



Framtidsplan för

Hässelholms stad

Fördjupning av Hässelholms kommuns kommuntäckande översiktsplan

Antagen av kommunfullmäktige 2018-06-25

LAGA KRAFT 2020-01-20



Läs mer om arbetet med *framtidspan för Hässleholms stad* på:

www.hassleholm.se

Framtidspan för Hässleholms stad har arbetats fram av byggnadsnämnden och stadsbyggnadskontoret på uppdrag av kommunfullmäktige och kommunstyrelsen.

Stadsbyggnadskontoret har under 2011- 2017 projektlett arbetet mot en särskilt tillsatt **politisk styrgrupp** bestående av byggnadsnämndens presidium och kommunstyrelsens arbetsutskott (KSAU). I arbetet har en **arbetsgrupp** bestående av tjänstepersoner från miljöförvaltningen, tekniska förvaltningen, tillväxtavdelningen m.fl. deltagit.

Projektledare program:

Karolina Nilsson, planarkitekt, stadsbyggnadskontoret

Projektledare samråd:

Daniela Duljan, planarkitekt, stadsbyggnadskontoret (oktober 2013 - maj 2014)

Lisa Hofer, planarkitekt, stadsbyggnadskontoret (juni 2014 - juni 2017)

Johanna Karlsson, planarkitekt, stadsbyggnadskontoret (juni 2014 - juli 2017)

Projektledare utställning och antagande:

Ylva Hartman Magnusson, planarkitekt, stadsbyggnadskontoret (juli 2017 - juni 2018)

med stöd av planchef Gertrud Richter och planarkitekter Malin Backman och Joakim Axelsson.

Kartor, illustrationer och foton:

Stadsbyggnadskontoret, om inget annat anges.

Miljökonsekvensbeskrivning

Planarkitekt Lisa Hofer och planarkitekt Ylva Hartman Magnusson med underlag från Sweco Architects.

Utgiven av:

Stadsbyggnadskontoret, Hässleholms kommun, 2018.

► Hässleholms stads framtid är här!

Att Hässleholms kommun är ordentligt på gång har väl inte undgått någon. Höghastighetståg kommer att bli verklighet även i Sverige. Vi kommer att få bevittna en helt ny infrastruktur växa fram. Att vara föremål för en potentiell station för dessa supertåg är en stor sak! Men det är av flera anledningar som så många intresse riktas mot Hässleholm idag. Parallellt med hårt arbete för höghastighetstågstation pågår flera intressanta och avgörande projekt för Hässleholms utveckling och framtid. Det är nu det händer – helt rätt i tiden!

I det här dokumentet skapar vi tillsammans en gemensam bild av vilken stad vi vill ha i framtiden. Att gemensamt enas kring de mål och strategier som ska gälla ger en tydlighet för alla som på olika sätt kommer i kontakt med, eller berörs av, vad som händer i Hässleholms stad. Även om detta dokument tar sikte på en framtid längre bort i tiden, är det samtidigt den karta vi navigerar efter, i både små och stora beslut, kring stadens utveckling redan idag. Denna framtidsplan ger oss också större möjligheter till ett proaktivt arbetssätt för både politiker och tjänstemän. Den hjälper invånare och företagare att se möjligheter i vår stad och göra val efter sina egna behov. Att visa vart vi är på väg hjälper oss att formera våra krafter och sätta rätt fokus för att snabbare och mer offensivt nå den målbild vi här gemensamt sätter upp.

Vi är glada att få presentera detta dokument som är resultatet av både hårt internt arbete och givande, viktiga diskussioner med våra kommuninvånare, våra grannkommuner och staten. Genom detta kan vi tillsammans nå det gemensamma målet – att fortsätta skapandet av denna unga, urbana, gröna, robusta internationella knutpunkt.

Hässleholm är på gång! Hässleholm nästa!

"Att planera är att flytta framtiden till nutiden så att man kan göra något åt den."
- Alan Lakein

► Innehåll

FÖRORD	3
INNEHÅLL	5
SAMMANFATTNING	6

DEL 1 - INLEDNING 11

Vad är en översiktsplan?	12
Bakgrund, syfte och avgränsning	13
Planeringsprocessen	15
Hässleholm idag	17
Hässleholms historia	19

DEL 2 - INGÅNGAR 23

Ett hållbart samhällsbyggande	24
Kommunala, regionala och nationella visioner, mål och program	25
Utmaningar för Hässleholm	31
Riksintressen och förordnanden	34

DEL 3 - FRAMTIDSBILD 39

Stadsbyggnadsvision Hässleholm	40
Målbild	41
Utbyggnadsstrategi	42
Markanvändningskarta	46

DEL 4 - TEMAN 51

Stadsliv, attraktionskraft och sociala värden	52
Bostäder	56
Järnväg och station	61
Trafik	67
Grönstruktur	74
Kommunal service	83
Näringsliv, handel och turism	89
Miljö, hälsa och säkerhet	94
Teknisk försörjning	102
Klimatanpassning	107
Kulturmiljö	112

DEL 5 - STADSKARAKTÄRSOMRÅDEN 121

Röinge	123
Garnisonen	124
Västra centrum	128
Björklunda	136
Ljungdala	141
T4	144
Ekedal och Kristinehem	145
Djupadal	146
Hagaområdet	147
Östervärn	148
Stattena	148
Fredentorp	149
Bokalyckan	149
Gäddastorp	150
Sjöröd och Finjasjö strand	151
Hassellunden	152
Österås västra	152
Östra infarten	153
Österås och Kattamarken	153
Läreda	154
Hässleholm nord	156
Helsingborgsvägen och Fredentorpsskogen	156
Kärråkra	157
Åhusfältet	157
Mölleröd och Hässleholmsgården	158
Magle	159

DEL 6 - FORTSATT ARBETE OCH FRAMTIDA STÄLLNINGSTAGANDEN 161

DEL 7 - KONSEKVENSER 165

DEL 8 - LÄNSSTYRELSENS GRANSKNINGSYTTRANDE 197

► Sammanfattning och läsanvisning

Fördjupningen av översiktsplanen (FÖP) för Hässleholms stad anger mål, strategier och inriktning för den fysiska utvecklingen av staden. Nedan följer en sammanfattning av upplägget samt läsanvisningar.

I den kommunomfattande översiktsplanen (ÖP) från 2007 pekades Hässleholms stad ut som ett av de geografiska områden som behövde studeras mer detaljerat. Eftersom det finns ett stort intresse för att bygga i Hässleholm ökar behovet av samsyn och strategier för att uppnå en hållbar stad. Detta underlättar och effektiviserar efterföljande processer.

Med denna framtidsplan skapar vi tillsammans en gemensam bild av det Hässleholm vi vill skapa och sträva mot de närmaste cirka 15 åren. Att gemensamt enas kring de mål och strategier som ska gälla för Hässleholms stads framtidsutveckling ger en tydlighet för alla som på olika sätt kommer i kontakt med eller berörs av vad som händer i Hässleholms stad.

Denna fördjupning av översiktsplanen ersätter den gällande fördjupade översiktsplanen för staden från 1995 och är samtidigt en ändring av den gällande kommunövergripande översiktsplanen från 2007 i de delar i ÖP:n som berör staden.

Fördjupningen av översiktsplanen är indelad i sju delar. Här följer en sammanfattning av vad de olika delarna innehåller:

1. INLEDNING

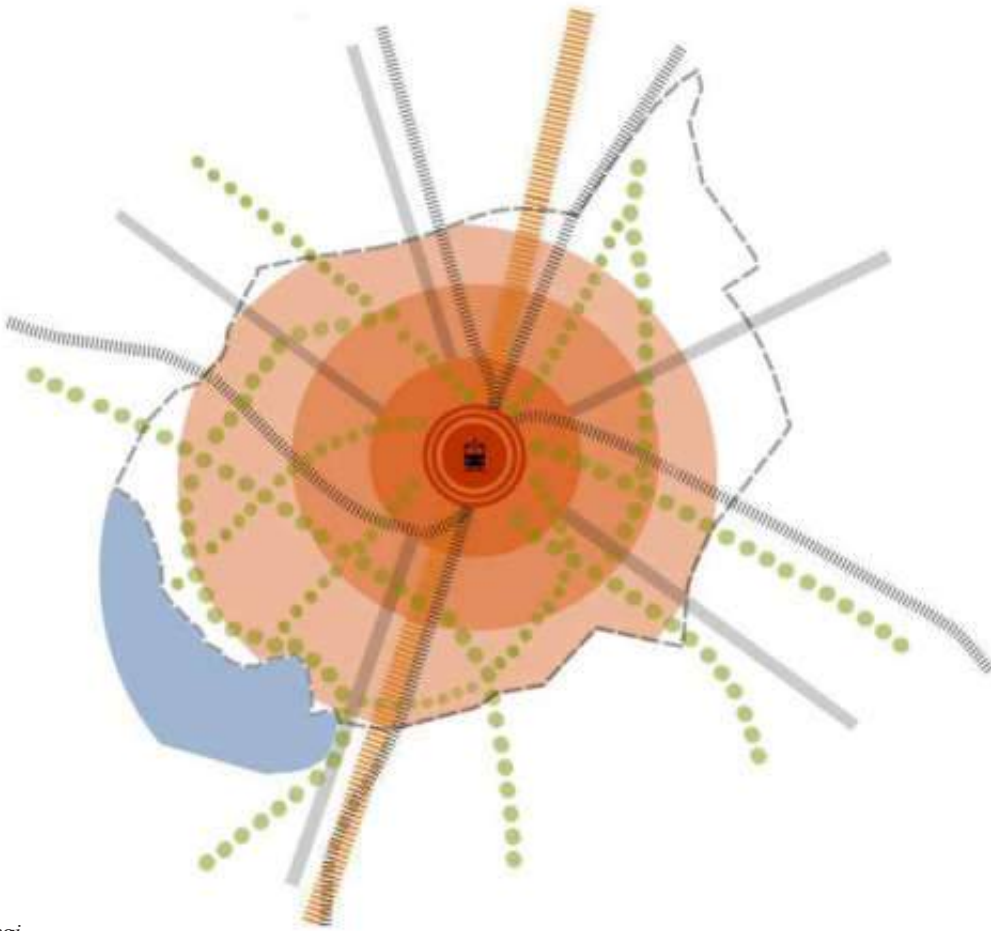
Här beskrivs bakgrund, syfte och avgränsning för fördjupningen av översiktsplanen. Dessutom finns en beskrivning av planeringsprocessen, Hässleholm idag och stadens historia.

2. INGÅNGAR

I arbetet med att ta fram förslag för stadens utveckling och markanvändning har det funnits ett antal ingångar att förhålla sig till:

- Ett hållbart samhällsbyggande
- Kommunala, regionala och nationella visioner, mål och program
- Riksentressen och förordnanden
- Utmaningar för Hässleholm





Utbyggnadsstrategi.

3. FRAMTIDSBILD

Här presenteras stadsbyggnadsvision, målbild, och utbyggnadsstrategi för Hässleholms stad.

Målbild

I framtiden ska Hässleholms stad vara:

- En nationell knutpunkt och tillväxtmotor
- En ung och urban stad
- En grön och robust stad

Utbyggnadsstrategier för att nå målbilden

1. Staden ska växa inåt genom förtätning
2. Stärk Hässleholm som nav för kommunikation och möten
3. Skapa unika och varierade stadsmiljöer
4. Låt naturen ta plats i staden
5. Rusta staden för ett förändrat klimat



Markanvändningskarta

Här presenteras förslag till markanvändning med markanvändningskarta samt förklarande texter. Markanvändningen syftar till att minska ianspråkstagandet av oexploaterad mark samt skapa en tät, attraktiv och funktionsblandad stad.

4. TEMAN

Här presenteras hur markanvändningskartan ska tolkas utifrån olika teman. Avsnittet delas in i 11 tematiska kapitel med ställningstaganden för stadsliv, attraktionskraft och sociala värden, bostäder, järnväg och station, trafik, grönstruktur, kommunal service, näringsliv, arbete och handel, miljö, hälsa och säkerhet, teknisk försörjning, klimatanpassning och kulturmiljö.

5. STADSKARAKTÄRSOMRÅDEN

I detta kapitel görs en inzoomning på olika delområden med beskrivning av områdenas karaktär och tänkta utveckling. Fokus läggs främst på utvecklingsområdena Centrala staden och Garnisonen.

6. GENOMFÖRANDE

Här beskrivs vad som behöver göras framöver för att förverkliga det som föreslås i FÖP:en. Främst handlar det om strategiska underlag samt detaljplaner som behöver tas fram.

7. KONSEKVENSER

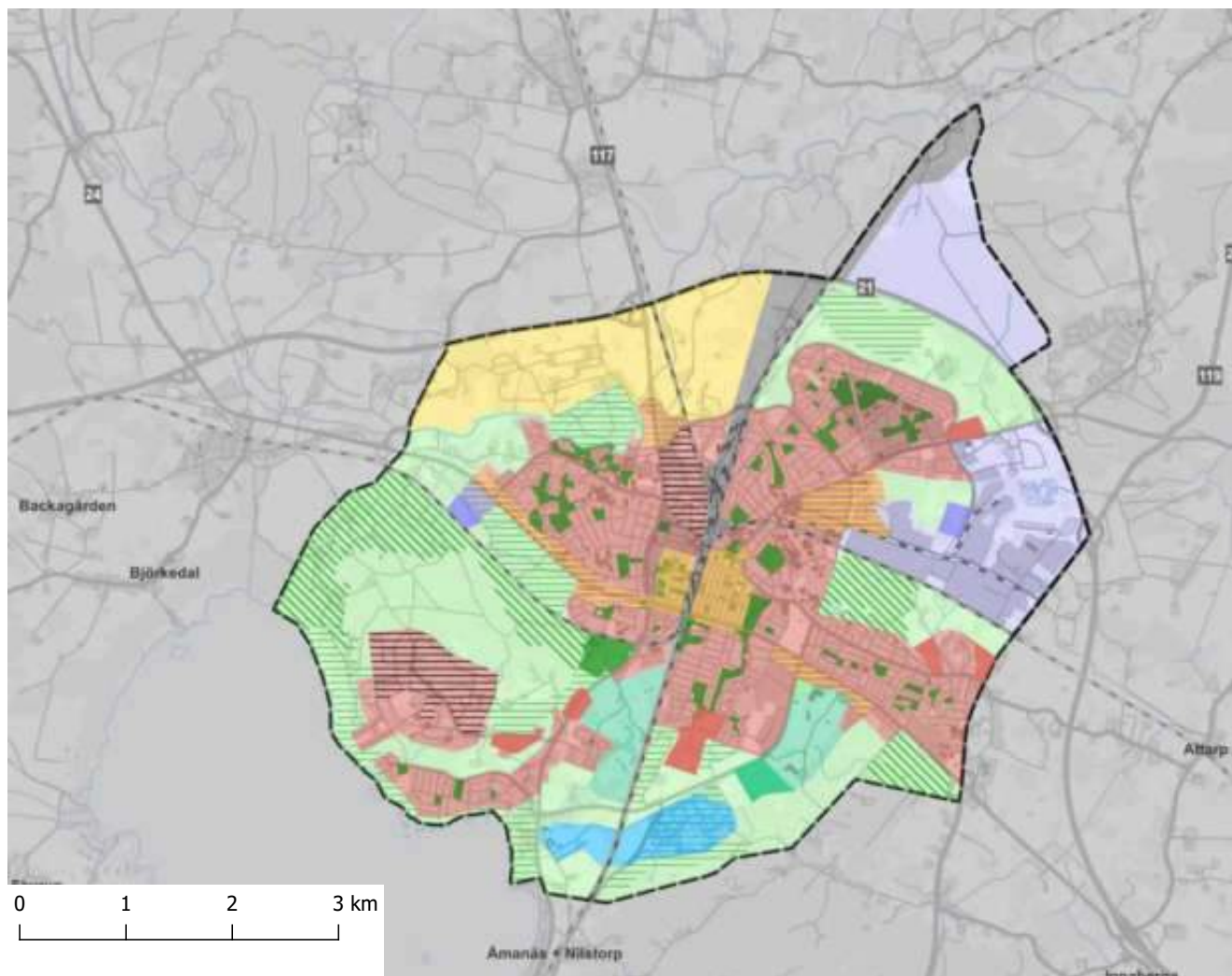
Konsekvensbedömningen sist i dokumentet beskriver planförslagets miljömässiga, sociala och ekonomiska konsekvenser. Planförslaget jämförs också med ett så kallat nollalternativ. Nollalternativet speglar en trolig utveckling om FÖP:en inte genomförs och staden istället byggs ut enligt den nuvarande översiktsplanen.



LÄSANVISNING

Efter varje tema under kapitlet Teman sammanfattas kommunens ställningstaganden i gröna rutor med texten kommunen ska verka för att.

Att kommunen ”ska verka för” något innebär inte alltid att kommunen ska utföra och bekosta en åtgärd, det kan också innebära att kommunen ska påverka andra aktörer till åtgärder.



Förslag till markanvändning.

FÖP:en på webben

FÖP:en finns även som digital karta på kommunens hemsida. Sök via: www.hassleholm.se - Bygga, bo och miljö - Översiktsplan och detaljplaner - Översiktsplan - Framtidsplan Hässleholms stad.

Här kan du klicka i markanvändningskartan och tända och släcka lager för att få en tydligare bild av planförslaget.

INLEDNING

I detta kapitel beskrivs kort vad en översiktsplan är, syfte, mål och avgränsning för den här fördjupningen av översiktsplanen samt information om staden Hässleholm idag. Vidare beskrivs hur arbetet med FÖP:en har bedrivits.

► Vad är en översiktsplan?

Översiktlig fysisk planering bedrivs i samverkan mellan kommunala, statliga och privata parter i en ständigt pågående process. Kommunens roll är att identifiera och uttrycka en vision och viljeriktning i översiktsplanen. Kommuner använder också översiktsplanen för att påtala behov för staten och för att skapa förutsättningar för långsiktiga satsningar.

Alla kommuner ska enligt plan- och bygglagen (PBL) ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunens yta. Översiktsplanen är inte juridiskt bindande men ska ange inriktning för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Den ska även ge vägledning om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras, exempelvis i detaljplaner, bygglov, förfrågningar, program och strategier. Översiktsplaner och deras innehåll regleras i plan- och bygglagens tredje kapitel.

För vissa delar av kommunen, till exempel en tätort, kan översiktsplanen behöva göras mer detaljerad och en fördjupning av översiktsplanen (FÖP) kan då tas fram. En fördjupning innebär att den kommunomfattande översiktsplanen ändras inom det geografiska eller tematiska område som fördjupningen omfattar.

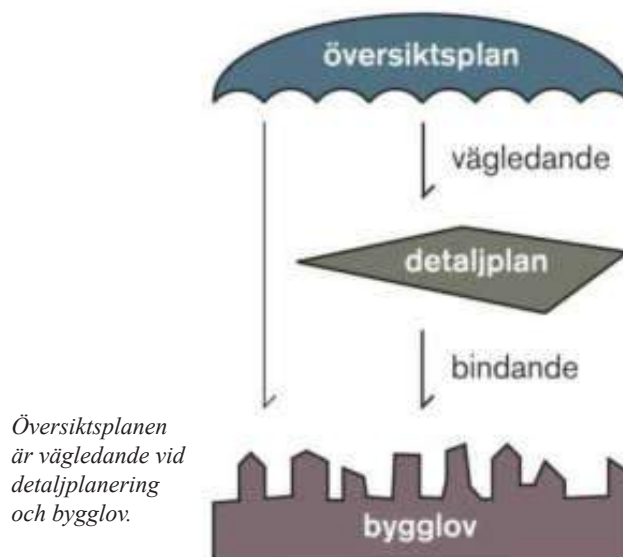
Processen att ta fram en översiktsplan eller fördjupning ger möjligheter att diskutera och väga olika intressen mot varandra och därigenom landa i en gemensam målbild och gemensamma strategier för att nå målbilden. Det krävs ett flertal strategiska planeringsunderlag för att möjliggöra arbete med ÖP och dessa ska tas fram och uppdateras löpande.



Hässleholms kommuns översiktsplan från år 2007.

Enligt miljöbalken och MKB-förordningen ska alla översiktliga planer miljöbedömas, vilket innebär att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska tas fram. Konsekvensbeskrivningen av denna fördjupning återfinns i slutet av dokumentet.

En översiktsplan kan även användas för marknadsföring av kommunen. Genom att tydligt visa kommunens mål och ambitioner kan människor och företag se möjligheter och göra val utifrån egna behov. Den blir samtidigt ett avtal mellan stat och kommun, där kommunen visar sin inriktning och prioritering. Ska kommunen frångå denna överenskommelse i efterföljande skeden, krävs starka motiv.



