliga vägar förutom de som tillkommer eller ändras i Norden. Rejala genomfartsvägar med enbart en GC-väg. Minska förtätningen och gör områdena mer lummiga. Ta bort de område som man "kanske" tror kan bli tillgängliga.

Kommentar:

Miljö och stadsbyggnadsförvaltningen vill påpeka att strukturplanen inte är ett bindande dokument och endast redovisar kommunens vision för hur området väster om järnvägen (västra centrum) kan utvecklas i framtiden.

Förtätning och bostäder:

Med tanke på områdets unika läge med närhet till stadskärnan och kollektivtrafik, anses det viktigt att marken används effektivt för att gynna flera invånare. Detta innebär att området bör innehålla en mer tät exploatering än villor, så som flerbostadsbus, radhus, kedjebuss m.m. Detta ska ske med hänsyn till befintliga gröna områden och friytor.

Vad gäller området Bokeberg revideras strukturplanen så att endast parkeringsbusen vid Bokebergsparken samt bilparkeringen på fastigheten Bokeberg 20 vid Drottninggatan föreslås byggas om till bostäder med parkeringsgarage.

Vägnätet:

Vissa gator i det befintliga vägnätet söder om Viaduktsgatan föreslås omgestaltas för att uppnå en lämplig mänsklig skala i gaturummet som idag är allt för bred med hög bebyggelse. Detta sker genom att smalna av vissa gator för att ge plats till alléer med grönska och GC-vägar.

Götagatan/Väpnaregatan föreslås vara en genomfartsväg för området norr om Viaduktsgatan. Bredden på gatan kommer utredas under detaljplaneskedet.

Miljöpartiet

Miljöpartiet ställer sig bakom strukturplanen för Västra Centrum Hässleholms kommun.

Miljöpartiet vill belysa några punkter i strukturplanen som vi tycker är viktiga och prioriterade.

- Miljöpartiet vill att hastighetsplanen som är framtagen för Hässleholm skall uppdateras och justeras med hänsyn till den bebyggelse som planeras i Västra Centrum. Fordonstrafik måste öka sitt hänsynstagande gentemot andra "mjuka" trafikslag i hela planområdet Västra Centrum.
- Miljöpartiet stödjer att en gång/cykel bro uppförs över Hässleholms stations spårområde söder om stationsbyggnaden mellan Kaptensgatans förlängning och Järnvägsgatan i syfte att underlätta kommunikationen mellan Västra centrum, resecentrum och centrala Hässleholm.

- Miljöpartiet vill att problemet med busstrafiken samt avlämning/upphämtning av tågresenärer med bil på den östra sidan av järnvägen analyseras och att en åtgärdsplan tas fram i arbetet med planen för Västra Centrum.
- Miljöpartiet vill att man redan nu skall förbereda sig på att trafiken genom det nya området Norden delas upp så att biltrafik in och ut ur Norden endast går norrut genom att stänga av Götgatan norr om Kolgatan. Endast cykel och gångtrafik skall tillåtas gå söderut mot Viaduktsgatan.
- Västra centrum skall planläggas så att personer som bor och arbetar i området på ett logiskt och smidigt sätt kan ansluta till olika former av kollektivtrafik utan att hindras av trafikerade gatumiljöer.
- Det planerade gröna stråket i nordsydlig riktning är en vital del i områdets utveckling i riktning mot ett grönt område där även fördröjningsytor för dagvatten på ett effektivt sätt byggs in i strukturen.
- Miljöpartiet vill att andelen gröna ytor och korridorer i planen för Västra Centrum utökas.
- Miljöpartiet vill se en uttalad ambition i planen för Västra Centrum att alla byggnader skall utrustas med solceller, byggas klimatneutralt och även byggas till högsta möjliga energieffektivitets nivå.
- Miljöpartiet ser en förtätad bebyggelse som något positivt.
- Miljöpartiet vill öppna parkeringsytor byggs in under fastigheter för att på det sättet frigöra ytor för byggnation och fler gröna ytor.

Kommentar:

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkterna och instämmer om att lägre hastigheter inom bostadsbebyggelse anses vara positivt ur säkerhets- och bullernivåperspektiv. Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen vill dock påpeka att hastighetsplanen är en politisk fråga och hanteras därför inte i strukturplanen.

Eftersom Järnvägsgatan ligger utanför strukturplanområdet för Västra centrum så hanteras inte frågan inom strukturplanen.

Gotaqatan/Väpnaregatan föreslås vara en genomfartsled för stadsdelen Norden och östra delen av T4.