Läs mer om fysisk planering och vad en översiktsplan är på:
www.boverket.se

Hässleholms kommuns översiktsplan finns att läsa på:
www.hassleholm.se

► Bakgrund, syfte och avgränsning

Redan i 2007 års kommunövergripande ÖP angavs att det fanns behov av en fördjupning för Hässleholms stad. Syftet är att ge bättre vägledning kring stadens fysiska utveckling. Tidsmässigt hanterar FÖP:en tiden fram till cirka år 2030, men utblickar görs även längre fram i tiden. Planeringsberedskap är en förutsättning för att möta framtidens behov, inte minst utifrån en framtida höghastighetsstation i Hässleholms stad.

BAKGRUND

Det finns behov av ett politiskt styrdokument med mål och strategier för den fysiska miljön i Hässleholms stad. Detta dels för att flera nya förutsättningar har uppkommit de senaste åren och dels för att visa hur den redan byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras.

I den gällande kommunomfattande översiktsplanen från 2007 angavs att det fanns behov av en ny fördjupning av översiktsplanen för Hässleholms stad eftersom många delar i den äldre fördjupningen från 1995 är inaktuella.

SYFTE

Syftet med att ta fram en fördjupning av översiktsplanen för Hässleholms stad är att, i en väl förankrad process, formulera strategier och mål för den fysiska utvecklingen av Hässleholms stad. Detta görs utifrån dagens (2017) kunskap och planeringsunderlag.

Fördjupningen ska ge vägledning och stöd inför kommande beslut som påverkar den byggda miljön och kommunens användning av mark- och vattenområden. Detta innebär en stor majoritet av alla beslut som tas i en kommun. Parallellt med FÖP-arbetet pågår ett kontinuerligt framtagande av planeringsunderlag. Översiktlig planering ska vara en ständigt pågående process.

AVGRÄNSNING

Planområdet för denna fördjupning av översiktsplan avgränsas av väg 21 i norr, väg 23 i öster, Almaån i väster och Finjasjön samt reningsverket i söder. Ytan på avgränsningen är drygt 3 300 hektar.

Den tidigare fördjupade översiktsplanen från 1995 innefattade även Finja, Hovdala, Tormestorp och Stoby. I översiktsplanen från 2007 bedömdes dock att utpekad markanvändning för dessa orter fortfarande är aktuell och att de därför inte ska ingå i en ny fördjupning för staden.

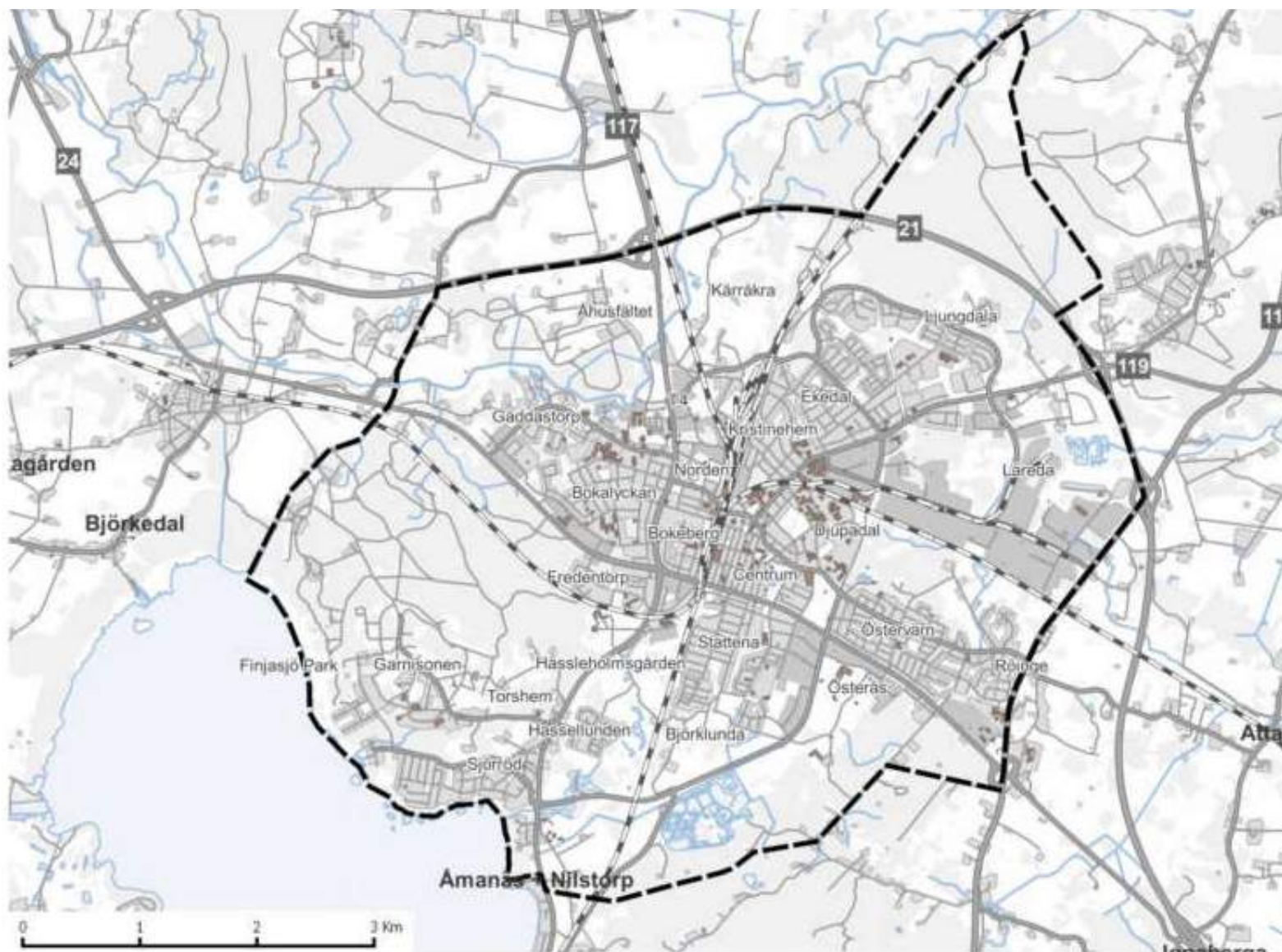
Tidsmässigt avgränsas fördjupningen till omkring år 2030, men med utblick mot år 2050.

Planeringsberedskap

Inom ramen för FÖP:en hanteras olika scenarier avseende utbyggnad av staden och befolkningsökning. Utifrån de senaste årens befolkningsutveckling förväntas den årliga befolkningsökningen ligga på drygt 0,6 procent. Det innebär att 1150 färdigställda bostäder måste ha byggts i Hässleholms stad till 2030 för att kommunen ska tillgodose det prognostiserade bostadsbehovet. Men avstamp tas också i det åtagande kommunen har avseende Sverigeförhandlingen och höghastighetsjärnvägen. I och med handslaget 2016 har kommunen åtagit sig att ha en planeringsberedskap för 5000 nya bostäder år 2030, inom staden innebär detta planeringsberedskap för cirka 4000 bostäder. Detta motsvarar en årlig befolkningstillväxt på drygt 1,25 procent.

Med planeringsberedskap avses dels strategisk beredskap, dels markberedskap och dels resurs- och organisationsberedskap. Strategisk beredskap innebär att kommunen på ett adekvat sätt kan hantera övergången mellan översiktsplan och detaljplan. Detta görs genom framtagande av FÖP:ar, detaljplaneprogram, riktlinjer för bostadsförsörjning och andra strategiska dokument. Markberedskap innebär att kommunen äger, och proaktivt förvärvar och bevakar mark som är lämplig för bostadsändamål. Resurs- och organisationsberedskap innebär att kommunen ska ha personella resurser med rätt kompetens för att vid behov utföra planläggning på ett kvalitativt och smidigt sätt.

Att agera för planeringsberedskap innebär att FÖP Hässleholms stad pekar ut vilka attraktiva lägen i staden som är lämpliga för exploatering, samt var kommunen är beredd att investera i infrastruktur, kommunal service mm.



Karta 1. Geografisk avgränsning för fördjupningen av översiktsplanen.

TECKENFÖRKLARING

 Planens avgränsning

► Planeringsprocessen

Arbetet med fördjupningen av översiktsplanen (FÖP) för Hässleholms stad följer planprocessen för översiktsplanering som anges i plan - och bygglagen (PBL). Processen ska ske med insyn och stor möjlighet till inflytande från medborgare, myndigheter, företag och organisationer. Detta avses bidra till ett bättre beslutsunderlag och starkare förankring i de beslut som fattas, vilket i sin tur ger förbättrade möjligheter för målbilden och strategierna att genomföras.

POLITISKA BESLUT

Processen inleddes med att byggnadsnämnden i september 2011 beslutade att ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att upprätta ett förslag till fördjupning av översiktsplanen för Hässleholms stad. Redan i den kommunomfattande översiktsplanen 2007 konstaterades att en ny fördjupning för staden behövde tas fram. Beslut om programsamråd fattades av byggnadsnämnden i mars 2013, beslut om samråd i mars 2015 och beslut om utställning i november 2017.

HUR ARBETET BEDRIVITS

Arbetet har letts av stadsbyggnadskontorets planavdelning med en politisk styrgrupp bestående av kommunstyrelsens arbetsutskott och byggnadsnämndens presidium.

Avvägningar mellan olika intressen och synpunkter har gjorts av kommunala tjänstemän och politiker. Olika intressen har olika tyngd i konkurrensen om vad som ska utvecklas eller bevaras på en plats. Till exempel har riksintressen stor tyngd eftersom de är nationellt prioriterade. Politikerna är alltid ytterst ansvariga för de ställningstaganden som görs.

PROGRAM

Inledningsvis togs ett diskussionsunderlag fram för att inbjuda till dialog kring hur Hässleholms stad ska utvecklas, vad staden är idag, utmaningar för framtiden och förslag på utveckling. Tre scenarier som representerade tre olika inriktningar för staden, arbetades fram; Studentstaden Hässleholm, Hållbara Hässleholm och Regionala motorn Hässleholm.

Programsamråd hölls under perioden 29 april - 28 juni 2013 med dialogmöten och möjlighet för allmänhet, politiker, myndigheter, organisationer och kommunala förvaltningar att lämna synpunkter.

SAMRÅD

Efter programskedet arbetades en samrådshandling fram. Delar från de tre scenarierna vävdes samman till ett konkret förslag för stadens utveckling med mål, strategier, markanvändningskarta och platsspecifika ställningstaganden.

Samråd hölls under perioden 24 april - 26 juni 2015 med fortsatt dialog och inhämtande av synpunkter. Inkomna synpunkter från programskedet och samrådet finns sammanfattade och bemötta i programsamrådsredogörelse och samrådsredogörelse.

Dokumentet finns att läsa på kommunens hemsida.



Utsnitt ur programhandlingen från 2013.

Läs mer om fysisk planering
och planprocessen på:
www.boverket.se



Framsida samrådshandling.

UTSTÄLLNING

Efter samrådet har planförslaget kompletterats och omarbetas utifrån inkomna synpunkter och yttranden. Riktlinjer för bostadsförsörjningen, grönstrategi och trafikstrategi för hela kommunen samt förslag till grönplan och trafikplan för Hässelholms stad har tagits fram och därefter arbetats in i FÖP:en. Dessutom har en digital webbkarta utvecklats som komplement till detta pappersdokument.

Planförslaget ställdes ut för allmän granskning i drygt elva veckor, 22 december - 12 mars, för att de som har inkommit med synpunkter ska kunna se hur dessa har blivit beaktade.

ANTAGANDE

Efter utställningstiden har nu mindre ändringar gjorts utifrån inkomna synpunkter. Fördjupningen av översiktsplanen ska tas upp för godkännande av byggnadsnämnden och därefter för antagande av kommunfullmäktige. Inkomna synpunkter efter utställningen, och kommunens bemötande av dessa, redovisas i ett särskilt utlåtande.

LAGA KRAFT

Efter antagande tillkännages beslutet på kommunens anslagstavla under 3 veckor, då överklaganden också kan ske. En översiktsplan, eller en fördjupning av en översiktsplan, kan efter antagandebeslutet endast överklagas med anledning av fel i handläggningen. Den kan inte överklagas i sak då en ÖP/FÖP inte är juridiskt bindande.

Efter laga kraft-besked gäller fördjupningen av översiktsplanen för Hässelholms stad tillsammans med Länsstyrelsens granskningsyttrande som adderas till dokumentet. FÖP:en ersätter då den tidigare översiktsplanen för Hässelholm stad och den kommunövergripande översiktsplanen från 2007 i de delar som gäller staden. De politiska ställningstaganden som görs i FÖP:en ska sedan följas och vara vägvisare för kommunens fortsatta utveckling av staden. FÖP:en genomförs genom att dess ställningstaganden arbetas in i verksamhetsmål och budgetprocesser.

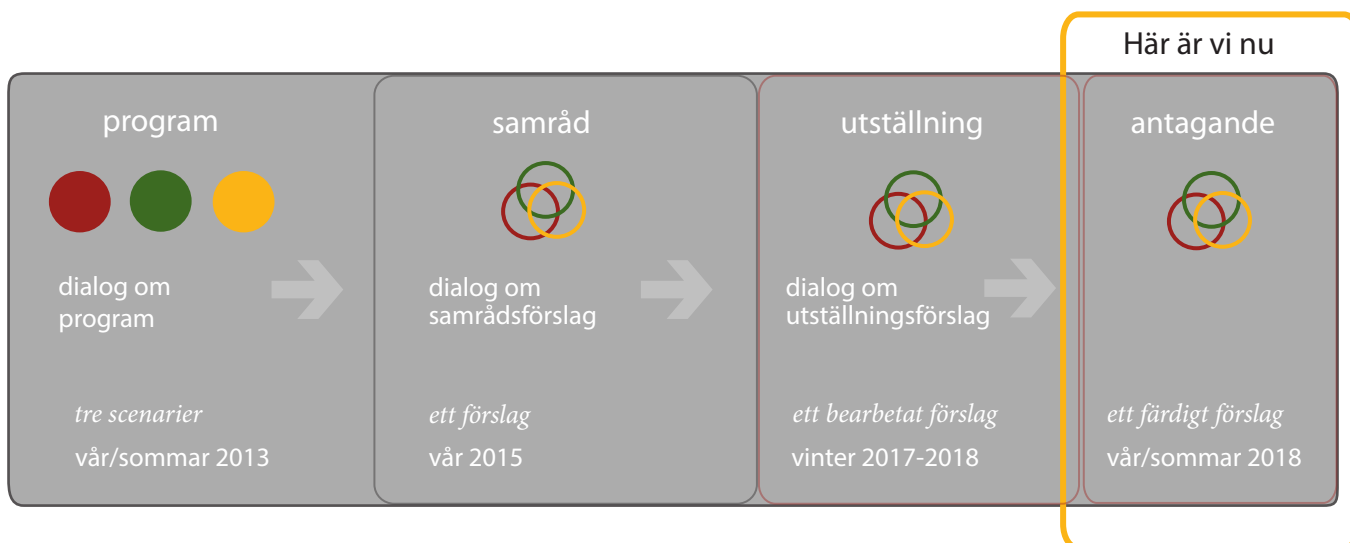


Illustration av de olika stegen i processen för att ta fram en fördjupning av översiktsplanen för Hässelholm stad.

► Hässleholm idag

Hässleholm är en viktig knutpunkt i Sverige och Öresundsregionen. Genom investeringar i järnvägen växer stadens betydelse som knutpunkt på både regional och nationell nivå. Befolkningstillväxten är positiv och företagarnas framtidstro är god.

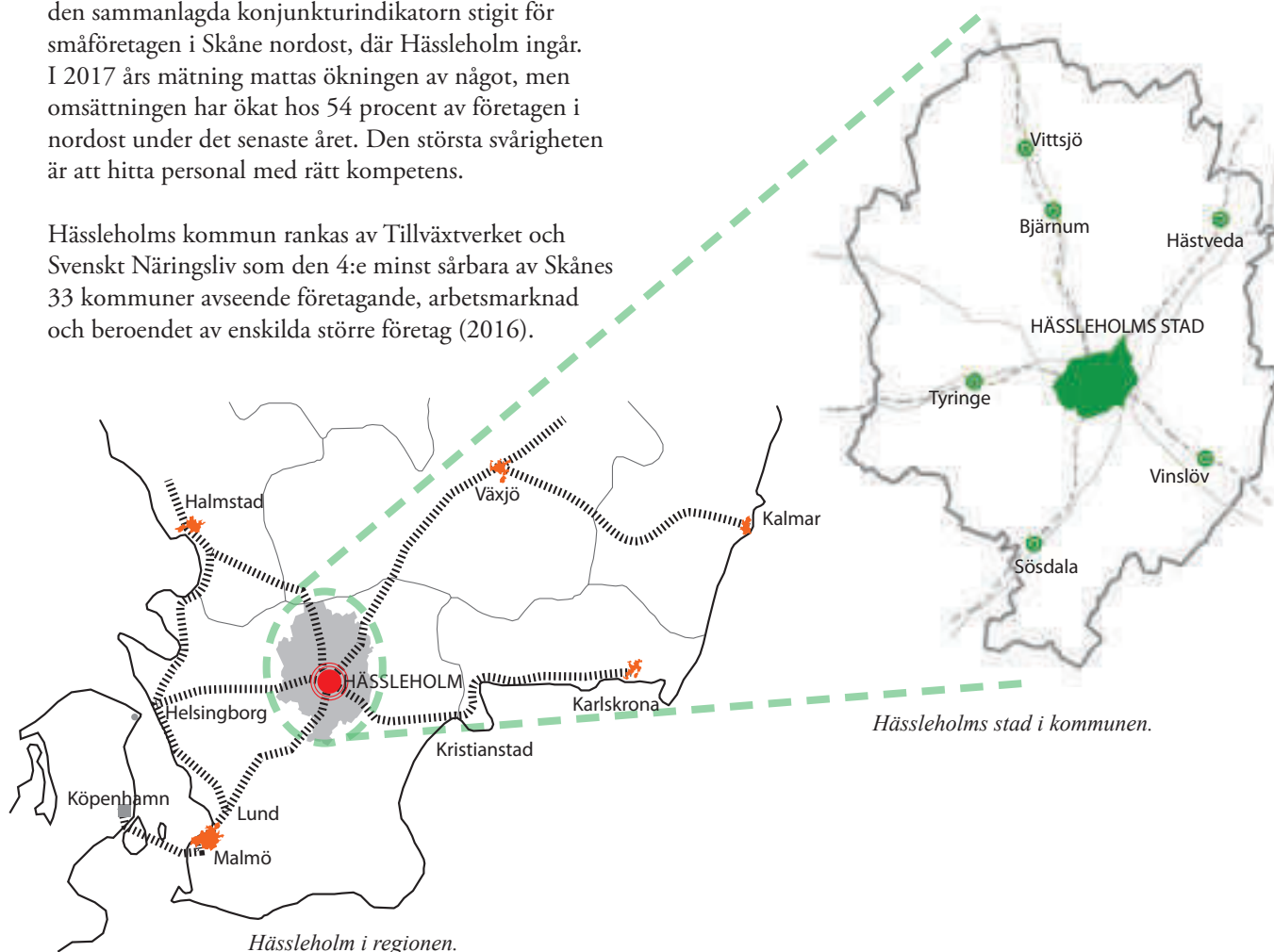
Hässleholms kommun är den till landytan största kommunen i Skåne med en areal på 1 276 km². Hässleholms stad är en av Skåne nordosts största städer och utgör en strategisk knutpunkt i Skåne. Utöver järnvägen präglades Hässleholm under ca 100 år av militär verksamhet med två stora regementsområden inom staden. Båda regementsområdena genomgår nu en omvandling mot civil blandad stadsbebyggelse (se Tema stadskaraktärer).

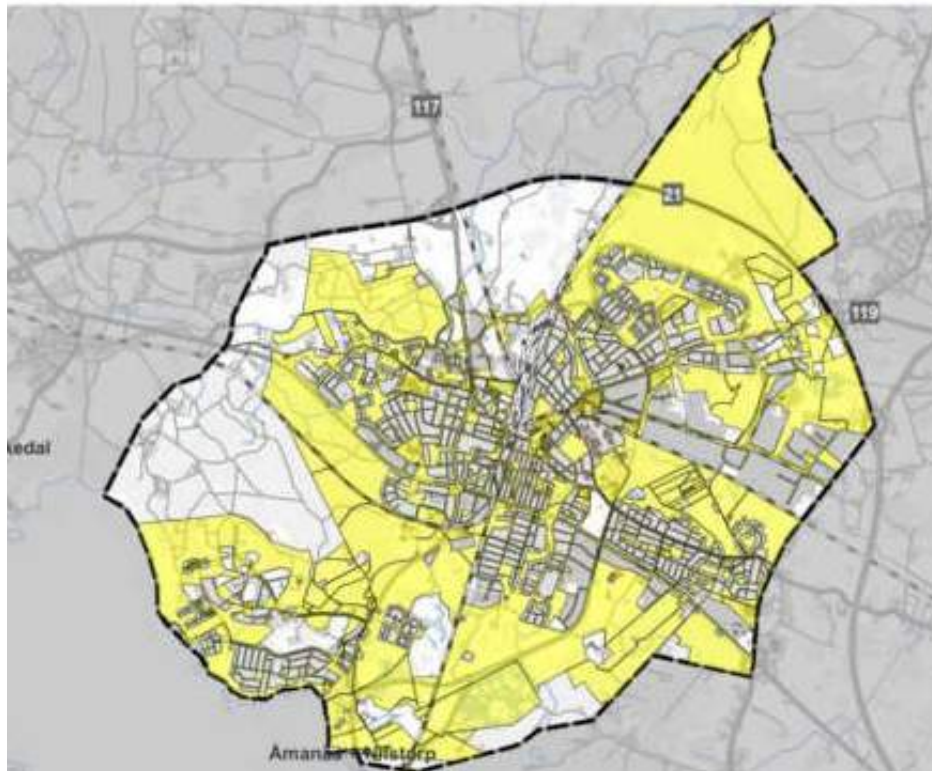
Hässleholm har goda framtidsutsikter som också bekräftas i senaste rapporten från Småföretagarbarometern (2017). Sedan 2014 har den sammanlagda konjunkturindikatorn stigit för småföretagen i Skåne nordost, där Hässleholm ingår. I 2017 års mätning mattas ökningen av något, men omsättningen har ökat hos 54 procent av företagen i nordost under det senaste året. Den största svårigheten är att hitta personal med rätt kompetens.

Hässleholms kommun rankas av Tillväxtverket och Svenskt Näringsliv som den 4:e minst sårbara av Skånes 33 kommuner avseende företagande, arbetsmarknad och beroendet av enskilda större företag (2016).

Sysselsättningsgraden i kommunen var år 2015 76,6 %. Detta är lägre än det skånska genomsnittet men sysselsättningen har ökat för varje år de senaste fem åren.

Under perioden 2006-2016 har kommunen haft en relativt stark befolkningstillväxt med en ökning på nästan 2 286 personer (4,6 %), eller en genomsnittlig årlig befolkningstillväxt på drygt 0,45 %. Invånarantalet i kommunen är större än vad det någonsin har varit med 51 667 (2016) invånare, varav ca 21 200 bor i Hässleholms stad (2017). Enligt befolkningsprognosen som har tagits fram förutspås Hässleholms kommuns befolkning fortsätta öka. År 2030 väntas invånarantalet vara 55 970.

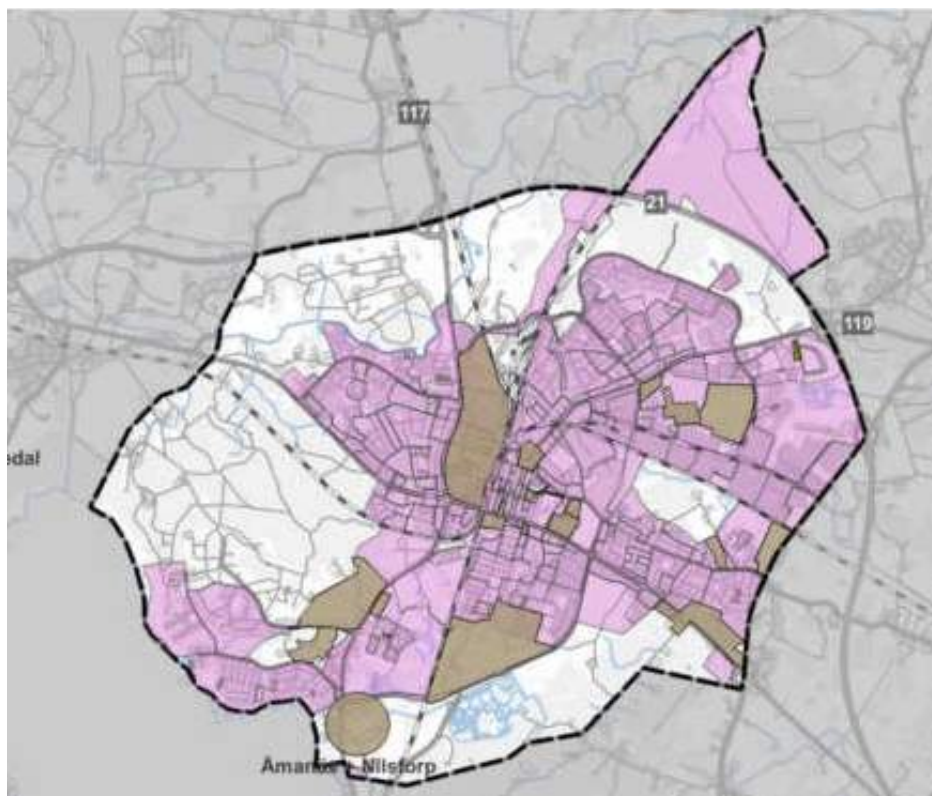




TECKENFÖRKLARING

- Kommunalägd mark
- Planens avgränsning

Karta 2 visar befintlig kommunalt ägd mark inom planområdet.



TECKENFÖRKLARING

- Pågående planer
- Detaljplanlagd mark
- Planens avgränsning

Karta 3 visar befintlig detaljplanlagd mark samt mark med pågående planprojekt inom planområdet.

I dialoger med medborgare, tjänstemän, politiker och Region Skåne under programskedet identifierades stadens styrkor och svagheter. Nedan finns en sammanställning av desamma. Dessa utpekade styrkor och svagheter har legat till grund för arbetet med FÖP:en där ambitionen har varit att förstärka det som är positivt och att bemöta de utmaningar och svagheter som lyftes.

Hur de identifierade styrkorna och svagheter har bemötts står att läsa i temakapitlen. Här följer några exempel på var i FÖP:en olika frågeställningar lyfts:

Behovet av goda mötesplatser, medborgarinflytande och stolthets- och identitetsskapande stadsbyggnad lyfts i **Tema stadsliv, attraktionskraft och sociala värden**. **Tema trafik** belyser behovet av säkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter samt att utveckla staden för hållbara trafikslag. **Tema bostäder** hanterar frågor som berör bostadsutbudet och behovet av varierade upplåtelseformer för olika skeden i livet, och **Tema grönsstruktur** lyfter behovet av att bättre knyta ihop parker och de stadsnära rekreationsområdena, inte minst genom att koppla Skåneleden direkt från Hässleholm C.



Småskalighet

Bra skolor, förskolor, gymnasium

Turism **NATURNÄRA** Bra läge i regionen o södra Sverige

Tystnad, stressfria miljöer

Trygghet Urbaniseringstrend **Stad!**

Siesta Bra branschmix bland företag

Gnosjö-anda

Kommunikationer - knutpunkt

Livspussel - lätt att ordna

Nära till mycket Kulturhuset

Bra fritidsmöjligheter



Mötesplatser för unga saknas

Otydlig identitet

Ensidigt bostadsutbud Närhet till natur syns ej i centrum

Bristande stolthet för staden

Stort lokalt fokus - tar inte del av regionen

Länkar mellan grönområden saknas

Gång-/cykeltrafik ej tillräckligt attraktiv

Bilberoende struktur

Barriärer

Medborgare upplever brist på möjlighet till inflytande och att påverka

Ovan redovisas en sammanställning av stadens styrkor och svagheter som framkom i dialog under programskedet.



► Hässleholms historia - staden fram till idag

Här följer en beskrivning av hur staden Hässleholm vuxit fram, allt under det senaste dryga seklet. Från stationssamhälle vid den nyanlagda södra stambanan, via epoken som garnisonsstad, till den stad vi ser idag. År 2014 firade Hässleholms stad sin 100-årsdag. Hässleholm är en ung stad.

HÄSSLEHOLM FÖRE 1860

Hässleholm har vuxit fram ur det stationssamhälle som började uppföras omkring 1860 kring stationen vid den då nyanlagda Södra stambanan. Området för själva stationen och bangården var en del av en större ljunghed. Marken för spår, stationsbyggnaden och bangård skänktes till Statens Järnvägar av August Ehrenborg, ägare till Hässleholmsgården. Hans mor, Amelie Ehrenborg, donerade marken till det som skulle komma att bli Kyrktorget och Första Avenyn. Hon har även gett namn till den plats som skapats vid ombyggnaden Hässleholm centrum - Amelies plats.

Hässleholmsgården var ett säteri som fick ge namn åt stationen och därmed även till det framväxande samhället. Namnet är belagt sedan 1382. Namnet härleds ur hassel och holme (dunge). Ortnamn med naturbeteckningar och tidiga skriftliga belägg har ofta ett förhistoriskt ursprung från järnåldern.

Innan järnvägen kom till Hässleholm var detta ett för skånska förhållanden relativt glest befolkat och kargt område. Landskapet var betydligt mer öppet än idag med hedmarker, åkrar och ängar. I området fanns mindre bondbyar samt några mindre herrgårdar och ett större gods, Hovdala. Strax nordost om stationsområdet låg till exempel den idag helt försvunna Låreda by. Ett par kilometer österut låg det gamla häradscentrat för Västra Göinge härad i Röinge by med tingsplats, gästgiveri m.m. Tingsgården finns fortfarande kvar i Röinge. Den gamla landsvägen Helsingborg – Kristianstad – Blekinge korsade den blivande bangården i dess norra del.

Väster om staden, vid Mölleröds kungsgård, har lämningar efter landets äldsta kända boplatser från jägarstenålder hittats. I och runt om Hässleholm finns fornlämningar från brons- och järnålder som tyder på att området haft en för sin tid stor befolkning. Om Göinges och Skånes roller i den danska riksbildningen under sen järnålder – tidig medeltid är mycket lite känt. Skåne hade under tidig medeltid en särställning i det danska riket med eget landsting och speciell kunglig ämbetsman, gälkaren.

Under historiskt tid har Skåne i allmänhet, och Göinge i synnerhet, utgjort ett gränsområde mellan Sverige och Danmark. Detta drabbade områdena runt Hässleholm hårt ända in på 1700-talet med ödeläggelse, plundring och avfolkning på grund av återkommande krigshandlingar.

JÄRNVÄGSSAMHÄLLET

Vid mitten av 1800-talet infördes en del mycket viktiga reformer i Sverige som till exempel skråväsendets avskaffande 1846, handels- och tullfrihet inom riket, bolagslagstiftning m.m. Riksdagen fattade också beslut om att staten skulle bygga så kallade stambanor enligt bryta-bygd-principen. 1856 invigdes första delen av södra stambanan mellan Malmö och Lund. 1860 hade banan nått till Hässleholm. Bryta-bygd-principen innebar bland annat att banan skulle dras så att etablerade städer undveks. Dessa skulle i stället ansluta sig med privata banor.

Redan 1865 blev Hässleholm en järnvägsknut då en bana från Kristianstad anslöts (CHJ). Tio år senare invigdes järnvägen till Helsingborg (HHJ). Genom den år 1890 invigda banan till Vittsjö (WHJ) fick Hässleholm de banor som fortfarande finns kvar. Banan till Vittsjö förlängdes 1892 till Markaryd och 1899 till västkustbanan i Veinge.

Ehrenborg lät SJ:s ingenjörer stycka upp marken öster om stationen i lämpliga tomter. Som förlaga använde de troligen sig av planen för Mösseberg som SJ:s förste chefsarkitekt Edelsvärd upprättade 1858. Tomtstyckningsplanen ligger till grund för dagens gatunät i centrala Hässleholm med sina trädkantade avenyer, bredare huvudgator och smalare bakgator.

Redan efter tio år hade det nya samhället 700 invånare. Tingsplatsen flyttade 1866 in till Hässleholm och det nybyggda tingshuset. Järnvägarna var stora arbetsgivare som behövde mycket folk till både drift och underhåll. Samhället växte snabbt och 1888 blev Hässleholm municipalsamhälle för att 1901 bli köping. Detta innebar bland annat att byggandet blev reglerat genom en byggnadsstadga. En mer stadsmässig bebyggelse ersatte den

första tidens låga träbebyggelse. Utanför stadens område uppfördes bebyggelsen oreglerat. Under köpingstiden, som varade fram till dess att Hässleholm blev stad 1914, uppfördes ett flertal viktiga byggnader för att markera den blivande stadens ambitioner som till exempel kyrka, stadshotell, elverk, vattentorn, brandstation, skolor mm.

GARNISONSSTADEN

När indelningsverket upphörde och det beslutades att Skånska trängkåren, T4, skulle förläggas till Hässleholm inleddes stadens epok som garnisonsort. T4 kom att flytta in i nybyggda kaserner utmed Finjagatan strax nordväst om köpingen. 1947 flyttade skånska pansarregementet, P2, till Hässleholm och till ett område sydväst om staden. Den militära epoken som till stor del präglat livet i Hässleholm upphörde i och med garnisonens nerläggning år 2000.

INDUSTRISTADEN

Sveriges struktumvandling från agrart bondesamhälle till en industrination under det sena 1800-talet och 1900-talets första halva, är också tydlig i Hässleholm där flera industrier växte fram såsom mekaniska verkstäder, läkemedelsindustri, agrar-industri m.m. Göingebygden var en av landets största emigrantbygder där vissa landsbygdssocknar halverade sin befolkning under loppet av en generation. Av de som inte emigrerade flyttade många till Hässleholm och andra städer och samhällen.

FOLKHEMMET

I början av 1900-talet var bostadsförhållandena i Sverige bland de sämsta i Europa med trångboddhet och dåliga sanitära förhållanden. Under det sena 1920-talet växte ett nytt stadsbyggnads- och arkitekturideal fram som tog avstånd från den alltför täta staden och det framfördes krav på att samhället skulle finansiera utbyggnaden av goda bostäder åt alla, den så kallade folkhemstanken och funktionalismen. I Hässleholm inleddes denna epok i mitten av 1930-talet och tog slut i och med miljonprogrammets avslutande 1975. Bebyggelsen från denna epok är helt dominerande i stora delar av staden. Epoken kan indelas i flera olika delar som har sina egna karaktärsdrag. För mer information se Tema stadskaraktärer.

NUTID

Under de senaste två decennierna har Hässleholm fått se militären och stora delar av tillverkningsindustrin lämna staden för att ersättas med tjänster, service och upplevelser. Staden har gått från att vara centrum i ett eget omland till att också bli en del av öresundsregionen.

I juni 2016 stod överenskommelsen om höghastighetståg med station vid Hässleholm C klar. Från Hässleholm kommer man att kunna resa till Stockholm på drygt 2 timmar. Söder om Hässleholm öppnas möjlighet för snabbare, punktligare och tätare trafik till Lund och Malmö. Handslaget innebär också ett åtagande från kommunens sida, att tillsammans med Kristianstads kommun bygga 7 000 nya bostäder.

Hässleholmsgården.

HISTORISKA ÅRTAL

- 1860 – Södra stambanan invigs
- 1865 – Järnväg till Kristianstad (CHJ)
- 1866 – Tingshuset invigs
- 1875 – Järnväg till Helsingborg (HHJ)
- 1890 – Järnväg till Vittsjö (WHJ)
- 1901 – Hässleholm blir köping
- 1907 – Skånska trängregementet, T4
- 1914 – Hässleholm blir stad, stadshotellet och kyrkan invigs.
- 1921 – Nya stationen invigs
- 1938 – Lasarettet invigs
- 1947 – Skånska pansarregementet, P2
- 1950 – Sveriges snabbast växande stad
- 1974 – Kommunsammanslagningen
- 2000 – Hässleholms garnison läggs ner och kulturhuset invigs
- 2016 - Handslag avseende höghastighetsstation vid Hässleholm C

INGÅNGAR

I detta kapitel återfinns en presentation av övergripande mål i form av kommunala, regionala och nationella mål och program som översiktsplanen förhåller sig till. Dessutom redovisas utmaningar för staden Hässleholm och inkomna synpunkter från programsamrådet 2013. Tillsammans fungerar dessa aspekter som ingångar till efterföljande delar i arbetet.

► Ett hållbart samhällsbyggande

Utvecklingen av Hässleholms stad ska bidra till ett långsiktigt hållbart samhälle, både ekologiskt, ekonomiskt och socialt. Begreppet hållbar utveckling syftar till att beskriva hur människan kan tillgodose sina behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina. Hållbarhet är ett vitt begrepp och omfattar både en social, ekologisk och ekonomisk dimension. De olika dimensionerna kan inte skapa hållbarhet var för sig utan måste samverka och vara i balans.

SOCIAL HÅLLBARHET

Social hållbarhet handlar om att skapa förutsättningar för ett demokratiskt samhälle och att alla invånare har tillgång till den välfärd som skapas där. I ett socialt hållbart samhälle fördelas resurser rättvist, mänskliga rättigheter respekteras och människor har rätt till inflytande. Några nyckelord är jämställdhet, jämlikhet, säkerhet och trygghet. För att nå det övergripande nationella folkhälsomålet ska särskild vikt läggas vid att stärka förmågan och möjligheten till social och kulturell delaktighet för ekonomiskt och socialt utsatta personer samt vid barns, ungdomars och äldres möjligheter till inflytande och delaktighet i samhället. Exempel på detta är: valdeltagande, jämställdhet, integration, diskriminering, förutsättningar för funktionshinder.

I en socialt hållbar stad har alla människor tillträde och möjlighet att ta sig till olika målpunkter, oavsett ålder, kön, etnicitet, ekonomi och eventuella funktionshinder. Exempelvis ska barn kunna ta sig tryggt till aktiviteter och skola. Prioritering av gångvägar och cykelvägar bidrar till att minska behovet av bil för att ta sig till handel och aktiviteter. Frågor att inspireras av i arbetet med sociala hållbarhet kan bland annat vara: hur bygger vi staden för mer rörelse i vardagen? Hur bygger vi bort ensamhet? Hur lockas alla grupper i samhället ut till gemensamma mötesplatser? Hur bygger vi så att barn och gamla vågar och kan förflytta sig utomhus?

EKOLOGISK HÅLLBARHET

Ekologisk hållbarhet handlar om att använda naturens resurser på ett sätt som inte förstör våra möjligheter att använda dem även i framtiden. Istället behöver samhället anpassas efter de naturliga begränsningarna, så att vi inte överutnyttjar eller förstör naturresurserna - varken idag eller i framtiden, varken här eller på andra platser på vår jord. Att minska utsläppen av växthusgas genom smart stadsplanering bidrar inte bara till minskad klimatpåverkan utan också till renare och mindre bullerutsatta stadsmiljöer, något som i sin tur skapar attraktiva stadsmiljöer. Genom att i ekonomiska termer

uttrycka värdet av de resurser vi hämtar i naturen ökar också insikten om hur viktiga de är att bevara. Jordens resurser måste ses i en helhet, där alla delar påverkar varandra.

Ekosystemtjänster i staden

De naturresurser vi utnyttjar kan också beskrivas som ekosystemtjänster. Begreppet omfattar alla tjänster som vi får gratis från naturen, som rening av luft och vatten, produktion av matjord, mineraler och metaller, byggnadsmaterial, livsmedel och rekreationsmöjligheter. Utbudet av ekosystemtjänster är direkt beroende av naturens artrikedom. Träd och grönska i parker och grönområden i tätorterna filtrerar en del luftföroreningar, jämnar ut temperaturen och uppehåller regnvatten. De utgör rekreation och mötesplatser för människor och livsmiljöer för djur och insekter. Urban biologisk mångfald medför bättre hälsa hos invånarna och en attraktivare stadsmiljö. Det finns med andra ord flera anledningar till att inkludera gröna såväl som blåa värden i staden, inte minst ur samhällsekonomisk aspekt.