Socialdemokraterna

Åsikter från Socialdemokraterna Hässleholm

- Tycker att det är ett bra formulerat och innehållsrikt dokument.
- Strukturplanen för framtida utveckling på Västra Centrum ca 20 år framåt är ett välskrivet dokument.
- Alla trottoarer borde ha målade gränser mellan gång/cykeltrafikanter.
- Det borde inte finnas höga trottoarkanter som försvårar för vattenavrinningen ut i grönområdena. Underlättar även snöröjning.
- Resenärerna vid stationen ökar årligen, ca 12 000 idag till prognosen 17 000 år 2035. Detta kräver en logistik som där står på sida nr.11. Det föreslås ett Mobilitetshus med service. Detta hus bör innehålla olika faciliteter och då är offentliga toaletter ett måste. Med denna mängd av resenärer som stadigt ökar och ibland väntetider för tåg med ersättningsbussar krävs service. Idag letar resenärer förtvivlat runt stationen för toaletter, speciellt på Norra Station sidan. Boende runt om Norra Station får ”besök” av resenärer som letar toaletter.
- Säkerheten är också viktig. Vi vet att områden runt i kring stationer också kan bli en mötesplats av oönskade former. Trygghet och säkerhet är viktigt att ha med sig övergripande när det planeras och byggs nytt.
- Så mycket solcellslyktstolpar som möjligt. Ljus är bra då flyr de kriminella.
- Övergripande saknar vi plats för vårdcentral och äldreboende.

Kommentar:

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkterna. Vad gäller detaljer om gatuutformning och möblering så tas detta fråga upp mer detaljerat under projektering och

byggnation av området. Trygghet och säkerhet är en viktig aspekt i planeringen och kommer utredas under detaljplaneskedet för att kunna få en trygg stadsdel ur planeringsperspektivet. Vårdcentral och äldreboende innefattas inom användningar Centrumverksamheter och Bostäder. Strukturplanen är positiv till blandad bebyggelse med olika upplåtelseformer och funktion. Det åligger dock exploatörer och markägare inom området Västra centrum att bestämma vilken boende form anses lämpligast för det.

Folketsväl

Inledning

Kanske lämpligt att förklara varför det tagit så lång tid att göra remissförslaget. Preliminär tidsplan var ”cirka ett år” från december 2019. Lämpligt lyfta fram att olika byggherrar fått vara med hela vägen för att idéer och tankar skulle fångas upp tidigt (gäller om byggherrar varit med, den kontinuerliga uppdatering som lovades nämnden blev det ju inte så mycket av). På vilka andra sätt än ”text, kartor och illustrationer” redovisas förutsättningar och förslag?

Förslag

Låt oss slippa begreppet ”mänsklig skala”. Bra att inget färdmedel är underordnat – viktigt att inte glömma EU-mopederna.

Markanvändning och stadsbild

Kartan, platsen där det ska byggas jättehögt hus, markerat som ”bostäder med gällande detaljplan”.

Byggnadsstruktur och gestaltning

Det finns många möjliga utformningar av olika tänkbara kvarter. Onödigt att återigen spekulera om café i Filfabriken.

Infrastruktur och mobilitet

Avsnittet om nya stambanor har nog redan passerat bästföredatum. Vi hittar väl inte på några egna standarder för gatubredd?

Grön- och blåstruktur

Artrikedom i parker är bra.

Etappindelning

Med tanke på krig, kommande ränteläge och lågkonjunktur så känns tidsperspektiven för de olika etapperna aningen överoptimistiska.

Sammantaget

Vettigt med helhetsgrepp över området. Strukturplanen fyller sitt syfte att ge riktlinjer för exploatering, bevarande och gestaltning. FV förordar inte att skapandet av "Strukturplaner" blir en vana. Strukturplaner kan nog vara bra att ha, men är inget nödvändigt - och krig, lågkonjunktur och annat elände kommer göra att vi endast kommer kunna unna oss det nödvändiga de närmaste åren.

Kommentar:

Arbetet med strukturplanen har pausats flera gånger på grund av olika omständigheter. Framtagandet av den översiktliga dagvattenutredningen har tagit lång tid på grund av områdets stora utmaningar vad gäller översvämning vid skyfall. Olika politiska besked om det avslutade projektet för Nya stambanor för höghastighetståg och dessas placering och påverkan på området har ställt utmaningar i framtagandet av strukturplanen.

Höghuset vid fastigheten Rusthållaren 3 har tagits bort då det finns ett pågående bygglov för projektet.

Etappindelningen har reviderats. Tidsperspektiven är inte bindande och anpassas efter aktuella förhållanden.

Planeringsunderlag som planprogram och strukturplan skapar ett helhetsgrepp över hur utvecklingen kan ske långsiktigt, speciellt i frågor som påverkar infrastruktur och klimatanpassning.

Vänsterpartiet

Vänsterpartiet är positiva till strukturplanen Västra Centrum. Vi vill dock påpeka att det är viktigt med blandad bebyggelse, i första hand hyresrätter men även bostadsrätter. Kommunal service,

förskolor, fritidsgård och kommunal skola vid behov. Bra med parkytor, vattenavrinning och gång och cykelvägar. Lekplatser och allmänna ytor, öppet för alla. Underjordiska garage så vi får bort bilar från bostadsområden. Utvecklad kollektivtrafik.

Kommentar:

En av strukturplanens riktlinjer är att området ska utvecklas till en blandad och attraktiv stadsdel som möter olika människors förutsättningar och behov.

Bebyggelsen i Västra centrum ska erbjuda blandade upplåtelseformer och variation i byggnadstyper som flerbostadshus, radhus och parhus. Offentlig service placeras i norra delen av området i närhet till park och natur. Underjordiska garage kan vara en utmaning i de områdena vid lågpunkter. Därför föreslås parkeringshus i flera våningar på olika platser för att möta parkeringsbehovet.

Brf Verkstaden

Med anledning av inkommen strukturplan för Västra centrum får vi i vår bostadsrättsförening Verkstaden, Drottninggatan 43 - 105 i Hässleholm inkomma med följande synpunkter:

- I "Markanvändning och stadsbild" sidan 7 ser vi att Brf Verkstadens parkeringsplats utmed Drottninggatan finns med som bostadsändamål. Vi kan tänka oss sälja denna del av vårt område men då måste vi ta i anspråk annan mark inom vårt område för parkeringsplats.
- Vidare på sidan 11 "Biltrafik" planeras matarstråk till stationen genom Drottninggatan. Vi önskar minska hastigheten på Drottninggatan med hastighetsbegränsande åtgärder.
- Vi önskar mer information om Vattenparken vid Bokebergsgården, sidan 15. Vad planeras längs den gulmarkerade ytan längst ner till höger på bilden gränsande till Brf Verkstadens område?

Kommentar:

Strukturplanen är en översiktlig vision för Västra centrums utveckling och är inte ett bindande dokument. Strukturplanen föreslår områden där det kan vara lämpligt att förtäta staden. Det åligger fastighetsägaren att sälja, byta eller exploatera dessa föreslagna ytor och initiera detaljplanearbete för detta.

Önskemål om hastighetsbegränsande åtgärder på Drottninggatan tas vidare till tekniska förvaltningen.

Illustration för Bokebergsparken är en visionsbild av hur parken, bebyggelse och mötesplatser kan formas.

Brf Bokeberg

Bostadsrättsförening Brf Bokeberg har fått Strukturplan för Västra centrum, daterad 2022-04-14, på remiss. Föreningen är i stort mycket positiv till strukturplanen, över detta stora centrala område i Hässleholm! Att se över ett så stort område i ett sammanhang, bådär gott för både en attraktiv, genomtänkt och hållbar stadsdel i framtiden.

Brf Bokeberg önskar lämna nedanstående synpunkt på remissförslaget. Under rubriken Övrigt skickar föreningen också med några generella funderingar, ett allmänt resonemang över förslaget som helhet - dess intention och innehåll.

Styrelsen för Brf Bokeberg kommer inte medverka till strukturplanens förslag till förtätning inom det egna området, marken som brf Bokeberg äger, och kräver att föreslagen på byggnation på föreningens mark tas bort från förslaget.

Föreningen önskar emellertid medverka för Bokebergsområdets ekologiska och sociala vidareutveckling. Aktiviteter som gynnar trygghet, utevistelse, rekreation och ekosystemtjänster.

Motivering

Brf Bokeberg med sina hus och omgivande gårdar är en plats med unik identitet. Husen byggdes

1967, har 221 bostadsrätter fördelat på 6 hus, ett garage samt några lokaler. Antal medlemmar i föreningen ligger idag mellan 260 och 270. Både förening och bostadsområde är mycket välskött. Genom att bygga fler hus som kläms in mellan befintliga byggnader och ovanpå de båda garagen, skulle områdets karaktär påverkas negativt; att förtäta ett område som byggdes under en och samma tid, förstör för alltid därmed också dess historiska värde. Föreningen, Brf Bokeberg äger dessutom både mark och fastigheter, vilket gör det omöjligt för någon annan att bygga fler bostäder, ändra föreningens utemiljöer eller dess garage.

Övrigt

Brf. Bokeberg är idag ett mycket populärt område med många kvaliteter. Området är ganska platt och relativt tätt, men inte tätare än att man har god överblick, också under dygnets mörka timmar. Inom området rör sig främst boende, arbetande eller besökande, eftersom inga eller få målpunkter finns i dess direkta närhet. Det finns helt enkelt ingen anledning för okända att vare sig vistas på eller passera igenom Bokeberg. (Detta fenomen beskrivs också i dokumentet på sidan 25, att inga allmänna gator, gång- och cykelvägar går igenom området.) Att man känner och känner igen många människor i sin omgivning skapar en upplevelse av trygghet, en livskvalitet som idag blir alltmer ovanlig. Människor som upplever trygghet vågar röra sig utomhus. De får motion, sällskap och socialt sammanhang, vilket förstås effektivt gynnar både fysisk och psykisk hälsa. Social hållbarhet är idag relativt utvecklad inom Bokeberg, en kvalitet som emellertid är mycket sårbar och långt ifrån självklar och genom att skapa en social mötesplats, som nämns på sidan 15 gällande Bokeberg, kräver mycket kunskap, för att verkligen bli en sådan.