EKONOMISK HÅLLBARHET

Det finns samband mellan en god folkhälsa och ett samhälle som är präglad av ekonomisk och social trygghet, jämlikhet i levnadsvillkor, jämställdhet och rättvisa. Exempel på viktiga faktorer är: arbetstillfällen, jämställdhet, utbildningsnivå, integration, tillgång till bostad och trygghet. Ekonomisk stress och social otrygghet orsakar ohälsa. Ekonomisk hållbarhet handlar om en ekonomisk tillväxt som inte sker på bekostnad av social eller ekologisk hållbarhet. Det innebär att den enes välfärd inte bygger på den andres fattigdom. Ekonomisk hållbarhet skapas också genom investeringar och projekt som utöver ekonomisk vinst också skapar sociala och ekologiska vinster, exempel på detta är satsningar på hälsofrämjande stadsbyggnad och klimatanpassning. Detta innebär att det ekonomiska systemet kan ses som ett redskap för att bedriva en hållbar utveckling.

► Kommunala, regionala och nationella visioner, mål och program

Det finns en mängd kommunala, regionala och nationella visioner, mål och program som påverkar planeringen av framtidens Hässleholm. Här redogörs kortfattat för huvuddragen i de dokument som bedöms ha en hög relevans för fördjupningen av översiktsplanen för Hässleholms stad.

HÄSSLEHOLMS KOMMUNS VISION

”Hässleholms kommun är en viktig knutpunkt i Sverige. Här möts människor för att leva, uppleva, arbeta och lära i en kommun präglad av förändring och med ambition att utvecklas.”

Leva genom närhet mellan människor, öppen kommunal demokrati, bra boende, goda kommunikationer, god miljö, god social omsorg och god folkhälsa och sjukvård.

Uppleva genom ett rikt utbud av kulturaktiviteter, ett rikt utbud av fritidsaktiviteter, ett rikt utbud av evenemang, ett aktivt föreningsliv och en bred idrottsrörelse.

Arbeta genom aktivt företagande, mångfald i arbetslivet och kreativ verksamhet.

Lära genom utvecklande lärande, kompetensutveckling, forskning, utbildning och skola.

Visionen fastställdes av kommunfullmäktige 2003-11-24. Sammantaget innebär detta att Hässleholms kommun är en knutpunkt och mötesplats som präglas av förändring och utveckling, genom öppenhet gentemot omvärlden och nyfikenhet på det nya.

I dagsläget (våren 2018) pågår ett arbete med att implementera Agenda 2030* i den kommunala verksamheten. I arbetet framgår vikten av en bred förankring, då införandet av Agenda 2030 är en förändring som påverkar både politik och verksamheter i koncernen. Ärendet inte är en miljöfråga utan ett sätt att skapa kvaliteter för alla som lever, upplever, arbetar och lär i kommunen. Med andra ord – något som det råder samstämmighet om och som samtliga förtroendevalda och anställda ansvarar för gemensamt.



Läs mer om Agenda 2030 på s. 30

Foto: David Johansson



GÄLLANDE ÖVERSIKTSPLANER

Denna fördjupning av översiktsplanen för Hässleholms stad ersätter både hela den tidigare översiktsplanen för Hässleholms tätort (1995) och de delar i den kommunomfattande översiktsplanen (2007) som berör staden Hässleholm.

Hässleholms tätort, FÖP antagen 1995

För Hässleholms stad inklusive Finjasjöbygden, Finja, Vankiva, Stoby och Tormestorp finns en översiktsplan från 1995. Mycket av det som föreslogs har genomförts. Stora delar ansågs därför vara inaktuella vid framtagandet av den kommunomfattande översiktsplanen 2007 och det beslutades då att en ny fördjupning av översiktsplanen skulle tas fram för endast staden Hässleholm.

Hässleholms kommun, ÖP antagen 2007

Den kommunomfattande översiktsplanen antogs 2007. Dokumentet är uppbyggt kring ledorden Leva, Arbeta, Lära, Uppleva.

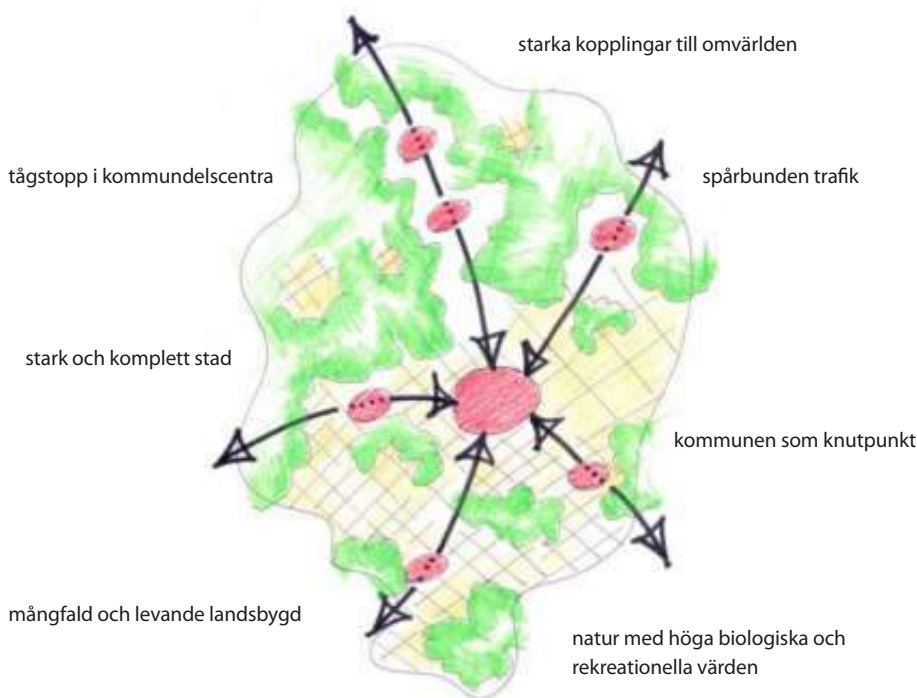
I ÖP 2007 gjordes ett antal ställningstaganden för Hässleholms stad. Bland annat att staden ska utvecklas genom tillväxt kring redan befintliga och väl fungerande

stadsbyggnadsstrukturer, kollektivtrafikstråk, tekniska anläggningar och service. Befolkningstätheten och besöksmålen ska öka. Hässleholms stad ska sträva efter stadsmässighet med en egen lokal prägel.

Dessutom pekades en geografisk stadsgräns, och en inre snävare zon kallad stadsplaneringsgräns, ut. Innanför stadsplaneringsgränsen ska den inre staden utvecklas så att Hässleholm stärks som knutpunkt och mötesplats. Gränsen ska bidra till ett tätare samhälle och skydda omgivande landskap och värdefull natur från exploatering. All ny och kompletterande bebyggelse innanför stadsplaneringsgränsen ska enligt ÖP antagen 2007 uppfylla utvecklingskraven:

- minskat bilåkande
- ökad befolkningstäthet
- ökad stadsmässighet
- ökat kollektivtrafikunderlag

Totalt sett föreslår denna nya FÖP för Hässleholms stad att mindre mark tas i anspråk än vad som föreslogs i de tidigare översiktsplanerna. Bland annat föreslås inte längre mark mellan Garnisonen och Gäddastorp, Åhusfältet och Kärråkra för stadsbebyggelse. Inte heller tidigare föreslagna verksamhetsområden öster om staden finns med i denna FÖP för Hässleholms stad.



Framtidsbild i kommunens översiktsplan 2007.



Läs mer om Hässleholms kommuns översiktsplan på:
www.hassleholm.se

KOMMUNALA PLANER, PROGRAM OCH STRATEGIER

Ett stort arbete har under det senaste dryga året gjorts med att ta fram relevant strategisk planering, men det saknas fortfarande adekvat planeringsunderlag. Det behövs bl. a. strategier för kulturmiljön samt VA- och klimatanpassning. Inventeringar pågår i skrivande stund (hösten 2017) för att ta fram underlag för en uppdaterad naturvårdsstrategi och naturvårdsplan.

Grönstrategi och grönplan

En grönstrategi för Hässleholms kommun har arbetats fram och antogs av kommunfullmäktige 2017-09-25. Parallellt med FÖP:en pågår även arbetet med att ta fram en grönplan för Hässleholms stad. Grönstrategin lyfter betydelsen av den tätortsnära naturen och kopplingarna till densamma. Av stor betydelse är även behovet av att aktivt planera för kvalitativa parker och grönområden vid förtätning.

Den grönplan som är under framtagande (2017) pekar bland annat ut viktiga gröna stråk och kilar som binder samman staden med värdefulla natur- och rekreationsområden. Dessutom finns en kartläggning och klassning av värdefulla naturområden och förslag på utveckling av nya och befintliga parker och naturområden.

Trafikstrategi och trafikplan

Arbetet med trafikstrategi för Hässleholms kommun och trafikplan för Hässleholms stad har pågått parallellt med framtagandet av fördjupningen av översiktsplanen. Trafikstrategin, som antogs av kommunfullmäktige 2017-09-25, anger vision och mål för kommunens framtida trafiksystem. Trafikplanen för Hässleholms stad (remissversion 2017-03-14) ska visa hur trafiken i staden kan och bör utvecklas fram till år 2030. Båda har inriktning mot ett mer hållbart transportsystem.

Riktlinjer för bostadsförsörjningen

I lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar anges att kommunen ska planera bostadsförsörjningen i syfte att skapa förutsättningar för alla i kommunen att leva i goda bostäder. Hässleholms kommun har tagit fram riktlinjer för bostadsförsörjningen. Riktlinjerna antogs av kommunfullmäktige 2017-09-25.

Bostadsförsörjningen i Hässleholm har utmaningar både på kort och lång sikt. En framtida höghastighetsstation i Hässleholm kommer att innebära ett ökat bostadsbyggande, framför allt i stationsnära läge.

Strategiskt näringslivsprogram - Hässleholm 2020

Det strategiska näringslivsprogrammet ska bidra till att öka kommunens konkurrens- och attraktionskraft på lång sikt. Programmet ska även tydliggöra kommunens ansvar i utvecklingsfrågor samt medverka till en ökad professionalism i kommunens näringslivsarbete. I programmet pekas bland annat ut att kommunen ska arbeta med tillväxtorienterad fysisk planering och infrastruktur.

Följande tre punkter sammanfattar de generella utvecklingsfrågorna:

- Näringslivets ökande behov av kvalificerad arbetskraft.
- Hässleholm behöver fler invånare och en högre utbildningsnivå.
- Hässleholm står på tröskeln till att bli en stor stad med pendlingsavstånd till den vitala Öresundsregionen.

Med Hässleholms storstadsnära läge är det viktigt att i så stor utsträckning som möjligt ”koppla upp sig” på storstadens attraktivitet och aktivitet.

Fokusområden som kommunen ska arbeta vidare med är:

- Satsa på förutsättningarna för det existerande näringslivet.
- Satsa på kunskap.
- Satsa på entreprenörskapsdriven tillväxt baserad på innovationer.
- Tillväxtorienterad fysisk planering och infrastruktur.
- Hässleholm ska agera tydligt och ta ansvar för utvecklingen i regionen.

Miljöåtgärder i Hässleholms kommunkoncern 2017-2018

Miljöhandlingsplanen har sin utgångspunkt i Skånes miljömål och åtgärder, som i sin tur baseras på de nationella miljökvalitetsmålen och på FN:s globala hållbarhetsmål. Det finns i dagsläget inga övergripande, lokala miljömål i Hässleholms kommun och det finns ett behov av att komplettera miljöstyrningen med kort- och långsiktiga miljömål.

I handlingsplanen pekas över 100 åtgärder ut som förvaltningarna och de kommunala bolagen åtagit sig att genomföra innan 2019. Åtgärderna sammanfattas bland annat utifrån följande teman:

- Hållbar fysisk planering och utveckling
- Hållbara transporter
- Grön förtätning och kompensation
- Klimatanpassning
- Natur- och kulturmiljö: vård, skydd, bevarande och utveckling

- Hållbar dricksvattenhantering
- Skapa förutsättningar för miljömässig hållbarhet

En energi- och klimatplan för Hässleholms kommun är under revidering och förväntas antas år 2018. Den innehåller övergripande utsläppsmål och strategier för hur dessa mål ska nås, genom övergång till fossilfri energi, effektivare energianvändning och ökad resiliens genom bland annat ökad självförsörjning och klimatanpassning.

Riktlinjer för markanvisningar och exploateringsavtal

I takt med att Hässleholms kommun växer ökar också konkurrensen om de mest attraktiva lägena. Därmed behövs riktlinjer som skapar tydliga, transparenta och konkurrensneutrala förutsättningar för de villkor som gäller när kommunen agerar tillsammans med byggherrar/exploatörer både vad avser försäljning av kommunens mark och vid exploatering av privat mark.

Riktlinjerna antogs av kommunfullmäktige i augusti 2017 och ska användas som ett verktyg av alla involverade parter dvs. tjänstemän, politiker och byggherrar. Avsteg från riktlinjerna får göras av ansvarig nämnd när det krävs för ett ändamålsenligt genomförande av en detaljplan.

REGIONALA PLANER OCH STRATEGIER

Det öppna Skåne 2030 - Skånes regionala utvecklingsstrategi

Region Skåne har på uppdrag av staten ansvar för att samordna de regionala utvecklingsfrågorna. Den regionala utvecklingsstrategin syftar till att formulera och skapa bred samsyn kring en gemensam målbild för Skåne med sikte på år 2030. Målbilden ska stärka samarbetet mellan olika aktörer och bidra till att skapa ett sammanhang, en berättelse, för de som bor i Skåne. Strategin består av fem prioriterade områden att kraftsamla kring:

- Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet
- Skåne ska bli en stark hållbar tillväxtmotor
- Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga ortstruktur
- Skåne ska utveckla morgondagens välfärdstjänster
- Skåne ska vara globalt attraktivt

Strategier för det flerkärniga Skåne

Region Skåne har tillsammans med alla skånska kommuner arbetat fram "Strategier för det flerkärniga Skåne" (beslutad av Region Skåne, kommunerna och Kommunförbundet Skåne hösten 2013). Fem strategiområden har pekats ut:

- Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor
- Binda samman Skåne
- Hållbar markanvändning

- Socialt hållbara, attraktiva orter och miljöer
- Stärkta relationer inom Öresundsregionen, södra Sverige och södra Östersjöområdet

Kristianstad + Hässleholm, Skånes nya tillväxtmotor

Hässleholm och Kristianstad är nordöstra Skånes två regionala kärnor och har stor betydelse för sitt omland och för arbetsmarknaden i nordöstra Skåne. Det är dessutom av stor vikt för Skåne som helhet att det finns en tillväxtmotor i nordost. De båda kommunerna har haft god tillväxt det senaste decenniet men ändå inte kunnat ta del av samma tillväxt och utveckling som sydvästra Skåne. Genom ett starkt samarbete ska Kristianstad och Hässleholm tillsammans skapa en stark tillväxtmotor i nordöstra Skåne. Arbetet tar avstamp både i kommunernas visioner och i regionala strategier. Fyra mål har identifierats och ska vara uppfyllda senast 2030:

1. Nya attraktiva bostäder ska byggas i levande stadsmiljöer och kollektivtrafiknära lägen.
2. Pendlingen till och från Kristianstad + Hässleholm ska fördubblas och arbetspendlingen till och från större städer i södra Sverige ska öka.
3. Antalet nya invånare ska öka kraftigt i tillväxtmotorerna båda städer.
4. Sysselsättningstillväxt som motsvarar rikets genomsnitt.

Vidare presenteras tio förslag på projekt som bidrar till att målen uppnås. Här är ett utdrag av de som den fysiska planeringen kan påverka:

- Trafikstrategi för tillväxt.



Bild från Region Skåne. De större gröna punkterna symboliserar Skånes sju regionala kärnor. Punkterna med + motsvarar de kärnor som kan fungera som tillväxtmotorer och föra utvecklingen framåt i hela Skåne. Pilarna motsvarar behovet av starkt tillgänglighet.

- En fördjupad funktionell översikt för gemensam planering.
- Stationen och dess närmaste kvarter som motor och mötesplats för Kristianstad och Hässleholm.
- Kristianstad och Hässleholm som framtida, kreativ samlingsplats.
- Uppstart av logistikregionen Kristianstad+Hässleholm.
- Gemensam satsning för ökat bostadsbyggande.

Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050

En regional strategi som pekar ut mål, vägval och prioriteringar på lång sikt för transportsystemet i Skåne. Denna revideras i samband med nationell och regional transportplan som presenteras vart fjärde år. Strategin fördjupas i ett antal dokument som behandlar infrastrukturella frågor, exempelvis trafikförsörjningsprogram, cykelstrategi och godsstrategi. I strategin pekas ett minskat personbilsåkande och en minskad mängd gods på vägarna ut som viktiga pusselbitar. Målet är att en tredjedel av alla resor år 2050 ska göras med bil, en tredjedel med cykel och till fots och en tredjedel med kollektivtrafik. Järnväg och sjöfart pekas ut som energieffektiva alternativ till lastbilstransporter. För järnvägen pekas flera viktiga investeringar ut, bl. a.: Södra Stambanan Malmö-Hässleholm; fyrspar hela sträckan, Skånebanan Kristianstad-Hässleholm; mötesspår år 2016–2018, Skånebanan Åstorp-Hässleholm; signalanpassning för 160 km/h. Flera av dessa lyfts också av trafikverket Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029.

Målbild 2020 Skåne nordost

För att nå Målbild 2020 Skåne Nordost har kommunerna tillsammans tagit fram ett förslag till färdplan med en rad olika insatser inom arbetsmarknad, kompetensutveckling och infrastruktur. Här är ett utdrag av de som den fysiska planeringen kan påverka:

- Utveckling av besöksnäringen – tematiserad destinationsutveckling
- Utveckling av befintliga företag – mötesplatser och nätverk
- Pendling till arbete och utbildning – förbättra förutsättningar
- Etablering av Skåne Nordost trafikstrategi – möta invånares och företags behov
- Etablering av samarbete i översiktsplaneringen –

effektiv fysisk planering och bebyggelseutveckling som särskilt beaktar yngre personers behov

- Etablering av digital infrastruktur - $\geq 95\%$ av hushåll/företag tillgång till 100 Mbit/s.

NATIONELLA PLANER, MÅL OCH STRATEGIER

Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingen är en nationell satsning på höghastighetståg. Satsningen ska leda till ökat bostadsbyggande och tillväxt i många kommuner och regioner längs den nya järnvägen. Nya stambanor för höghastighetståg ska dras från Stockholm, via Hässleholm till Malmö, och från Stockholm till Göteborg. För Skånes och Hässleholms del innebär det unika möjligheter att både förbättra tillgängligheten och att få igång nödvändigt bostadsbyggande. Region Skåne och berörda kommuner har med Skånebildens samlats kring en gemensam ståndpunkt för att försäkra bästa möjliga resultat i förhandlingen om höghastighetsjärnväg. I juni 2016 togs det historiska handslaget där det bekräftades att Hässleholm får en station på den nya höghastighetsbanan. Hässleholm planerar för en central placering av den nya höghastighetsstationen – allt för att kunna skapa ett dynamiskt resecentrum, där man utnyttjar kommunens redan starka fäste som knutpunkt med anslutningar i fem riktningar. Med ett dubbelspår till Kristianstad stärks banden mellan städerna ytterligare, vilket gynnar tillväxten i regionen. I september 2017 kom trafikverkets Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 och här finns byggstarten av höghastighetsjärnvägen mellan Lund och Hässleholm finansierad. Satsningen präglar FÖP:en, inte minst då Hässleholm förbundit sig att tillsammans med Kristianstad bygga 7 000 nya bostäder, samt att medfinansiera projektet med 50 miljoner kronor. Läs mer under Tema järnväg och station.

De transportpolitiska målen

Sveriges riksdag antog år 2009 nationella mål för transportpolitiken. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för Sveriges medborgare och näringsliv. Tillgänglighet och användbarhet i hela landet, samt att på ett jämställt vis tillgodose män och kvinnors transportbehov, utgör grundläggande delar av de transportpolitiska målen. Målen ska också främja säkerhet, förbättrad miljö och människors hälsa. Den trafikstrategi som antogs i kommunfullmäktige 2017-09-25 ska säkerställa att de transportpolitiska målen efterföljs i Hässleholms kommun.

Nationella mål för folkhälsa

Riksdagen antog 2003 ett antal nationella mål för folkhälsan. Målen syftar till att skapa förutsättningar i samhället för en god hälsa på lika villkor för hela Sveriges befolkning. De folkhälsopolitiska målen är indelade i 11 målområden. Särskilt relevant för FÖP Hässleholm och den fysiska planeringen är målen om: delaktighet och inflytande i samhället, ekonomiska och sociala förutsättningar, barns och ungas uppväxtvillkor, miljöer och produkter samt fysisk aktivitet.