Bostadsrätterna i Brf. Bokeberg bebos av människor i olika åldrar och miljön har blivit familjär i föreningen. Det bor också en relativt stor andel äldre, vilket har flera naturliga förklaringar. Dels är det, som redan skrivits, ett tryggt område att vistas i, men det har också flera praktiska orsaker. Dels är det nära att ta sig till Hässleholm centrumkärna till fots, där både vård och service finns att tillgå. Många äldre varken kan eller vill köra bil och är därmed beroende av att andra människor för att kunna röra sig i samhället och mellan dess funktioner. Boende på Bokeberg behöver vare sig köra bil eller vistas i biltrafik för att kunna ta del av all service som kan behövas i vardagen. Det gläder oss att så mycket ambitioner ändå finns i dokumentet med prioriteringar av gång- och cykeltrafik. En annan praktisk orsak att så många äldre söker sig till brf. Bokeberg är att det i en övervägande del av fastigheterna finns hiss. Flerfamiljshus med hiss är relativt ovanligt i Hässleholm.

Brf. Bokeberg med sina hus och omgivande gårdar är en plats med unik identitet och att bygga fler hus som kläms in mellan befintliga byggnader och ovanpå de båda garagen, skulle påverka områdets karaktär negativt. Att förtäta ett område som byggdes under en och samma tid, förstör för alltid därmed också dess historiska värde. Under denna tid byggdes många bostäder och större bostadsområden i vårt land. Områden som man idag ser stora och ökande kvaliteter i, både arkitektoniska och kvalitetsmässiga. Bokeberg är ett område som i sin helhet, i stället för att förtätas, borde skyddas i detaljplan/via områdesbestämmelser eller på annat sätt. Just utifrån sin kvalitativa och unika karaktär. En karaktär som under lång tid och i hela landet byggs sönder och förvanskats.

Det är idag hög tid att bevara det mindre bestånd från denna tidsepok som ännu finns kvar. Det som byggs idag har låg kvalitet och ett helt annat uttryck. Det spelar ingen roll att man till exempel via detaljplan eller annat försöker ”anpassa” den nya bebyggelsen till sin omgivning. Dessa nya byggnader åldras inte med någon som helst värdighet och börjar inom kort synligt förfalla och lika fort börjar förfälla sin omgivning. Detta är också tydligt framträdande på övriga platser idag det byggs och byggs, både i Västra centrum och övriga kommunen. Byggnader har ofta anpassats mycket dåligt till sin omgivning, vilket talar för att också fortsatt byggnation kommer hanteras på samma sätt.

Det finns också andra kvaliteter i Bokeberg som också i stället bör vidareutvecklas. Det finns grönytor som är öppna och inbjudande för aktiviteter, både för barn och äldre, vilka ger många och goda möjlighet till utevistelse och rekreation! Också det en kvalitet som blir alltmer unik i vårt lands bostadsområden. Att låta Bokeberg vara ett lärande föredöme kan ge positiv utveckling också på andra platser. Brf Bokeberg är positivt inställda till att bidra till en vidareutveckling av områdets utemiljöer. Det kan t ex handla om sociala ytor, ytor som stimulerar till rörelse eller sådana som gynnar ekosystemtjänster.

I strukturplansförslaget vill Miljö- och stadsbyggnadsnämnden även att det ska rymmas butiker och kontorslokaler i Västra centrum. Om detta är föreningen inte helt självklart överens. Idag och sen många år tillbaka ödelägger den så kallade butiksdöden offensiv stad efter stad, ort efter ort. Att

hellre koncentrera de till antalet minskande målpunkterna för service och handel, kan här istället vara en fördel istället för att utöka beståndet ännu mer. Detta för att också i framtiden, ha just ett centrum att tala om överhuvudtaget. Detta då det per automatik inte blir mer service och handel för att man skapar möjligheter för det. Lokaler för service och handel som står tomma ger intryck av en övergiven plats, som också skapar otrygghet. Den handel och service som kan tillkomma i dessa lägen är många gånger sådan som inte skapar något större mervärde.

I butikslokaler råder aktivitet under dagtid. Under kvällar och helger är de stängda och tomma. Detta bidrar till att sådana områden är övergivna och därmed lätt blir så kallade "tillhåll", liknande de områdena som finns runt till exempel Norra Station. Både i centrum och på Norra Station finns det många tomma butiks- och kontorslokaler, vilket borde vara mer till gagn för Hässleholm, om dessa först nyttjas av näringsidkare, innan det byggs än fler liknande lokaler. Tiderna förändras och den numer ökande handeln över nätet, likaså att människor arbetar mer hemifrån, gör att behovet av butiker och kontor har minskat kraftigt. Än fortare går denna utveckling sedan pandemin startade!

Västra centrum är inte större än att de boende kan ta sig till de (större) redan etablerade välsorterade butikerna som finns på olika centrala håll. Hässleholm är redan mycket välförsett med butiker, till och med de flesta största kedjorna finns inom räckhåll - utan bil. Också ett fenomen som är ovanligt för många orter idag. Hässleholm och Västra centrum har här stora förutsättningar att bli hållbart på riktigt.

I stället för att bo nära infrastruktur har vi numera fått en ruralisering. Människor vill inte bo och arbeta i centrumnära bostäder utan väljer i allt större utsträckning att lämna tätorterna.

Undersökningar har under många år visat att fler vill bo utanför städerna än de som faktiskt gör det. Detta just för att man, före pandemin, var tvungen att bo nära kommunikationer som var tvungen att nyttja varje dag. Hemarbete har gjort att detta mönster brutits och fler kan bo där de vill, alltså utanför städerna. Med bakgrund av detta är det inte självklart att utbyggnad genom förtätning av de centrala delarna som strukturplanen visar är det mest lämpliga och inte helt självklart. Det kan också ses som ytterst osäkert om en eventuell höghastighetsbana skulle få dessa stora effekter som prognosticeras.

Det är viktigt att följa med i tiden och låta samhället förändras så det är optimalt för människor som bor och lever där, men det är också oerhört viktigt att även värna och bevara områden som är värdefulla och unika i Hässleholms kommun, som till exempel brf Bokeberg. En utbyggnad av en så stor del av Hässleholm och med så oerhört många nya bostäder behöver göras med eftertanke och analyser längs vägen så att resultatet blir att både ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet uppnås och att inte just i brist på eftertanke och analys i stället raserar den ursprungliga goda tanken. Generellt finns stora utmaningar i detta vidareutvecklingsarbete för Västra centrum. En utmaning är att dokumentet beskriver också ambitioner som kommunen själva inte självklart råder över, som bostädernas upplåtelseform (studentbostäder, hyresrätter, bostadsrätter), klimatsmarta lösningar, vilka verksamheter som ska bedrivas i (butiks)lokalerna, hållbara byggmaterial, bilpooler, att bottenvåningarna blir aktiva (över tid). Också krav som kan ställas vid markförsäljning eller i exploateringsavtal, somt ex gröna tak, fasadmateriell eller kvalitativa utemiljöer på fastigheter, kan bli en utmaning att få till om kommunens politiker tvekar att påtvinga byggherrar merkostnader när det väl gäller. Byggnationen av Citygross var ett sådan exempel. Har politikerna mod och tjänstemännen uthållighet kan Hässleholm bli ett riktigt föredöme.

En annan utmaning är att det föreslås mycket stora och omfattande åtgärder, vilka förstås kommer kosta enorma summor som också ska tas från kommunens kassa. Kommunens kassa som också ska räcka till social service och annat till våra invånare. Åtgärder som också är av avgörande karaktär för att denna stadsdel ska bli attraktiv och hållbar som dess ambitioner säger. Detta omfattande och komplexa arbete ska hålla ihop och också över tid och för det ska kunna göra det, krävs ett mycket välfungerande förvaltningsöverskridande arbete. Dessutom ska det pågå över tid där både tjänstemän och politiker efterhand naturligt byts ut. Eftersom etappindelningarna också är ungefärligt tidsatta, finns ju indikation på att detta kommer vara ett offensivt liksom prioriterat arbetsområde inom kommunen och under en lång tid framöver.

Kommentar:

Miljö och stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkterna och vill påpeka att strukturplanen är en vision för hur utvecklingen inom Västra centrum kan ske. Förslag på lämpliga platser för förtätning är inte något bindande. Det är enbart föreningen som markägare som initierar och driver ett detaljplaneskede för att möjliggöra byggnation enligt visionen.

Markanvändningskarta har reviderats och det är endast parkeringshusen mot Bokebergsparken som anses vara lämpliga att bygga på med bostäder ifall markägaren önskar det i framtiden.