Mål för friluftspolitiken

Regeringen beslutade år 2012 om tio nationella mål för friluftslivet. Målen berör bl. a. behovet av tillgänglighet till rekreationsområden, inte minst i nära anslutning till städer och tätorter, skyddade områden som en resurs för friluftslivet samt möjligheten till ett rikt friluftsliv i skolan. Friluftslivets potential för en hållbar regional tillväxt lyfts också.

Miljökvalitetsmålen

På nationell nivå har riksdagen antagit 16 miljömål som ska förbättra miljökvaliteten i landet. Kommunerna ansvarar för att implementera miljömålen i sin samhällsplanering. De mål som främst berör framtagnandet av FÖP Hässleholms stad 2030 är God bebyggd miljö och Begränsad klimatpåverkan. Boverket menar att den kommunala översiktsplaneringen har potential att bli ett avgörande verktyg för hur väl målet om en god bebyggd miljö uppnås. Utmaningarna som hanteras i FÖP Hässleholms stad 2030 berör bland annat hållbart stadsbyggande genom förtätning, miljövänlig trafikplanering, bevarande av bebyggelsens kulturvärden, hantering av ökat trafikbuller osv.

Agenda 2030

Sverige har förbundit sig till 17 globala mål som ska realiseras till år 2030. Syftet är bl.a. att förverkliga de mänskliga rättigheterna samt att varaktigt skydda planeten och våra naturresurser. Regeringskansliet beskriver de globala målen som odelbara aspekter av de tre dimensionerna av hållbar utveckling: den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga. Inom ramen för de globala målen berörs flera som relaterar till stadsbyggnad och fysisk planering. Bland dessa återfinns mål 11 om hållbara städer och samhällen, mål 3 om god hälsa och välbefinnande, mål 9 om hållbar industri, innovationer och infrastruktur samt inte minst mål 15 som rör ekosystem och biologisk mångfald. Kommunen arbetar med att implementera Agenda 2030 som en grundsten i den kommunala verksamheten.

Läs mer:

Det öppna Skåne 2030:
<http://skane2030.se>

Strukturbild för Skåne och Strategier för det flerkärniga Skåne:
<http://utveckling.skane.se>

Inom ramen för Strukturbild för Skåne har Region Skåne tagit fram ett antal Tema PM som berör olika planeringsfrågor ur ett regionalt perspektiv.

Sverigeförhandlingen:
<http://sverigeförhandlingen.se>

Kristianstad + Hässleholm.
Skånes nya tillväxtmotor:
<http://www.skanenordost.se/sv/skane-nordost/Tillvaxtmotorn-KristianstadHassleholm/>

Agenda 2030
<http://globalamalen.se>



Agenda 2030, en del av de globala målen för en hållbar utveckling.

► Utmaningar för Hässleholm

Hässleholm står inför ett antal utmaningar; att ytterligare stärka stadens identitet och attraktionskraft; att hantera klimatförändringar, ohälsa och en lägre utbildningsnivå än riksgenomsnittet; att klara fysisk tillväxt på ett hållbart sätt och bemöta ett ökat behov av samverkan med omvärlden. Hässleholm är inte ensamt om dessa utmaningar men måste finna vägar att hantera dem. Den fysiska planeringen är ett av många verktyg för att hantera utmaningarna så att de inte hindrar stadens utveckling.

HÄLSA

I den regionala utvecklingsstrategin för Skåne anges att vi ska arbeta för att minska den ojämlika hälsan och öka den generella hälsan genom att utgå från hälsa och jämlikhet i beslutsfattandet. Den viktigaste grundfaktorn avseende hälsoskillnader är den sociala gradienten. Det innebär att på strukturell nivå är individens hälsa beroende av var på denna gradient hen befinner sig. Det i sin tur betyder att den som har god ekonomi, hög utbildning och ett bra yrke sannolikt kommer att få fler friska år i livet och bli äldre. Individer som befinner sig längre ned på gradienten har i större utsträckning problem med droger (inklusive nikotin), är mer stillasittande, har sämre matvanor, motionerar mindre, mår sämre psykiskt, är mer ensamma, saknar jobb och besöker även sjukvården i större utsträckning. Utifrån detta är det viktigt att klassklyftorna minskar, att antalet fattiga minimeras och likaså effekterna av att ha begränsade resurser.

ÅLDER OCH UTBILDNING

Hässleholm, precis som riket som helhet, står inför en demografisk utmaning med en allt äldre befolkning och en ökande försörjningsbörda. Hässleholm har en stor andel invånare över 65 år samtidigt som det finns ett underskott på invånare i åldersgruppen 25-64 år. Andelen äldre väntas öka under kommande decennier. Att fler blir äldre är naturligtvis något gott, men en jämn åldersfördelning av befolkningen ger en större stabilitet i utvecklingen. Hässleholm behöver locka fler unga att stanna kvar i, och återvända till, staden och kommunen.

En annan viktig utmaning är att höja befolkningens utbildningsnivå. Jämfört med riket som helhet har Hässleholms kommun (2017) en lägre utbildningsnivå. Många unga väljer att utbilda sig på annan ort och särskilt attraktivt är det att utbilda sig och flytta till stora städer. Detta bidrar till att andelen unga vuxna i staden minskar.

HÅLLBARHET

Vi har ett ansvar att lämna efter oss en värld, ett land, en region, en kommun, och i detta fall en stad, som fler kan använda och njuta av. Den mark som Hässleholms stad redan har eller tar i anspråk behöver användas på ett mer resurseffektivt sätt. Utbyggnad av gles villabebyggelse, stora markparkeringar, eller storskaliga enplans handelsbyggnader, kan inte ske på bekostnad av en attraktiv och levande stad, eller värdefull skogs- och jordbruksmark.

Klimatutmaningen berör all verksamhet i ett samhälle. Staden behöver förberedas och anpassas till kommande klimatförändringar med exempelvis högre temperaturer och större nederbörds mängder. I staden kan det bland annat innebära behov av mer grönska som kan ge svalka vid värmeböljor och ytor som kan fördröja och rena vatten innan det rinner vidare till rening eller vattendrag. Klimatförändringarna innebär i Hässleholm också fler temperaturväxlingar runt 0 grader, något som i sin tur ökar risken för fallolyckor - en olyckskategori med stora samhällskostnader och lidande för de drabbade. Hässleholm behöver, liksom resten av jordens städer, arbeta för att långsiktigt minska utsläppen av koldioxid i atmosfären. Vägtrafiken står för en stor del av koldioxidutsläppen, men även hushållens konsumtion.

Det är också viktigt att komma ihåg att hållbarhet inte enbart handlar om det ekologiska perspektivet - för att uppnå ett hållbart samhälle måste alla tre områdena - miljömässigt, socialt och ekonomiskt samspela. (se även Avsnitt Ingångar - Ett hållbart samhällsbyggande om hållbarhetsbegreppen). Inom ramen för den sociala hållbarheten måste Hässleholm hantera frågor om integration, arbete och bostäder åt alla, samt bekämpa fattigdom och psykisk ohälsa.

STADENS ROLL I REGIONEN

Staden Hässleholm är en viktig del i regionen Skåne.

Människor rör sig idag allt mer mellan städerna, mycket tack vare en väl utbyggd kollektivtrafik. Inom planområdet finns järnvägsspår i fem riktningar. Hela regionen bildar tillsammans ett flerkärnt nät av arbetsplatser och boendemiljöer som attraherar många olika människor. Den årligen återkommande konferensen Europaforum samt de populära vandringslederna lyfter staden även på den nationella kartan.

Tillväxtmotor Hässleholm - Kristianstad

För att göra Skåne rundare behöver Hässleholm och Kristianstad tillsammans utgöra en stark nordostskånsk tillväxtmotor. Gemensamt kan de båda städerna stärka flerkärnigheten i Skåne och grannlänerna och erbjuda en större variation av bostäder och arbetsplatser än vad varje stad kan göra var för sig. Det mentala och tidsmässiga avståndet till omvärlden ska minska, antalet invånare ska öka, arbetsmarknadsregionerna ska vara gränsöverskridande och det ska vara hög tillgänglighet till andra städer och viktiga målpunkter.

För att uppnå detta krävs samarbete kring infrastruktur (exempelvis järnvägsutveckling, superbuss, hamn, och höghastighetsbana), utveckling av pågatågssorterna, stationsnära och hållbar stadsutveckling, energiförsörjning, bredband, utbildning, näringsliv, kultur, turism, friluftsliv och rekreation samt samverkansformer mellan de kommunala organisationerna.

En nordostskånsk tillväxtmotor påverkar inte bara Skånes utveckling positivt utan är även av vikt för delar av Blekinge (Sölvesborg, Karlshamn) och södra Småland (Älmhult, Växjö).

Hässleholm och storstadsregionen

Hässleholm ska vara den storstadsnära staden som sjuder av småstadsliv. Ur ett tillväxtperspektiv vore det gynnsamt för Hässleholm att i högre utsträckning kopplas närmare storstadsregionen och arbetsmarknadsregionen Malmö/Lund och Köpenhamn. En viktig faktor för att uppnå detta är regional samverkan kring mer effektiv och utvecklad infrastruktur. Idag tar det cirka 30 minuter med tåg till Lund, drygt 40 minuter till Malmö och en dryg timme till CPH Airport Köpenhamn. Hässleholms stad som nav och mötesplats har en central roll för att koppla tillväxtmotorerna nordost vidare mot tillväxtmotorerna Malmö/Lund och Helsingborg, och även vidare mot

storstäderna Stockholm och Köpenhamn. Hässleholm ingår som en del av Region Skåne i det näringspolitiska partnerskapet Greater Copenhagen. Partnerskapet syftar till att marknadsföra metropolregionen med fyra miljoner invånare och skapa tillväxt och jobb på båda sidorna sundet.

Hässleholm har också stor potential att bli ett friluftsnav i regionen med närheten till Skåneleden och flera andra leder, i direkt anslutning till tågstationen. De värdefulla stadsnära naturområden som omger Hässleholms stad möjliggör för storslagna naturupplevelser med potential att locka inte bara kommuninvånare, utan människor från hela regionen.

Höghastighetståg och HLM C

En utveckling av Hässleholm C som en av Skånes tre stationer för höghastighetståg innebär stora möjligheter för stadens utveckling.

Tre styrkor och utmaningar som Hässleholm bör arbeta vidare med, enligt Region Skåne:

- Utnyttja läget mellan Köpenhamn och Stockholm bättre - ta fram en strategi för hur det goda kommunikationsläget ska tas tillvara. Bygg spännande stationsnära!
- Skapa attraktiva miljöer där människor kan mötas och som känns stimulerande att vistas eller bo och arbeta i.
- Stor möjlighet att skapa god tillgång till natur och rekreationsområden i ett varierat landskap. Här finns gott om skog, mark och vatten!



Strukturbild för Skåne, Region Skåne, 2012



Byggstart av sträckan Lund - Hässleholm kommer att påbörjas under den här FÖP-perioden och staden får en stärkt ställning som nav och mötesplats både regionalt, nationellt och internationellt. Kommunfullmäktige har tagit beslut om att Hässleholm C ska utvecklas till "Sveriges bästa mötesplats för resenärer". Stationen och utvecklingen i området kring stationen bidrar till att öka stadens attraktionskraft både för boende och företagande. Samtidigt är det en stor utmaning att foga in den nya stationen och de nya järnvägsspåren i den befintliga stadsmiljön. Hänsyn måste bland annat tas till buller, visuell påverkan och tillgänglighet.

ATTRAKTIVITET OCH IDENTITET

Attraktivitet är ett förhållande mellan en ors egenskaper och en betraktares preferenser (Image och attraktionskraft i Skåne, 2010). Region Skåne beskriver i Attraktivitet och tolerans (2012) att det finns fyra faktorer som påverkar attraktiviteten - Fungerande samhälle, Smidig vardag, Professionella utvecklingsmöjligheter och Upplevelse och karaktär.

Attraktivitet är delvis olika, om du är invånare, besökare eller ett stort företag. Individer värderar ofta mjuka faktorer som trygghet, identitet, upplevelse av natur-/kulturvärden etc. medan företag ofta värderar hårda faktorer högre - exempelvis ändamålsenliga lokaler, tillgänglig infrastruktur, arbetstillfällen etc. Mänskors upplevda livskvalitet bidrar starkt till en plats attraktivitet.

Boendeattraktivitet och centrumutveckling är två faktorer som av många pekas ut som viktiga för Hässleholms stad att arbeta med. En god utformning av stadens allmänna platser, parker och gaturum påverkar dessa faktorer i positiv riktning. Genom att ytterligare förstärka, identifiera och framhålla det som är unikt med Hässleholm kan stadens och kommunens identitet stärkas och bli tydligare. Det kan i sin tur bidra till att locka människor att vilja bo, verka och uppleva här.

Att vara en attraktiv boendeort med tillgång till en stor arbetsmarknadsregion och attraktiva skolor och förskolor kan locka människor att bosätta sig i Hässleholm. Samtidigt ligger utmaningen i att underlätta för fler att hitta arbete i Hässleholm och för företag att hitta personal på pendlingsavstånd. Hässleholms stad har idag tydliga samband på arbetsmarknaden med Malmö, Lund, Köpenhamn, Kristianstad, Älmhult och Helsingborg.



Foto: David Johansson

► Riksintressen och förordnanden

Riksintresse är ett mark- eller vattenområde som är utpekad av länsstyrelsen då det anses viktigt ur nationell synvinkel och värt att skydda. Det kan vara ett område, en plats eller ett enstaka objekt.

RIKSINTRESSE FÖR KOMMUNIKATIONER

Järnväg

Inom planområdet finns fem olika järnvägsarmar som förbinder Hässleholm med Lund, Malmö, Köpenhamn och kontinenten, Kristianstad och Karlskrona, Helsingborg, Halmstad, Göteborg och Oslo samt Stockholm. Järnvägarna Södra stambanan, Skånebanan och Markarydsbanan är av riksintresse för kommunikationer. Järnvägen är också riksintresse för godstransporter. Centralt i Hässleholm finns en rangerbangård/växlingsbangård av riksintresse.

En höghastighetsbana mellan Jönköping och Malmö finns utpekad som framtida kommunikationsanläggning av riksintresse. Det är dock först då det finns en beslutad utredning och en vald korridor för en höghastighetsbana samt en precisering av riksintresset, som åtgärden får statusen planerad kommunikationsanläggning av riksintresse.

Kommunen godtar riksintressena och avser undvika sådana åtgärder som kan innebära att järnvägar av riksintresse påtagligt skadas eller som påtagligt försvårar tillkomsten och utnyttjandet av anläggningarna. Erforderligt avstånd mellan bebyggelse och de riksintressanta järnvägarna bör hållas. Vid nya bebyggelseområden som kan påverka anläggningar av riksintresse, ska såväl påverkan på riksintresseområde som influensområde beaktas.

Vägar

Inom planområdet finns även tre vägar av riksintresse:

- Väg 23 utgör en förbindelse mellan regionala centra och utgör en del av en viktig förbindelse mellan Malmö/Lund/Kristianstad, Växjö och Linköping. Väg 23 har även pekats ut av Region Skåne som viktig för regional utveckling och arbetspendling.
- Väg 117 har pekats ut av Region Skåne som viktig för regional utveckling. Den har också viss betydelse för långväga godstransporter.

- Väg 21 ingår i det regionala vägnätet och utgör en del av förbindelsen mellan Kristianstad - Halmstad samt Kristianstad - Helsingborg. Vägen är av stor vikt för såväl näringslivets transporter som arbetspendling.

Framkomlighet för regional pendling, kollektivtrafik och godstrafik prioriteras. Restriktiv hållning råder kring nya anslutningar längs dessa vägar. Alla tre vägarna ingår även i det rekommenderade nätet för transport av farligt gods. Kommunen godtar riksintressena och avser undvika sådana åtgärder som kan innebära att vägar av riksintresse påtagligt skadas eller som påtagligt försvårar tillkomsten och utnyttjandet av anläggningarna. Erforderligt avstånd mellan bebyggelse och de riksintressanta vägarna bör hållas. Vid nya bebyggelseområden som kan påverka anläggningar av riksintresse, ska såväl påverkan på riksintresseområde som influensområde beaktas.

RIKSINTRESSE FÖR TOTALFÖRSVARET

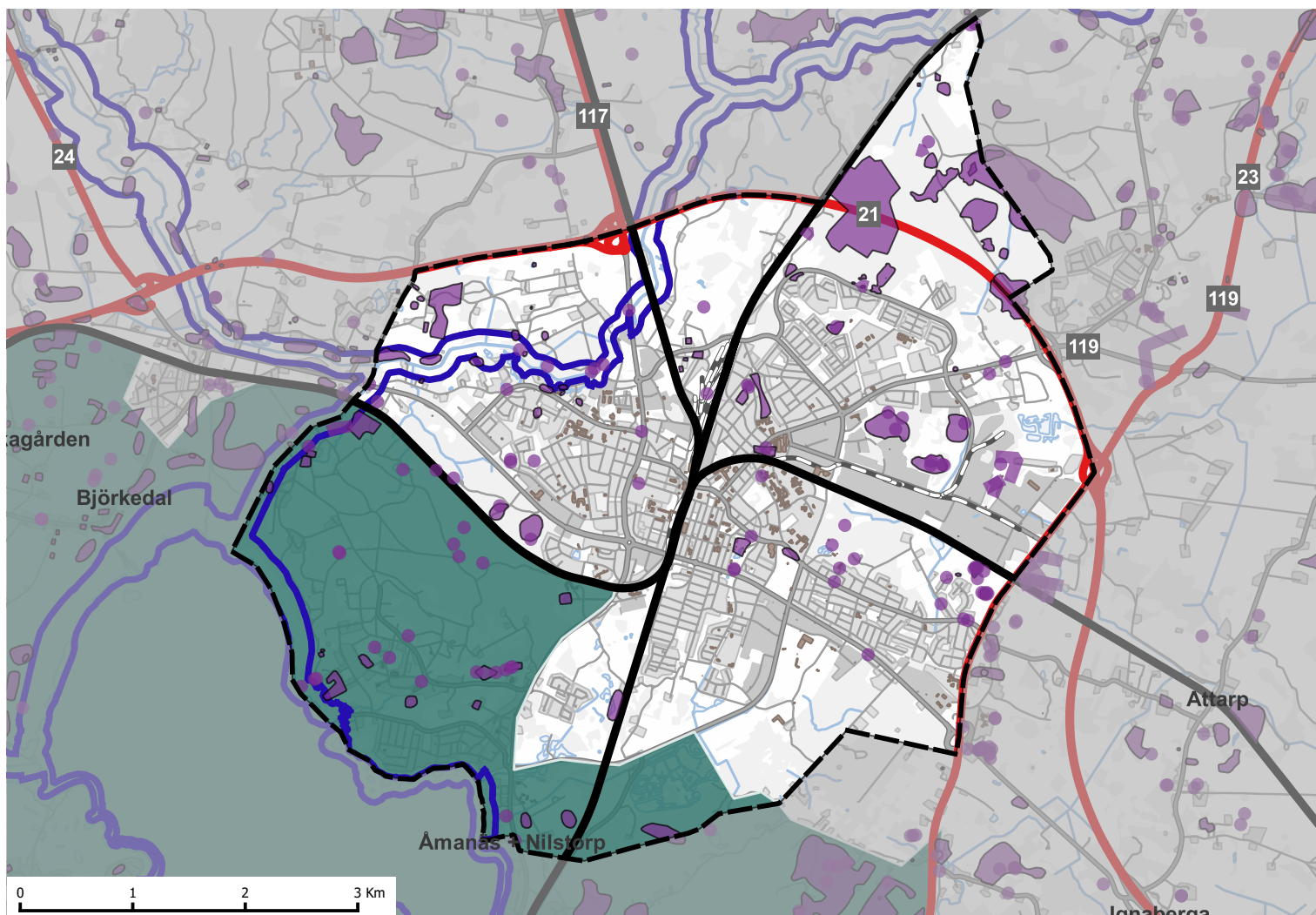
Riksintresset för totalförsvarets militära del (3 kap 9 § miljöbalken) kan i vissa fall redovisas öppet i översiktsplaner, i andra fall inte. De senare har oftast koppling till spanings-, kommunikations- och underrättelsesystem. Inom planområdet finns inga riksintressen som kan redovisas öppet.

Riksintresset kan framför allt påverkas av uppförande av höga byggnadsobjekt som master och vindkraftverk. Hela landets yta är därför samrådsområde för objekt högre än 20 m utanför och högre än 45 m inom sammanhållen bebyggelse.

Kommunen godtar riksintresset och avser undvika sådana åtgärder som kan innebära att riksintresset påtagligt skadas. Alla plan- och bygglovsärenden avseende höga objekt skickas på remiss till Försvarsmakten.