Boklok

Gällande strukturplanen för västra centrum, så kommer här några synpunkter:

- Möjliggör gärna i plan för energiproducerande installationer på tak, utöver solceller. Tex vindturbiner.
- Undvik så långt det går kravställning av slutna kvarter med udda vinklar. Det är fördyrande.
- Sid 8. Man nämner att entrébalkonger inte bör finnas mot allmän platsmark.
- Traditionella loftgångar kan förvisso upplevas mindre attraktiva, men det finns också mervärden att hämta och även entrébalkonger kan gestaltas på ett bra sätt.
- Ett exempel på nytta är att man i ett söderläge kan nyttja loftgången som manöverutrymme för underhåll av solcellsanläggning och att fästa snörasskydd på. Det skapar då utrymme för en betydligt större solcellsanläggning. Så uteslut inte, utan kravställ i så fall hellre på gestaltningen.
- Sid 8. Ni vill kravställa på tegel för att knyta an till Hässleholms historia. Det känns lite omodernt, och är inte optimalt ur ett CO2-perspektiv. Det finns också en historia av träbyggande i Hässleholm, vilket också har ett betydligt lägre koldioxidavtryck. Jag tycker inte man ska stänga dörren för det, och med Boverkets krav på miljödeklaration och kommande regleringar så blir tegel försvårande.
- Sid. 15. Istället för att jobba med högsta andel hårdgjord yta så kan man arbeta med grönytefaktor (se Malmö stad). Man skapar då möjligheter för byggarna att arbeta med grönytor i fler dimensioner. Tänk gröna tak, eller vertikala planteringar.

Kommentar:

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkter och förslag. Strukturplanen är en vision för områdesutveckling i sin helhet och är inte ett bindande dokument. En fördjupning i byggnadsgestaltning och materialval kommer prövas under detaljplaneskedet. Under avsnittet "Vision" och "Grön-blåstruktur" kan man läsa om rekommendationen om integrering av grönskan på tak, fasader, innegårdar och parkeringsytor.

Skottenborg

Vi är mycket positiva till det goda arbete som utförts avseende strukturplanen och ser fram emot det kommande planarbetet. Vi är för att grönskan ska vara starkt närvarande i västra centrum. Gröna innergårdar, parker och sammanhållna grönstråk samt grön och blå gestaltning i gatunivå är av stor betydelse för trivseln.

Utifrån ett exploateringsperspektiv är det av vikt att det framgent möjliggörs för en kostnadseffektiv produktion, särskilt då byggkostnaderna ökat kraftigt de senaste åren och det i dagsläget råder en osäkerhet kring inflation och ränteläge.

Gröna fasader/väggar kan ha en ganska så bred innebörd, men vi anser det vara olyckligt om uttrycket "gröna fasader/gröna väggar" som återfinns initialt i strukturplanen senare återspeglas i en detaljplan med styrning kring växtbaserade fasadmateriel med begränsad funktion och som idag befinner sig på en "experimentell/pilot nivå". Detta tenderar att bli fördyrande och även om "gröna fasader" kan vara trevligt uppfyller det gröna i sig själv inte de grundläggande funktionskrav som ställs på ett fasadmaterial utan riskerar istället leda till en kostnadsdrivande gestaltning som kräver både onödiga resurser och långsiktigt underhåll för bibehållen funktion.

Vi ser idag en stark upplevd otrygghet i vissa delar av västra centrum, inte minst efter de senaste skjutningarna som ägt rum. Därför bör extra fokus läggas på trygghetsskapande åtgärder inte minst inom den befintliga kvartersstrukturen.

Ny handel, centrum, kontor är presenterade nära station och järnväg. I kvarter med mer renodlade bostäder kan det också vara av vikt att rent planmässigt kunna tillåta andra former av byggnation, t.ex. centrumverksamhet, kontor. Genom att medge detta utan att för den skull skap kostnadsökande krav tillåts västra centrum att dynamiskt förändras över tid.

Det är av vikt att det finns logistiskt goda lösningar för bilburna pendlare. Det är en av Hässleholms styrkor att kunna bo naturskönt i Hässleholm och kunna på 30-40 minuter ta sig till t.ex. Lund/Malmö för arbete. Detta gäller i stor utsträckning för personer som kanske inte bor på cykelavstånd till stationen och som först ska lämna på förskola/skola. Då måste det finnas tillgängliga och trygga parkeringslösningar nära stationen.

Kommentar:

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkterna och påpekar att strukturplanen är en framtidsvision av hur Västra centrum kan utvecklas. En djupare analys för lämplig utformning av bebyggelse och materialval kommer ske under kommande detaljplaneskedet.

Aktiva bottenvåningar ska möjliggöras i utpekade platser tex. i anslutning till vägkorsningar, eller mötesplatser som torg, park. Reglering i detaljplaneskedet ska ske på ett sådant sätt som gör det flexibelt att ändra användning av bottenvåningar till bostäder ifall centrumverksamheter inte är aktuella.

Strukturplanen föreslår att det byggs flera parkeringsbus/mobilitetsbus som erbjuder olika mobilitetslösningar rund stationsområdet för att underlätta för pendlare och boende som bor i närheten av stationen.

Seniorerna

Vi är positiva till planen, då det är viktigt att klargöra kommunens intentioner med dessa centrumnära områden.

Dagvattenhanteringen ser enligt förslagen att bli kostsam. Finns det delösa lösningar. Var ligger gränsen för nuvarande system?

Seniorerna är intresserade av att få bra utformade bostäder till rimliga kostnader. Förslaget att generellt kräva aktiva bottenvåningar fördyrar dock bostäderna och borde endast krävas om byggherrarna önskar detta. Förslaget att kräva specifikt ytmaterial känns onödigt och kan skapa extra kostnader.

I det fortsatta planarbetet är det angeläget att de äldres behov av anpassade bostäder till rimliga kostnader och trygga tillgängliga miljöer beaktas. Om detta område ger orimliga kostnader är det angeläget att alternativa områden för bostäder redovisas.

Vid planeringen av kollektivtrafiken och belägenhet av dess hållplatser i förhållande till bostäder, service, vårdcentraler mm, bör även de äldres förutsättningar beaktas.

Ett flertal illustrationer visar sektioner av gc-vägar med stora träd. Detta bör undvikas med tanke på fåglar som samlas där och deras avföring i kombination med lövfällning och regn, skapar dåliga förhållanden på gångbanorna.

Kommentar:

Området Västra centrum står framför stora utmaningar för att kunna hantera dagvatten och skyfall vid 100-års regn. Detta då området närmast Norra stationen är instängd och kan översvämmas vid kraftig nederbörd. Den genomförda översiktliga dagvattenutredningen har föreslagit flera lösningar som kan genomföras på allmän platsmark och kvartersmark som tillsammans bidrar till att skydda stationsområdet och nybebyggelse från översvämningar. En mer detaljerad dagvattenutredning och mer kostnadseffektiva lösningar för hantering av dagvatten ska tittas på närmare vid detaljplaneskedet.

Ett huvudmål för etablering av området Västra centrum är att det ska utvecklas som blandad stadsdel där alla är välkomna. Rätt placerade aktiva bottenvåningar vid mötesplatser och huvudstråk bidrar till en mer dynamisk offentlig rumsmiljö som nyttjas dygnet runt.

Strukturplanen föreslår en viss fasadbeklädnad vid nybebyggelse för att knyta an till områdets historia samt att smälta in i närliggande befintliga bebyggda miljöer. Detta är dock inte bindande och kommer ses över under detaljplanarbetet. En variation i fasadmateriell, kulörer och formspråk är dock önskvärd för att skapa en intresseväckande miljö.

Dialog med Skånetrafiken för bäst lämpad linjedragning för kollektivtrafik och placering av busshållplatser kommer ske under kommande planskede.

FUB

FUB är en intresseorganisation för personer med intellektuell funktionsnedsättning. Vi har tagit del av förslagen och finner att Klockareverkstaden, Kungsgatan 5 planeras för annat ändamål än i dag - daglig verksamhet. Synpunkter på detta har framförts i annat sammanhang. Det nya användningsområdet för tomten beskrivs som "Centrum och bostäder om möjligt". FUB föreslår att "servicebostäder" tilläggs. Servicebostad är insats som man söker enligt LSS, Lag (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade. En servicebostad är en helt vanlig lägenhet (medelstor eller mindre storlek). Ett antal sådana bostäder (inom bostadskvarteret) har gemensam lägenhet där det finns personal. Denna lägenhet bör vara modell större eller i varje fall innehålla ett stort rum.

Kommentar:

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkterna och påpekar att precisering av användning av byggnader kan inte ske i strukturplanen. Strukturplanen föreslår bostäder i olika former och det åligger exploatörer och markägare att själva precisera målgruppen för bostadsbebyggelsen.

Medborgare 1

Tack för ert utkast till en strukturplan för framtidsstadsdelen Västra Hässleholm. Ett viktigt dokument som när det är färdigtröskat bör förvaltas väl och skyddas från kortsiktiga affärsintressen och "uppkommande" ändringsförslag i strid med Strukturplanens ambitioner.