RIKSINTRESSE FÖR FRILUFTSLIV

Förslaget till fördjupning av översiktsplanen berör en del av det av länsstyrelsen föreslagna området riksintresse för friluftsliv, FM 23 Hovdala-Finjasjön.



Karta 4: Riksintressen och fornminnen.

TECKENFÖRKLARING

Riksintressen

- Järnväg
- Väg
- Strandskydd
- Friluftsliv

Fornminne

- Objekt
- Område

Som huvudkriterier för riksintresset anges:

Områdemedsärskilt goda förutsättningar för berikande upplevelser i natur och kulturmiljöer.

Område med särskilt goda förutsättningar för friluftaktiviteter och därmed berikande upplevelser.

Riksintresseområdet omfattar bland annat Garnisonen, ett av stadens utvecklingsområden. Större delen av det område som föreslås för ny bebyggelse i Garnisonen är ianspråktaget sedan tidigare. Värdefull natur föreslås bevaras i Garnisonen och säkrar kopplingen mellan Hovdala/Finjasjön och Hässleholmsgården och den vandringsled som korsar området befästs. Ny bebyggelse föreslås ske med stor hänsyn till befintliga natur- och kulturmiljövärden.

Kommunen godtar riksintresset och bedömer att förslaget till fördjupad översiktsplan inte står i konflikt med det föreslagna riksintresset för friluftsliv.

RIKSINTRESSE FLYGPLATS

Hässleholm ligger inom den MSA-påverkade zonen (60 km) för Kristianstads, Ängelholms, Eslövs och Ljungbyheds flygplatser. Alla nya byggnader och byggnadsobjekt som medger en totalhöjd över 20 meter, ska remitteras till flygplatserna, så att de ges möjlighet att yttra sig i egenskap av planägare. I dessa fall ska även Luftfartsverket, i egenskap av sakägare, ges möjlighet att yttra sig avseende CNS-utrustning (utrustning för kommunikation, navigation och övervakning) för luftfarten. Om berörda flygplatser bedömer att det krävs en flyghinderanalys, ska en sådan genomföras och bekostas av kommunen.

Remittering av planer, bygglov och byggnadsobjekt ska göras till Försvarsmakten, för en lokaliseringsbedömning, om de medger en höjd:

- Högre än 45 meter och belägna inom tätort.
- Högre än 20 meter utanför tätort.

Före byggstart, då bygglov eller miljötillstånd finns, ska i dessa fall ovan, alltid en "flyghinderanmälan" (enligt luftfartsförordningen SFS2010:770) göras till Försvarsmakten.

Från den 1 november 2010 trädde Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om markering av byggnader, master och andra föremål (TSFS 2010:155) i kraft. Dessa föreskrifter ska tillämpas vid markering av föremål som har en höjd av 45 m eller högre över mark- eller vattenytan och som är belägna utanför en flygplats

fastställda hinderbegränsade ytor.

Kommunen godtar riksintresset inom FÖP-området och bedömer att planförslaget inte står i konflikt med riksintresse för flygplats.

KULTURMILJÖ

Kulturmiljölagen (KML) är till för att skydda fornlämningar, de värdefullaste byggnaderna, kyrkor och värdefulla kulturföremål. Kyrkor och kyrkogårdar byggda eller anlagda före 1939 skyddas av kulturmiljölagen. Alla fornlämningar – såväl kända som okända – är skyddade genom kulturmiljölagen. Fasta fornlämningar är lämningar efter människors verksamhet under forna tider, tillkomna genom äldre tiders bruk och som är varaktigt övergivna. Dessa lämningar, t.ex. boplatser, runstenar, gravplatser, fornåkrar och fornborgar, återfinns både i stads-, skogs- och åkermiljöer. Fornlämningarna kan vara både dolda under mark eller synliga objekt. Inom planområdet finns en mängd olika fornlämningar som redovisas på karta 4. Hänsyn tas till dessa vid detaljplanering.

STRANDSKYDD

Strandskyddets syften är att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor på land och i vatten för djur- och växtlivet. Det generella strandskyddet är 100 meter från strandkanten både på land och i vattenområdet. Strandskydd gäller vid alla kuster, sjöar och vattendrag. Länsstyrelsen har dock möjlighet att upphäva strandskyddet vid mindre vattendrag (ca 2 meter eller smalare) som har liten



betydelse för strandskyddets syften. Inom strandskyddade områden är det till exempel förbjudet att uppföra nya byggnader eller ändra befintliga byggnader till annat ändamål. Man får inte heller uppföra anläggningar, såsom båthamnar, parkeringsplatser mm. som försämrar tillgängligheten enligt allemansrätten eller väsentligt försämrar livsvillkoren för djur och växtlighet.

Inom planområde finns strandskydd utmed Finjasjön och Almaån. Här gäller generellt strandskydd på 100 meter. Vid Sjöröd och T4 är strandskyddet upphävt men inträder igen vid ändring eller upphävande av detaljplan. Kommunen avser att behålla befintliga avgränsningar av strandskyddet inom FÖP-området.

BIOTOPSKYDD SOMRÅDEN

Biotopskyddsområden är områden som är generellt skyddade enligt 7 kap 11 § miljöbalken (exempelvis stenmurar och odlingsrösen i jordbruksmark, alléer, åkerholmar, småvatten och våtmarker i jordbruksmark). De generellt skyddade biotoperna finns inte registrerade eller markerade på någon karta utan behöver inventeras inför varje planläggning och exploatering i jordbruksmark. Inom ett biotopskyddsområde får man inte bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd som kan skada naturmiljön. Om det finns särskilda skäl, kan länsstyrelsen lämna dispens från förbudet i det enskilda fallet. Länsstyrelsen, Skogsstyrelsen eller kommunen kan också besluta om särskilt biotopskydd i enskilda fall.

Inom föreslagna utbyggnadsområden finns biotoper som är generellt skyddade som biotopskyddsområden.

Exempelvis återfinns i utbyggnadsområdet Björklunda ett småskaligt jordbrukslandskap med alléer och stenmurar. Dessa hanteras genom inventeringar i samband med kommande detaljplanering och ställningstaganden stäms av med länsstyrelsen.

SKOGS- OCH JORDBRUKSMARK

Hässleholms kommun ingår i nordöstra Skånes skogslandskap, ett kuperat landskap med lövskogar som domineras av bok och ek. En stor del av FÖP-områdets skogsmarker har stora värden som rekreativa närområden för stadens invånare, såväl som höga biologiska värden. En del av skogen i stadens närområde klassas i FÖP och utkast till grönplan som skyddsvärd, något som bland annat innebär att skogen inte får avverkas för exploatering eller kalhuggas för uttag av timmer. De skogsområden som klassats som extra värdefulla i FÖP och grönplan ägs av kommunen eller Hibab och består främst av sammanhängande ädellövsområden eller sumpskogar. Dessa områden ska skötas för att maximera biologiska och rekreativa värden.

Som producent av energi, bruksvaror, textil m.m. utgör skogsbruksmark en mycket viktig naturresurs som ska värnas och utvecklas. Av FÖP-områdets yta på ca 3290 ha utgörs cirka 18 % (600 ha) av skog, och endast en liten del av denna kan sägas vara produktionsskog. Därmed bedöms inte FÖP:en påverka skogsnäringen på negativt sätt.

Skåne län har en stor andel värdefull jordbruksmark som är högt klassad med avseende på produktionskapacitet. För att möta den ökade efterfrågan på bostäder och industrimark, handelsområden samt infrastruktur har trycket ökat på Skånes jordbruksmarker. Den odlingsbara marken är därför en resurs som bör hushållas med. Jordbruksmarken saknar status som riksintresse och det åligger kommunerna att i ett tidigt skede hushålla med jordbruksmarken. Säkerställandet av vår förmåga att producera livsmedel och andra allmänna nyttigheter kopplade till bevarande av jordbruksmark är även ett statligt intresse enligt miljöbalken.

Inom planområdet berörs åkermark klassificerad som klass 3-6. Det innebär att man inte kan få ut lika stora skördar som i de åkermarker med en högre gradering, men marken kan ändå användas till livsmedelsproduktion och har därför ett värde då åkermark kan betraktas som en icke förnyelsebar resurs. Av planområdets yta på ca 3290 ha utgörs cirka 9 % (320 ha) av jordbruksmark (klass 3-6). Cirka 4 % (14 ha) av jordbruksmarken inom planområdet berörs av föreslagna utbyggnad av ny bostadsbebyggelse och nya verksamhetsområden. Övrig berörd jordbruksmark finns i planområdets norra och nordvästra del.



FRAMTIDSBILD

I detta kapitel presenteras en bild av hur Hässleholms stad kan utvecklas. Målbilden och stadsbyggnadsvisionen visar i vilken riktning staden ska utvecklas. Utbyggnadsstrategin visar i sin tur hur målbilden ska uppnås. I markanvändningskartan visar hur den övergripande användningen av marken är tänkt.

Stadsbyggnadsvision Hässleholm

I framtiden är Hässleholm en stad som präglas av möten. Möten där människor lever, upplever, arbetar och lär på ett jämställt och hållbart sätt. Människors höga ambitioner, nyfikenhet och mod har skapat en tydlig och uttrycksfull stad med en välkomnande stadskärna. Den nya stationen för höghastighetståg står färdig och efterhand som järnvägen byggs ut och järnvägstrafiken ökat i alla väderstreck har stadens roll som knutpunkt och nav i regionen förstärkts.

Den unga urbana staden tar plats

Staden har byggts tätare med flera nya inslag i stadsmiljön. Fler människor bor och vistas nu i de centrala delarna. Stadslivet präglas av mångfald där alla får plats att leva och näringslivet erbjuds en dynamisk miljö att mötas och verka i.

Den koncentrerade och blandade staden skapar flöden av människor som isin tur ger underlag för handel, verksamheter, service och kulturaktiviteter. När avståndet är kortare mellan människor, aktiviteter och platser skapas närhet, trygghet och ett levande socialt stadsliv.

Stadskärnan är fylld av intressanta upplevelser, framstående arkitektur och är en plats för ny tankande, kringgestaltning och utformning av byggnader, platser och torg. Hässleholms omkulturstad ger också ett tydligt avtryck i stadsmiljön.

Staden har ett levande centrum på båda sidor om stationen med goda stadskvaliteter och urbansmåstadskänsla. Passagerövrer eller under järnvägsspåren finns på flera platser och alla är trygga, tillgängliga och tilltalande för medborgare och besökare.

Stadenvågar sticka ut och inte vara som alla andra. Genom modiga satsningar ligger Hässleholm i framkant vad gäller att erbjuda attraktiva bostäder och mötesplatser för näringslivet.

Stadens täthet och de enkla och gena stråken för cyklister och gående gör att färre bilar syns i centrum. Det

är skonsamt mot klimatet och bullernivåerna är betydligt lägre. Den tätastadens värnar också markresurserna genom att minimera andelen ny mark som tas i anspråk för bebyggelse.

Stationen är stadens hjärta

Hässleholm har en naturlig och tydlig plats i regionen och i södra Sveriges som knutpunkt, tillväxtmotor och mötesplats.

Hässleholm C är stadens hjärta som ger puls och liv till hela staden. Stationsområdet har utvecklats till en effektiv, modern och unik knutpunkt som samlar och slussar resandepå lokal, regional, nationell och internationell nivå.

Den nya höghastighetsstationen på Hässleholm C är ett modernt och spännande inslag i stadsmiljön.

Stationen är en välkomnande och myllrande plats för möten. Med stationens som nav skapas nya mötes-, utbildnings- och arbetsplatser.

Hässleholm är tillsammans med Kristianstad en stark och drivande tillväxtmotor i Skåne, delar av Blekinge och Småland. Näringslivsutveckling med tillhörande möten och arrangemang är en av Hässleholms starkaste bidrag till tillväxt, sysselsättning och livskvalitet i denna delen av sydsverige.

Kollektivtrafiken är så väl utbyggd mellan Hässleholm och Kristianstad att tåget fyller samma funktionsområden

metro gör mellan stadsdelar. Det nära samarbetet mellan städerna gör att gränserna mellan stadens stora och små parker och grönområden. De är väl sammankopplade och det finns platser för både avkoppling, aktivitet och lek. De gröna platserna gör gott för medborgarnas hälsa och sociala sammanhållning. Parkerna är välködda och utgör populära mötesplatser för stadens invånare.

Naturen är stor i staden

En av de viktigaste byggstenarna i den tätaste Hässleholm är alla stadens stora och små parker och grönområden. De är väl sammankopplade och det finns platser för både avkoppling, aktivitet och lek. De gröna platserna gör gott för medborgarnas hälsa och sociala sammanhållning. Parkerna är välködda och utgör populära mötesplatser för stadens invånare.

Det finns ett varierat utbud av gröna miljöer i staden med allt från välkomponerade blomsterplanteringar till naturlika och vilda grönområden. Gatuträd, planteringar och grönska på fasader och tak är tongivande beståndsdelar i stadens bebyggelse, liksom lokalt omhändertagande av dagvatten. Den gröna staden erbjuder svalka på sommaren och hanterar stora mängder vatten på vinterhalvåret.

Hässleholms stad har stora naturområden väldigt tätortsnära. Det är en källa till att ta sig ut i naturen och att röra sig mellan olika naturområden. Naturen präglas av både höga biologiska och rekreativa värden.

Staden gränsar direkt till de viktiga näringarna inom skogsbruk och jordbruk. Det finns stor förståelse för samspelet mellan stad och land.

► Målbild

Hässleholms stad ska vara:

EN NATIONELL KNUTPUNKT OCH TILLVÄXTMOTOR

Hässleholm ska vara en knutpunkt och självklar mötesplats för människor, näringsliv, resande och transporter i södra Sverige och Öresundsregionen. Hässleholm ska tillsammans med Kristianstad vara en tillväxtmotor och bidra till tillväxt och utveckling i regionen.

EN UNG OCH URBAN STAD

Hässleholm ska vara en stad som präglas av folkliv, rörelser, möten, utveckling, kreativitet och nytänkande. Här ska finnas ett rikt kulturutbud och tillgång till ett stort och varierat utbud av fritidsaktiviteter. En vacker stadsmiljö med spännande arkitektur, torg och parker ska inbjuda till att vistas i staden. Hässleholms stad har en viktig roll som urban kärna i kommunen. Stadens utbud riktar sig till alla kommunens invånare.

EN GRÖN OCH ROBUST STAD

Hässleholm ska vara en stad som är ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbar. Här ska finnas förutsättningar för människor att leva hållbart, klimatsmart och hälsosamt och för näringslivet att utvecklas. Natur och grönska får ta plats i staden.

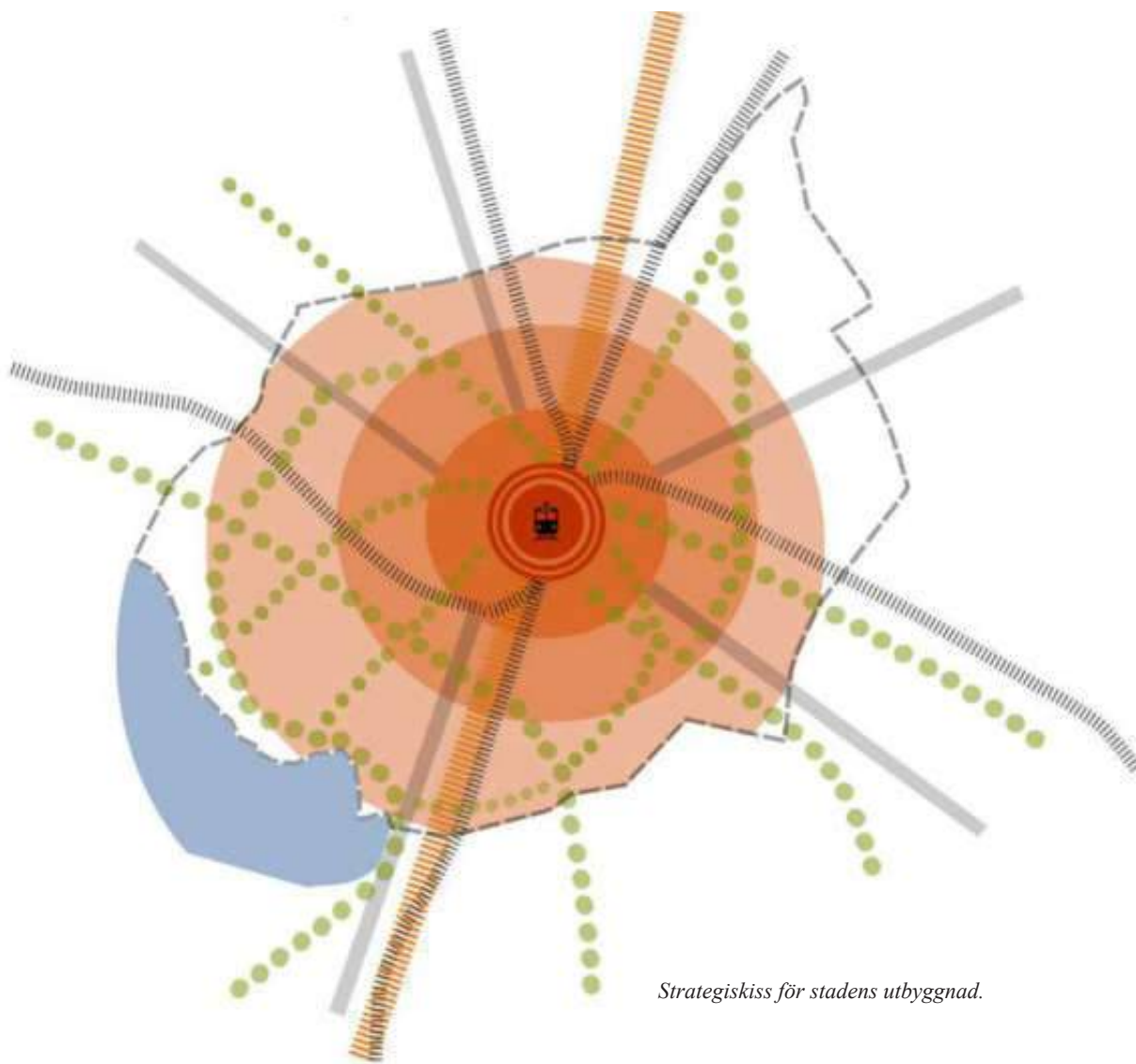
Tillväxtmotor = en ort som har en starkare befolknings- och sysselsättningstillväxt än genomsnittet i regionen och därmed skapar tillväxt i sitt omland.



► Utbyggnadsstrategi

Strategierna visar hur staden ska byggas för att målbilden ska nås samtidigt som de övergripande målen om social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet uppfylls. Strategierna fungerar inte var för sig utan bidrar tillsammans till att målbilden kan uppfyllas.

1. Staden ska växa inåt genom förtätning.
2. Stärk Hässleholm som nav för kommunikation och möten.
3. Skapa unika och varierade stadsmiljöer.
4. Låt naturen ta plats i staden.
5. Rusta staden för ett förändrat klimat.



Strategiskiss för stadens utbyggnad.

1 STADEN SKA VÄXA INÅT GENOM FÖRTÄTNING

Hässleholms stad ska växa på ett resurs- och yteffektivt sätt. Det kan framför allt ske genom att staden växer inom den befintliga stadsstrukturen, genom att undvika att ta ny mark i anspråk och genom att utnyttja befintlig infrastruktur. Förtätning och förädling av befintliga kvarter och omvandling och komplettering av redan ianspråktagen mark ska vara ledord.

I första hand ska staden växa stationsnära i centrum, dvs. cirka 1 500 meter från stationen. Dessutom kan bebyggelse och funktioner tillkomma i kollektivtrafikstråk och i lägen som bidrar till att knyta ihop stadens olika delar.

Förtätning innebär också att staden förtätas med fler mötesplatser, parker och grönska. Genom att väva staden tätare, grönare och öka bebyggelsevolymen, snarare än att låta staden breda ut sig ytterligare, byggs ett samhälle som strävar mot långsiktig hållbarhet för människor, miljö och samhällsekonomi. All omvandling och förtätning ska ske med respekt för befintlig grönstruktur och bebyggelsekaraktär.

- Undvik att ta ny mark i anspråk.
- Förtäta, förädla, omvandla och komplettera.
- Prioritera bebyggelse i centrum, stationsnära läge och kollektivtrafikstråk.
- Förtäta med grönska och mötesplatser.
- Värna befintliga parker.

2 STÄRK HÄSSLEHOLM SOM NAV FÖR KOMMUNIKATION OCH MÖTEN

Hässleholm ska stärka sin position som regional och nationell knutpunkt med fortsatt utveckling både kring resande, möten, gods, logistik och andra järnvägsanknutna verksamheter. Staden har vuxit fram kring järnvägen och järnvägen har starkt bidragit till stadens identitet.

Hässleholm C och det stationsnära området ska utvecklas till ett modernt nav för resande, kommunikation och möten. Genom att stationen ansluts till framtida höghastighetsjärnväg stärks denna roll ytterligare. Kring stationen lokaliseras mötesplatser, verksamheter, service och boende. Stationen är stadens hjärta där många människor strömmar igenom och uppehåller sig varje dag. Samtidigt bidrar stationsmiljön starkt till besökarnas bild av staden och varumärket Hässleholm.

Hässleholms centrum ska utvecklas på båda sidor om järnvägen och stationen blir den naturliga medelpunkten i staden. Bostäder, verksamheter och mötesplatser i stationsnära läge bidrar också till att fler människor vistas i centrum.

Hässleholms stad som nav och mötesplats spelar en central roll i att koppla tillväxtmotorn nordost (Hässleholm - Kristianstad) vidare mot tillväxtmotorerna Malmö/Lund och Helsingborg.

- Knutpunkt för resande, möten, logistik och gods.
- Utveckla Hässleholms C.
- Verka för höghastighetsstation.
- Utveckla det stationsnära området.

- Utveckla stadskärnan.
- Våga sticka ut.
- Framhåll knutpunkt, naturnära och kulturutbud.
- Blanda.
- Attraktiva bostäder.

3 SKAPA UNIKA OCH VARIERADE STADSMILJÖER

För att Hässleholm ska vara attraktivt som bostadsort och besöksmål behövs unika och varierade stadsmiljöer som kan konkurrera på regional nivå. Staden behöver ett levande centrum med platser, torg och parker som lockar till möten, handel, vistelse och aktiviteter. Kvaliteterna i den redan befintliga miljön behöver utvecklas samtidigt som nya funktioner och spännande målpunkter tillförs. Det gäller att ta fasta på platsens unika värden och utveckla dem, att våga sticka ut, tänka nytt och hela tiden förändra stadens innehåll. För Hässleholms del innebär det att framhålla rollen som knutpunkt, närheten till naturen och ett spännande kulturutbud.

Inom all stadsbebyggelse eftersträvas en blandning av olika funktioner (bostäder, handel, kultur, parker, kontor etc), olika grupper av människor och byggnader av olika höjd, stil och material. Blandstaden präglas av variation, folkliv, mångfald, närhet, tillgänglighet och trygghet.

Eftersom människor idag i högre grad flyttar dit de vill bo och väljer att arbetspendla är det ytterst viktigt att erbjuda unika och attraktiva boendemiljöer. Karaktärsfull bebyggelse och områden med eget uttryck bidrar till att skapa spännande och levande boendemiljöer.

- Värna och utveckla gröna stråk, parker och naturområden.
- Placera målpunkter längs stråken.
- Utnyttja ekosystemtjänster

4 LÅT NATUREN TA PLATS I STADEN

Hässleholms stad omges av storslagen natur och naturen bidrar till att göra staden till en attraktiv boende- och besöksort. Siktlinjer ut i det omgivande landskapet ska värnas. Gröna stråk leder naturen in i staden och människor ut i omgivande naturområden. Befintliga stråk ska förstärkas och nya kopplingar skapas. Grönstråk länkar även samman gröna rum, parker och värdefull natur i staden. Målpunkter som till exempel lekplatser placeras längs stråken och i stråken placeras gång- och cykelvägar. Befintliga parker, grönområden och värdefull natur ska värnas, utvecklas och skyddas mot nyexploatering.

Parker och grönområden är betydelsefulla både för att uppnå en ekologiskt och socialt hållbar och levande stad. De gröna områdena i staden fungerar som mötesplatser, platser för rekreation, biologisk mångfald, variation och är av stor vikt för att staden ska klara kommande klimatförändringar.

5 RUSTA STADEN FÖR ETT FÖRÄNDRAT KLIMAT

Staden ska anpassas till att klara ett förändrat klimat med ökad nederbörd, översvämningsrisk och värmeböljor. Det gäller att säkra både nya och befintliga byggnader och att utforma stadens gator och parker så att de till exempel kan ta hand om stora nederbördsmängder och skänka skugga och svalka när det är som varmast.

Klimatsäkring innebär också aspekter av ekonomisk hållbarhet eftersom till exempel översvämnningar kan få stora ekonomiska konsekvenser för såväl privatpersoner, kommun som näringsliv. Hur väl staden rustas för ett förändrat klimat avgör hur staden blir som livsmiljö i framtiden.



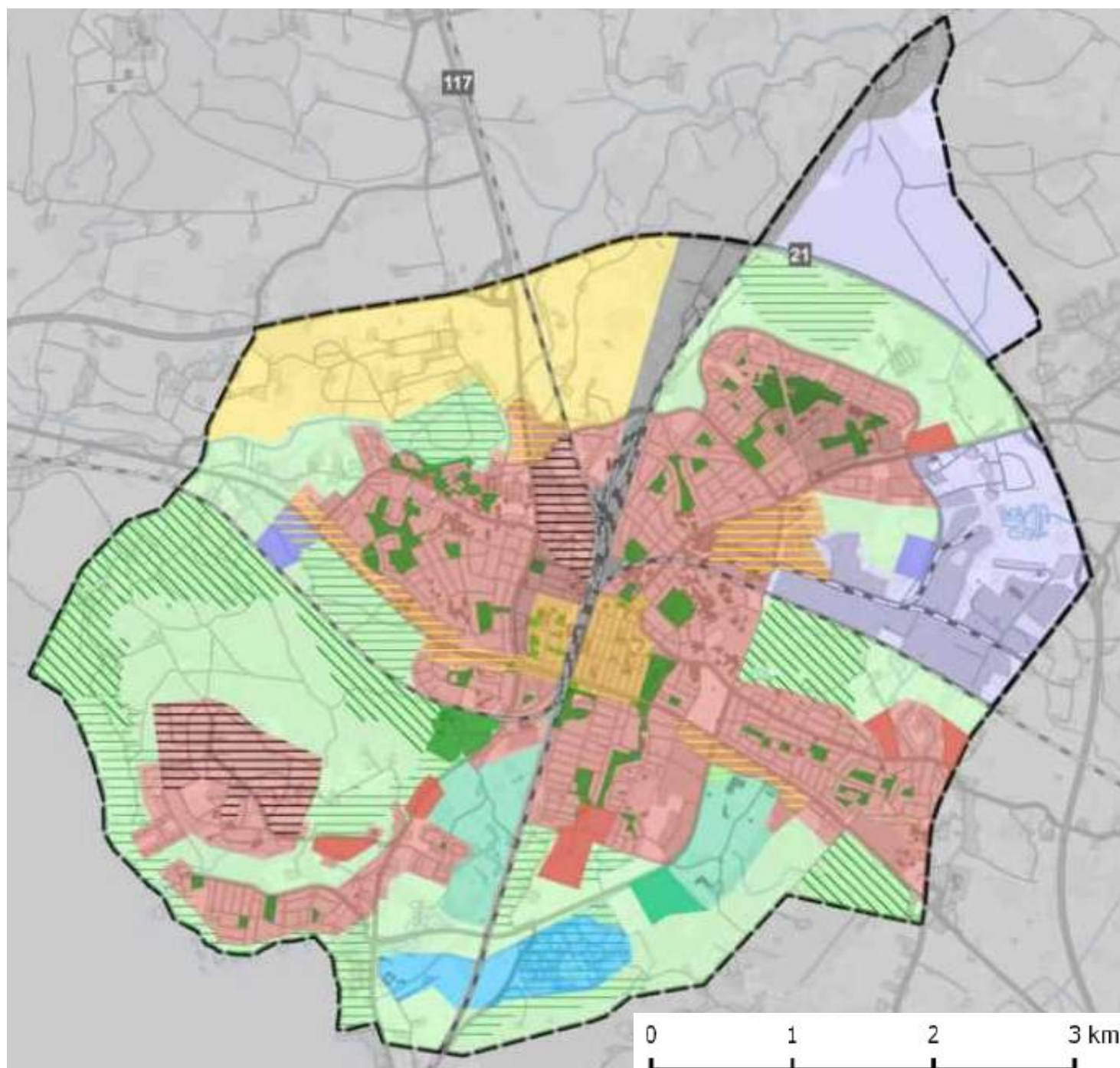
Fotograf: Johan Funke

Foto: Johan Funke

► Markanvändningskarta

FÖRSLAGET FINNS ÄVEN SOM
DIGITAL WEBBKARTA.
SÖK VIA: www.hassleholm.se -
Bygga, bo och miljö -
Översiktsplan och detaljplaner -
Översiktsplan -
Framtidsplan Hässleholms stad.

Markanvändningskartan visar föreslagen användning av mark- och vattenområden inom Hässleholms stad och är vägledande vid utbyggnad och utveckling av staden.



Markreservat som föreslås av kommunen för utbyggnad av järnvägen redovisas på kartan på s. 63.

Befintlig blandad stadsbebyggelse

Blandad stadsbebyggelse kan rymma alla typer av markanvändning som inte är störande för omgivningen. Det kan vara till exempel bostäder, skolor, service, handel, vård, parker och ej transportintensiva eller för omgivningen störande verksamheter. Med befintlig blandad stadsbebyggelse avses redan planlagda eller ianspråktaga områden. Dessa kan kompletteras eller omvandlas för att uppnå mer blandning. Redan detaljplanlagda men ej utbyggda områden ingår också.

Ny blandad stadsbebyggelse

Den blandade stadsbebyggelsen ska gestaltas så att den blir attraktiv, välkomnande, trygg och vacker. Tillräckliga ytor för lek, rekreation och dagvattenhantering ska säkerställas. Utformningen vid stationen och längs infartsgatorna är särskilt viktiga eftersom de är stadens entréer och "skyltfönster". Befintliga parker ska värnas och nya gröna rum och offentliga mötesplatser tillföras. Befintlig småskalig bebyggelse kan kompletteras med ny blandad stadsbebyggelse. När områden byggs ut och kompletteras ökar behovet av service, exempelvis i form av skola/förskola. Det är viktigt att hänsyn tas till det ytmässiga behovet av detta vid planeringen.

Befintligt verksamhetsområde

Områden främst avsedda för verksamheter som inte går att integrera i den blandade stadsbebyggelsen. Exempelvis ytkrävande, transportintensiva verksamheter och verksamheter med skyddsavstånd. Det kan vara tillverkningsindustri, grossistverksamheter, stora lager, omgivningsstörande småindustri, verkstäder, energiproduktion men även viss volymhandel mm. Områdena ligger i anslutning till järnvägarna och riksvägarna. Förtätning och yteffektivt markutnyttjande ska eftersträvas. Personintensiva verksamheter ska istället integreras i blandad stadsbebyggelse.

Med befintligt verksamhetsområde avses redan planlagda eller ianspråktaga områden. Redan detaljplanlagda men ej utbyggda områden, som Hässleholm Nord, ingår också.

Nytt verksamhetsområde

Med nytt verksamhetsområde avses obebyggda, ej detaljplanlagda områden som kan tas i anspråk för verksamheter.

Cityhandel

Stadskärnan ska vara den starkaste handelsplatsen i staden. För att butiker och restauranger i centrum ska kunna utvecklas behöver stadskärnan bli mer attraktiv för besökare. Utbudet av olika butiker, restauranger och mötesplatser bör öka. Till exempel vore det önskvärt med dagligvaruhandel i form av en livsmedelsbutik i bottenvåningen på en centralt belägen byggnad med kontor och bostäder på övre våningsplan. När staden förtätas kommer även fler att bo och arbeta i centrum vilket ger ett ökat underlag för handeln. Detaljhandel och showrooms ska koncentreras till centrum.

Volymhandel

Mer ytkrävande handel, volymhandel, placeras bäst i halvexterna områden längs stadens infartsgator. För att inte konkurrera med centrumhandeln ska inte köpcentra eller detaljhandel placeras i dessa lägen. Utformningen av handelsområden är av stor betydelse för att uppnå stadsmässighet och uppmuntra till resande med hållbara trafikslag. Områdena ska vara väl integrerade i övrig stadsbebyggelse med tydlig koppling till gång- och cykelnätet och busshållplatser. Byggnadernas och de enskilda verksamheternas entréer bör vända sig utåt mot de omgivande gatorna. Även kontor, publika verksamheter som gym, bowling etc samt verksamheter som inte är störande för omgivningen kan lokaliseras tillsammans med handel

Omvandling

Före detta verksamhetsområden och militära områden som omvandlas till blandad stadsbebyggelse. Hänsyn ska tas till befintlig kulturmiljö och bebyggelses arkitektur, formspråk och kulturvärden. Ny bebyggelse gestaltas utifrån platsens förutsättningar, t ex. topografi, vegetation, befintlig bebyggelse, kulturhistoriska spår och rekreationsstråk. Ny bebyggelse byggs ut i etapper och placeras så att den knyter samman områden och bidrar till ett ökat folkliv och trygghet, samt till att bevara och utveckla befintliga kvaliteter. verksamheter, handel, service och mötesplatser.

Förtätning

Förtätning och blandade funktioner ska eftersträvas och nya kvaliteter tillföras i den blandade stadsbebyggelsen. Det innebär att det inte är tätheten i sig som eftertraktas, det är snarare de kvaliteter som den täta stadsmiljön erbjuder i form av närhet till arbete, kollektivtrafik, kulturutbud, handel mm.

Fortsättning på nästa sida

Främst avses centrala och/eller kollektivtrafiknära områden för extra fokus på stadsutveckling genom förtätning. Bebyggelsen inom stadens mest centrala del ska ha stadsmässiga kvaliteter och utformningen av gator, torg och parker ska ges särskild omsorg. Hänsyn ska tas till befintlig kulturmiljö och bebyggelses arkitektur, formspråk och kulturvärden.

Reningsverksområde

Reningsverket är en viktig samhällsfunktion och måste möta befolkningsökningen som följer av att kommunen planerar för 5 000-6 000 nya bostäder samt nya verksamheter. Reningsverkets lokalisering är god. Kostsamma inbyggnader av verket, utöver den vall som redan är beslutad, beräknas inte behövas om FÖP:ens utbyggnadsförslag följs. De olika delarna i reningsverket har olika grad av störning och påverkan. Från de tyngsta processerna ska ett skyddsavstånd på 300 meter hållas till övrig bebyggelse. Avsteg görs för befintlig detaljplanerad bebyggelse i sydväst. Inga verksamheter som kan påverkas av exempelvis luktstörningar eller risk för förhöjd bakteriehalt tillåts. Mellan 300 och 1000 meter föreligger risk för dålig lukt och eventuellt buller. Pågående markanvändning fortsätter. Befintliga bostäder påverkas inte och byggrätter i gällande detaljplaner kvarstår.

Natur

Stora sammanhängande grönområden och tätortsnära natur som kan användas för närrekreation, friluftsliv, idrott och fritid. Områdena har alla olika karaktär och marken brukas på olika sätt; exempelvis skog, bete och åker. Områdena ska hållas tillgängliga för allmänheten genom stråk, passager, vandringslingor eller stigar. Dessa områden fyller också en viktig roll i dagvattenhanteringen och kan inrymma tekniska anläggningar för rening av vatten. Enstaka nya byggnader eller anläggningar för befintligt ändamål kan tillåtas men ingen ny sammanhållen bebyggelse.

Natur klass 1* - framtida naturreservat

Mycket värdefulla natur- och rekreationsområden som föreslås bli kommunala naturreservat. Särskild vikt läggs vid att minska förlusten av naturliga livsmiljöer för hotade arter och biologisk mångfald. Genom att bevara och återställa exempelvis våtmarker kan detta motverkas. Här finns ett mycket rikt djur- och växtliv med många sällsynta arter. Ofta finns här också kulturhistoriska lämningar och spår som ger ett historiskt djup åt platsen. De rekreativa värdena är mycket stora för hela staden. Det är av största vikt att värna och utveckla befintliga natur- och rekreationsområden så att de består för kommande generationer. Här tillåts inga nya byggnader eller anläggningar med undantag för anläggningar nödvändiga för verksamheten vid Galbacken.

Natur klass 1

Mycket värdefulla natur- och rekreationsområden med ett rikt djur- och växtliv, ofta med sällsynta arter. Ofta finns här också kulturhistoriska lämningar och spår som ger ett historiskt djup åt platsen. De rekreativa värdena är stora för hela staden. Det är av största vikt att värna och utveckla befintliga natur- och rekreationsområden så att de består för kommande generationer. Här tillåts inga nya byggnader eller anläggningar.

Parker

Den täta, gröna staden innebär att invånarna har fysiskt nära till parker och natur. Stadens stora och små parker och grönytor ska kopplas samman i ett nätverk där både människor och djur lätt kan röra sig. Ett finmaskigt nät gör att hela staden upplevs som grön och att alla invånare har nära till parker och grönområden. Visuella kopplingar, även anpassad belysning, kan ibland räcka för att uppleva att de olika gröna rummen sitter ihop.

Hässleholms stad är redan idag en grön stad med närhet till värdefulla naturområden och fina parker. Målet är att alla invånare ska ha maximalt 200 meter till närmaste park eller rekreationsområde.

Befintligt idrottsområde

Österås idrottsområde och Hesslegårdens golfklubb. Större fritids- och idrottsanläggningar som riktar sig till alla stadens eller kommunens invånare.

Nytt idrottsområde

Österås är stadens nav för utomhusidrott och bör utvecklas vidare som sådant med ytterligare samlokalisering av relaterade verksamheter. Multifunktionalitet kan ge möjlighet att på liten yta rymma flera funktioner. Det ska vara lätt att ta sig till Österås med cykel eller till fots och kopplingen till exempelvis Stattena och Björklunda bör utvecklas. Utöver Österås idrottsområde ska befintliga, mindre idrottsanläggningar som ligger i strategiska lägen i staden och med god tillgänglighet, underhållas och utvecklas.

Jordbruk

Rationellt brukande av marken ska värnas. Ingen ny samlad bebyggelse är lämplig. Enstaka nya byggnader för befintligt ändamål tillåts så att pågående verksamhet kan utvecklas.

Trafikområde järnväg

Trafikområde för järnväg med tillhörande funktioner som vägar, parkeringar, järnvägsanknutna eller andra för ändamålet förenliga verksamheter, anläggningar och byggnader. Södra stambanans, Skånebanans och Markarydsbanans samt stationsområdets utveckling prioriteras.



Foto: Johan Funke

TEMAN

Den fysiska markanvändningen redovisas på nästföljande sidor med fokus på olika användningsteman. I verkligheten överlappar de olika temaområdena varandra och det är denna överlappning som är viktig att beakta i markanvändningskartan och ner på områdesnivå.

Efter beskrivningen av varje tema anges ställningstaganden för efterföljande planering, myndighetsbeslut och exploatering.

► Stadsliv, attraktionskraft och sociala värden

Samhället står inför en rad utmaningar och fysisk planering utgör en byggsten i hur dessa utmaningar kan hanteras. Stadsbyggnad kan verka kompensatoriskt för resurssvagare grupper. Goda offentliga mötesplatser och gaturum kan öka trygghet och tillit, såväl som motverka segregation i utan- och innanförskapsområden. Genom att planera för social hållbarhet skapar vi också förutsättningar för en attraktiv och levande stad.

Hälsofrämjande stadsplanering

En säker yttre miljö har en långsiktigt positiv inverkan på folkhälsan. Detta innebär att stadsplaneringen ska syfta till att exempelvis minska buller genom strategiska skydd och ändamålsenlig bebyggelse, förse det offentliga rummet med växtlighet som minskar luftföroreningar och skyddar mot UV-strålning, inte minst runt förskolor. Stadsplaneringen kan även bidra till att främja hälsa hos invånarna genom att underlätta för, och inspirera till aktivitet.

Aktivitet

En aktiv livsstil leder till ett högre välbefinnande och därmed också en bättre hälsa. Det är av central betydelse att planera för aktiva medborgare - utan dem får vi inte igång vare sig sopsortering, demokratiska, kulturella eller sociala processer. Aktiva medborgare är en förutsättning för ett hållbart och demokratiskt samhälle. Utifrån detta bör stadsbyggnadsprocesser inbjuda till delaktighet och inflytande för medborgarna. Extra viktigt är att nå ut till grupper som inte vanligtvis gör sina röster hörda. Det kan handla om barn och ungdomar, såväl som nyanlända och småbarnsföräldrar, eller funktionshindrade. Detta kan göras genom exempelvis riktade samråd.