Stråket genom Västra Centrum

Förläng genomgående stråk med start redan på T4-sidan av Vankivavägen (via Havremagasinet/Norden/Bokeberg/Fredentorp) vidare till Hässleholmsgården och Torshem till central plats på P2-garnisonen

- **Gestaltning.** Ge stråket en väldigt tydlig profil och "utsmyckning" med belysningsarmaturer, möblering, konstinstallationer, viloplatser/oaser, markbeläggning, trädgårdsinstallationer för att utmärka den i stadslandskapet.
- **Gemensamt formelement längs stråket.** Inbjud ett antal arkitekter till tävling om utformning av en förstorad "Vaktkur" som kan tjäna som träffpunkt, regnskydd, infoplatz, servicepunkt. 10 stycken likadana Vaktkurer placeras ut på jämna avstånd längs vägen mellan våra två Garnisoner T4 till P2 och påminna om Hässleholms stads långa Garnisonshistoria.1
- **Mini-Elbussar.** Stråket bör – vid sidan av cyklar och gående - ge plats för en stadstrafik med Mini-Elbussar av den typ som redan trafikerar Se Campus i Linköping 2

Passage från Kulturhuset till Norra Station

- Föreslår en undergång/passage under spåren av den typ som finns i Katrineholm som är ljus, bred och inbjudande

Attraktivitet

- Öka hela Nordens attraktivitet (för boende och byggföretag) genom att kommunen lokaliserar egna offentliga byggnader där (Badhuset hade varit en typisk sådan anläggning)
- Fasad mot Järnvägen. Viktigt att vi visar upp en snygg fasad mot alla de 1000-tals tågresenärer som dagligen passerar förbi Norden. Man bör kunna se in i stadsdelen Norden från tågen, genom öppningar mellan husen närmast järnvägen. (I Lund på östra sidan döljer de stora husen närmast spåren vad som finns bakom inne i kvarteret)

Byggande och Kulturmiljö

- Tillämpa er egen fina Kulturmiljöplan som utnämner Hässleholm till bland annat teglets stad. Med den planen som stöd bör vi hävda/kräva bruket av "ordentliga" och hållbara byggmaterial
- Gärna modernaste funkisarkitektur men det får gärna snegla bakåt på vår citybyggnation med dess utsmyckningar som balkonger, torn på vackra tegelhus från olika årtionden
- Kanske något kvarter skulle inbjuda till flerbostadshus i trä som i Växjö.

Det är dags att åter ge Hässleholm en nybyggnation vi kan vara stolta över!

- Hässleholm har de senaste 5–10 åren fått mer än nog av mindre hus byggda av konstlade ytmaterial i enstegsfasader med puts, kanske med stommar av PIR-isolering i stället för klassisk regelbyggnation med sund isolering och vackra fasader i tegel och trä. Säkert lönsamt för våra byggherrar men Hässleholm har fått en generation hus som om några år kan komma att upplevas som ”smäck”. Jag talar här om t ex om de radhus och flerbostadshus som byggts med mycket hög exploateringsgrad inne på T4 och Björksätters parkering

Kommentar:

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen tackar för alla idéer och inspel och tar med dessa vidare i arbetet med utveckling av Västra centrum.

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 strukturplanen.

Revideringar efter remissen:

Strukturplanen revideras med följande:

- Alla kartor revideras för att öka läsbarheten.
- Illustrationskartan och markanvändningskarta revideras så att ingen nybebyggelse placeras närmare än 35 meter från spårmittpunkt.
- Pågående byggprojekt samt andra utpekade områden för förtätning inom strukturplansområdet tas bort från markanvändningskartan.
- Uppskattade antal bostäder inom området ändras från ca 2000 bostäder till 1500 bostäder.
- Under avsnittet förutsättningar görs en komplettering om riksintressen för järnväg.
- Avsnitt om det avslutade projektet Nya stambanor för höghastighetståg samt Sverigeförhandling tas bort och ersätts med info om pågående projekt för nya järnvägsspår mellan Hässleholm-Lund.
- Resultat av färdiga översiktliga dagvattenutredningen förs in under avsnittet ”Konsekvenser”.
- Resultat av genomförd trafikutredning förs in under avsnittet om infrastruktur- och mobilitet.
- Föreslagna gång- och cykelvägar på Magasinsgatan, Götagatan och Väpnaregatan tas bort.
- Lämpligt avstånd till parkeringshus revideras från 300-400 till 200 meter.
- Placering av parkeringshus revideras.
- Avsnittet ”Etappindelning” revideras.
- Föreslagna vägmått under avsnittet ”Infrastruktur och mobilitet” tas bort.
- Under avsnittet ”Konsekvenser” kompletteras rubriken ”Risk” med info om bebyggelseplacering enligt den framtagna riskanalysen från järnväg (Briab AB 2018).
- Under avsnittet ”Konsekvenser” kompletteras rubriken ”Buller och vibrationer” med ekvivalenta och maximala bullernivåer från väg- och järnväg (Tyrens AB 2018).
- Under avsnittet ”Konsekvenser” kompletteras rubriken ”Förorenad mark” med resultat av framtagna miljötekniska utredningar inom strukturplanområdet.
- Under avsnittet ”Förutsättningar” införs en rubrik om fjärrvärme.
- Under avsnittet ”Förutsättningar” införs en rubrik om elförsörjning och behov av dialog under samrådsskedet.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden i Hässleholm februari 2024

Cecilia Lindgard
planchef

Sherif Hosny
planarkitekt