Fysisk aktivitet är en förutsättning för en god folkhälsa. God fysisk aktivitet genom hela livet bidrar till att människor kan leva ett oberoende liv långt upp i åldrarna. Fysisk aktivitet kan förebygga många olika sjukdomar. Målet är att åtgärder inom området ska bidra till ökad fysisk aktivitet inom skolan, i anslutning till arbetet samt ökad rörelse under fritiden.

Hässleholms Fritid ger vid hand att organiserad spontanträning är en företeelse som växer. Fördelen med detta är att deltagaren får både träningshjälp och social samvaro, samtidigt som det är gratis. För att underlätta för den här typen av aktiviteter är det viktigt att planera för, och lyfta fram, exempelvis utegym, löpslingor med belysning, parkourbanor, temalekplatser, vattenspel

och så vidare. Lekfullt målad asfalt i anslutning till skolor och förskolor kan också inspirera till lek och aktivitet. En god idé är att samlokalisera barns och vuxnas aktiviteter, exempelvis kan ett utegym placeras i anslutning till en lekplats.

I och omkring Hässleholms stad finns flera populära rekreatiomsområden samt direkt anslutning till Skåneleden från Hässleholm C. Hässleholmsgården är stadens största fritidsanläggning med vandrarhem, varmvattenbad, bangolf, boule, utegym, elljusslingor och andra motionsaktiviteter. Qpoolen rymmer stadens badhus och huserar även andra arrangemang. Vid Österås finns både ishall, tennishall, ridhus och ridskola. Skyttecentrum finns i stadens östra del. I anslutning till flera skolor finns mindre idrottshallar. Nya större idrottsanläggningar ska i huvudsak lokaliseras till Österås idrottsområde.

Trygghet - en jämställdhetsfråga

Vi har aldrig varit så förskonade från att utsättas för brott i Sverige idag, ändå ökar den upplevda otryggheten. Den upplevda otryggheten är större hos kvinnor än hos män och kopplas ofta till ett obehag inför att röra sig i det offentliga rummet. Detta gör att kvinnor oftare än män undviker att ta plats i staden. Den upplevda otryggheten kan minskas genom ändamålsenlig belysning, lättorienterade gaturum med fönster och dörrar mot gatan samt en tydlighet kring trafikprioritering. Oskyddade trafikanter är mer utsatta i trafiken och kvinnor nyttjar i mindre utsträckning än män bil. Detta gäller förstas i än större utsträckning för barn och unga. Starka önskemål från kommunens invånare är att alla ska kunna förflytta sig tryggt och säkert och att skymda gömslen ska byggas bort. FÖP:en har som fokus under planperioden att minska andelen korta bilresor. Det är därför viktigt att underlätta för fotgängare och cyklist. Underhåll och en god standard på gång- och cykelvägarnas huvudstråk är därför viktigt. Rätt belysning och ett mer fotgängarvänligt stadsrum inbjuder också till liv och rörelse i staden under hela det vakna dygnet. Detta är något som i sig kan minska känslan av otrygghet. Läs mer om



ställningstaganden kring mobilitet och trygghet i trafiken under Tema trafik.

Mötesplatser i staden

Utveckla mötesplatser i form av väl gestaltade och mångfunktionella, allmänt tillgängliga platser och torgrum. Dessa kan med fördel placeras där många människor rör sig som till exempel vid busshållplatser, förskolor, skolor, särskilda boenden etc. För att skapa liv och rörelse vid dessa platser är det viktigt att möjliggöra för aktiva och publika väggar i rummen, till exempel lokaler för butiker, caféer och service i de omgivande byggnadernas bottenvåningar. För att människor ska kunna mötas krävs också tillgänglighet, inte minst genom ett offentligt gatunät. Aspekter att ta hänsyn till kan vara sittmöjligheter, halkbekämpning, öppet stads-wifi, vind- och regnskydd mm.

Att människor med olika socioekonomiska och etniska bakgrunder möts bidrar också till integration. Kommunens stadsplanering ska motverka fysiska barriärer som bidrar till social segregering. Kommunen ska ansvara för att utforma staden med offentliga gaturum, torg och parker, detta i motsats till privata och inåtvända bostadsområden med husens baksidor mot omvärlden. En tät och urban stad med levande publika miljöer behöver ett tätt gatunät i en skala som är anpassad till omgivningen. Entréer och fönster ska vändas mot gaturummet och inom stadens centrala delar och stadsdelscentra bör publika verksamheter lokaliseras i bottenvåningar och i kvarterhörnen.

Det är också en god idé att lokalisera spännande inslag i stadsmiljön i olika bostadsområden. Därigenom kan besökare från hela staden lockas till områden de vanligtvis inte besöker. Exempel på sådana plaster är temaplatser, multisportarenor, odlingsallmänningar etc.

Barns och ungas uppväxtvillkor

Förhållanden under barn- och ungdomsåren har stor betydelse för både den psykiska och fysiska hälsan under hela livet. I folkhälsopropositionen bedömer regeringen att barn och unga är en av de viktigaste målgrupperna inom folkhälsoarbetet. Insatser för att främja hälsa och förebygga ohälsa bland barn och unga är en god investering. Exempel på var dessa insatser kan göras är miljön i bostads- och närområdet, skolan, förskolan och fritiden.

Närhet till skog, park och rekreationsområden har en viktig funktion i barns utveckling.

Statistik från kommunens barnavårdscentraler (år 2015) visar att 9,3 % av 4-åringarna är överviktiga eller feta, samt att detsamma gäller 15 % (flickor) respektive 25 % (pojkar) av kommunens 12-åringar. Risken att dö i förtid ökar vid övervikt och fetma, något som bland annat ställer krav på hälso- och rörelsefrämjande stadsplanering. I och med att stillasittande hos barn har ökat bör skol- och förskolegårdar planläggas så att de är tillräckligt stora och innehållsmässigt tillgodoser barns och ungas utvecklingsbehov. Läs mer om yt- och kvalitetskrav under Tema kommunal service.

Attraktivitet och försköning

Hässleholm C är stadens, och hela kommunens, huvudentré och ska som sådan visa upp Hässleholm som en grön, robust och urban stad.

Arkitektur ska användas för att skapa identitet och bygga stadens varumärke.



Fotbollsspelaren Amanda Svensson. Foto: Johan Funke

De stora infartsvägarna (Vankivavägen, Stobyvägen, Kristianstadsvägen, Helsingborgsvägen och Hovdalavägen) är också stadens entréer. Stadens entréer ska vara välordnade och vackra platser som visar upp vad kommunen och staden står för genom god gestaltning av gaturummet där konst, planteringar, natur och informationsskyltar förmedlar vår särprägel. Stadsskyltarna ska vara enhetliga och visa vad som är på gång i staden. Entréerna är besökarens första kontakt med staden och ska uppvisa en positiv bild. Även stadens mindre pusselbitar bidrar till den allmänna bilden. Byggnadernas balkonger, entréer, torn och hörn kan förskönas, och befintlig bebyggelse som chanserat bör renoveras. Befintliga landmärken kan framhävas och nya kan tillskapas med hjälp av spännande och kvalitativ arkitektur.

I Hässleholms stad finn en mängd skulpturer och offentlig konst. Att staden smyckas med spännande och vackra konstverk och installationer är en fin tradition som bör föras vidare. Ny offentlig konst ska placeras på strategiska platser och gärna tillföra flera dimensioner som exempelvis ljud, vatten och möjlighet till lek och aktivitet.

För att uppnå målbilden om en levande, funktionsblandad stad med önskad karaktär kan fastighetsindelningsbestämmelser i detaljplan vara ett medel. Genom dessa kan tomtstorlek och andra fastighetsrättsliga frågor regleras för att exempelvis motverka att kvartersområden delas upp i för stora fastigheter. Inom områden med förtätning, kan det också vara intressant att titta på lösningar med tredimensionell fastighetsbildning. Tredimensionell fastighetsbildning kan även användas inom befintlig bebyggelse, till exempel genom att avskilja handel från bostadsändamål i ett befintligt flerbostadshus och på så sätt uppnå en mer renodlad förvaltning. Boverkets beteckningar R och Z kan också bredda markanvändningen i detaljplaneringen, och verka för en funktionsblandad stadsmiljö.

Ägarlägenheter kan vara ett intressant alternativ vid utbyggnad av bostäder, som ett led i att förtäta/bygga ut med varierande typer av bostäder/upplåtelseformer och arkitektur. Arkitektävlingar kan också fungera som ett medel för att uppnå en stadsbyggnad med högre attraktivitet och kvalitet, inte minst genom att sänka byggnaders energiförbrukning genom innovativ arkitektur.

Ställningstaganden

Kommunen ska verka för att:

- Utöka användandet av arkitektkompetens för både byggnader och publika utemiljöer.
- Försköna stadens publika miljöer både vad gäller underhåll, utveckling och gestaltning.
- Utföra gestaltungsutredningar i detaljplane-processen avseende både kvarter, byggnader, gaturum och parker.
- Skapa fler offentliga mötesplatser i staden; torg, gaturum, platser, parker, lekplatser, sponta-nidrottsplatser, stadsodling etc.
- Placera och utforma bebyggelse så att den vänder sig ut mot publika gaturum, parker och torg, exempelvis genom fler utåtriktade verksamheter i byggnaders bottenvåningar.
- Främja mångfunktionalitet.
- Skapa jämställda, trygga och tillgängliga offentliga gatu-, torg- och parkrum.
- Länka samman olika delar av staden med offentliga stråk och minska både fysiska och mentala barriärer.
- Föra dialog med, och involvera, medborgarna i stadsbyggnadsprocesser.
- Belysa trygghet och tillgänglighet ur jämställdhets- och barnperspektiv.
- Fördela områden för lek, rekreation, kultur, idrott och spontanidrott jämt över staden.
- Fortsätta traditionen att placera ut kvalitativ och spännande offentlig konst på gator och torg.
- Utforma staden så att den främjar daglig motion och inbjuder till fysisk aktivitet.
- Bryta utanförskaps- och innanförskapsområden.
- Viktiga mötesplatser i staden kartläggs, analyseras och utvecklas vidare.

► Bostäder

Behovet av fler bostäder är stort både i Hässleholm och i övriga landet. I Hässleholms stad ska det finnas bostäder för alla målgrupper och för de olika behov som människor har i olika skeden av livet. Boendemiljöerna ska också vara attraktiva och utformade så att människor kan leva hållbart.

Bostäder för alla

Bostaden är av stor betydelse för en individs hälsa och välbefinnande. Enligt Folkhälsomyndigheten påverkar boendeförhållanden hur väl en person klarar av utbildning och arbete, vilket i sin tur har en inverkan på hälsan. En fungerande bostadsmarknad med god rörlighet är även en viktig pusselbit i att främja den hållbara ekonomiska tillväxten. Inom Skåne, precis som i hela landet, är bostadsbristen stor. Bostadsbristen drabbar många olika segment i samhället men hårdast drabbar den särskilda grupper som har svag förankring på bostadsmarknaden eller sämre ekonomiska förutsättningar. Det handlar bland annat om ungdomar, äldre och nyanlända som får en allt svårare situation på bostadsmarknaden.

Inom Hässleholms stad ska det erbjudas en mångfald av olika boendetyper som passar olika målgrupper beroende på skede i livet. Alla bostäder behöver inte se likadana ut, för våra behov ser olika ut. Det ska vara möjligt att välja en boendeform som passar individuella förutsättningar och önskemål. Exempelvis kan villatäta stadsdelar kompletteras med mindre flerbostadshus och marklägenheter i kollektivtrafikhärlägen för en mer blandad befolkning och möjlighet för äldre att lämna sin villa och ändå bo kvar i området.

Idag är bostadsbehovet hos unga vuxna, äldre, nyanlända svenskar och hemlösa stort, såväl i kommunen som i regionen. Detta är grupper som efterfrågar hyreslägenheter, vilket det råder stor brist på i så gott som hela Skåne. Dessa grupper är många gånger även beroende av god kollektivtrafikförsörjning och trygga, säkra och gena gång- och cykelstråk för att nå stadens service, utbildning och arbete.

Riktlinjer för bostadsförsörjningen

Varje kommun ska enligt lag (SFS 2000:1383) ta fram riktlinjer för bostadsförsörjningen med syfte att skapa förutsättningar för alla kommunens invånare att leva i goda bostäder, och för att främja att ändamålsenliga åtgärder för bostadsförsörjningen förbereds och genomförs.

I Hässleholms kommun antogs Riktlinjer för bostadsförsörjningen i kommunfullmäktige 2017-09-25. Här anges målet om planeringsberedskap för cirka 4500 bostäder inom FÖP-området. Fem strategier presenteras för att vägleda kommunen i arbetet med att nå målsättningarna om bostadsbyggande och bostäder som möter invånarnas behov. Särskilda fokusgrupper vars behov granskas närmare i underlaget till riktlinjer för bostadsförsörjning inbegriper äldre, hemlösa och socialt utsatta, samt nyanlända och ensamkommande barn. För mer information se avsnitt Tema kommunal service och Riktlinjer för bostadsförsörjningen.

Befolkningstillväxt och bostadsbehov

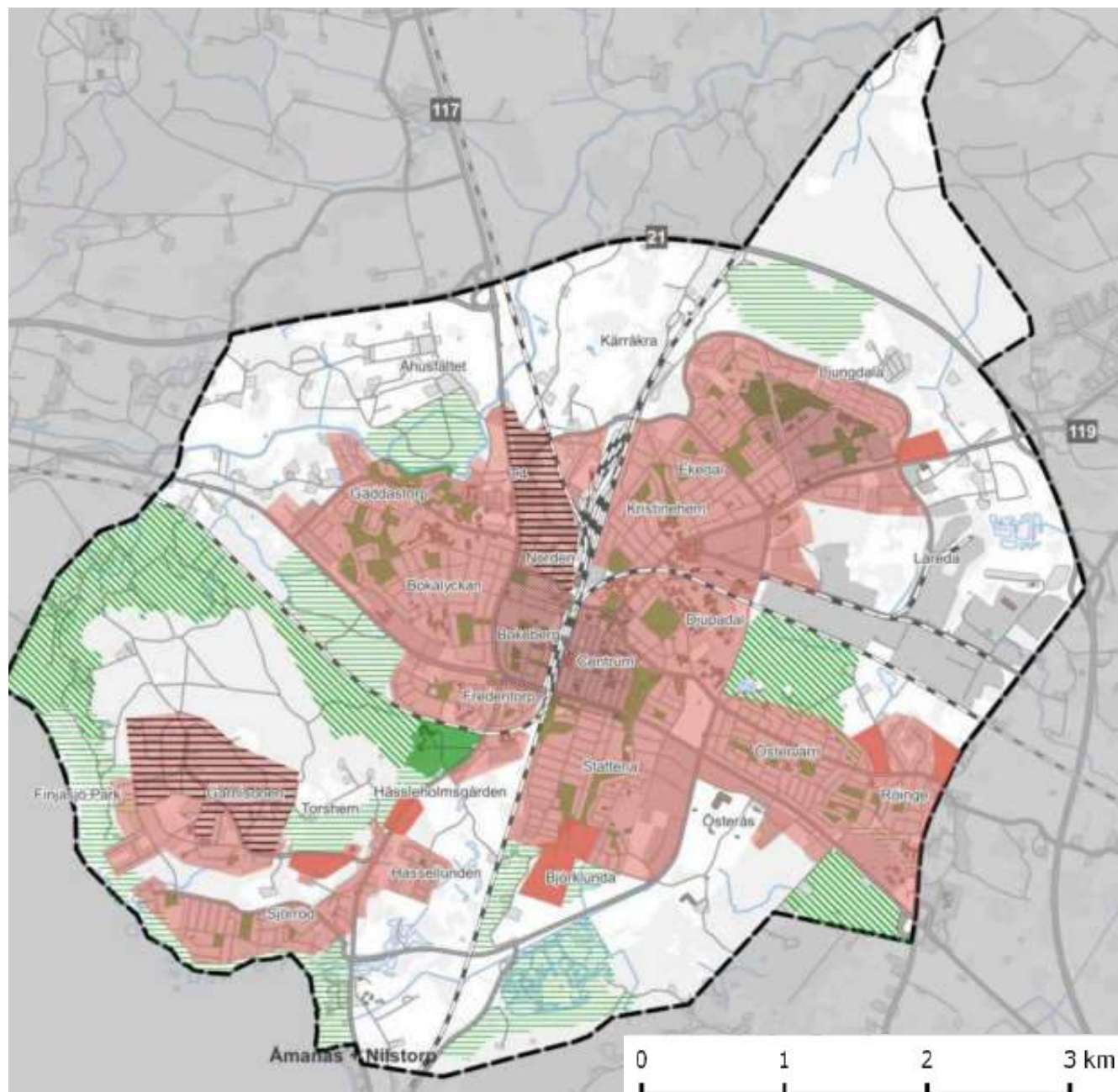
År 2017 bor ungefär 21 300 personer inom FÖP-området. Enligt den befolkningsprognos som togs fram 2017 kommer antalet invånare i Hässleholms stad vara 23 252 år 2030. Det innebär en befolkningsökning på 9,2 %, eller drygt 2000 personer. Med dagens hushållssnitt på 2,19 personer i Hässleholms kommun innebär detta att det behöver tillkomma strax över 1000 nya bostäder i området - drygt 1150 inkluderat Boverkets bostadsreserv. Hur många det bor i ett hushåll varierar dock beroende på sammansättningen av bostadsbeståndet.

När en höghastighetsstation placeras i Hässleholm kommer det att möjliggöra en stark expansion av staden, framförallt i stationsnära läge. Ett ökat bostadsbyggande är ett av målen med utbyggnaden av en höghastighetsjärnväg genom Sverige. Hässleholm och Kristianstad har tillsammans åtagit sig att bygga 7000 nya bostäder till år 2030. I FÖP:en ges planeringsberedskap för 4 500 nya bostäder. En större planeringsberedskap än den prognosticerade behovet av bostäder ger mer flexibilitet i vilka utbyggnadsområden som ska prioriteras. I rutan på nästa sida anges fördelningen över de större utbyggnadsområden som presenteras i FÖP:en, samt förtättningsmöjligheter.



Läs mer:

*Riktlinjer för bostadsförsörjningen i
Hässleholms kommun och
Underlag till riktlinjer för bostadsför-
sörjningen*



Planeringsberedskap för bostäder

Norden	ca 2000
Förtätning i Bokeberg	ca 500
Förtätning i Centrum	ca 500
Garnisonen	ca 1000
Nya utbyggnadsområden (Björklunda och Rönge)	ca 300
Förtätning inom staden	ca 200

Totalt: ca 4500

TECKENFÖRKLARING

	Förtätning
	Omvandling
	Ny blandad stadsbebyggelse
	Befintlig blandad stadsbebyggelse
	Natur Klass I* - framtida naturreservat
	Natur Klass I
	Parker
	Planens avgränsning

Stationsnära boende

Ny bostadsbebyggelse föreslås främst tillkomma i stationsnära läge och i kollektivtrafikstråk. Enligt bl.a. Region Skånes och Länsstyrelsens rapport **Stationsnära läge** finns det flera anledningar till att placera bostäder stationsnära, bland annat bidrar de i en funktionsblandning (exempelvis genom publika verksamheter i bostadshusens bottenvåningar) till mer liv och aktivitet under en större del av dygnet. En annan viktig anledning är att fler får möjlighet till och ser fördelarna med att välja hållbara färdmedel. En övervägande andel av bostadsbeståndet i Hässleholms stad finns inom en radie av 2000 meter från tågstationen, detsamma gäller större delen av de utbyggnadsområden som föreslås i FÖP:en. Flest nya bostäder ryms inom det stora omvandlingsområdet Norden, nordväst om stationen. Stadsdelen Bokeberg precis väster om stationen har stor möjlighet till förtätning. Nya bostäder tillkommer även i Björklundaområdet i stadens södra del, cirka 1500 meter från stationen. Inom T4-området och Garnisonen pågår omvandling mot blandad stadsbebyggelse. Garnisonen, situerat i planområdets sydvästra del cirka 2500 meter till Hässleholm C, kommer att knytas med ett starkt buss- och cykelstråk kopplat mot stationen.

Ytterligare möjlighet till nya bostäder finns genom förtätning av befintlig stadsbebyggelse. För mer information se **Utvecklingsområden** i kapitlet **Stadskaraktärer**.

Blandad stadsbebyggelse

Blandad stadsbebyggelse ska eftersträvas så att bostäder blandas med service, lättare verksamheter, kontor, handel och annan bebyggelse som inte är störande för omgivningen.

En funktionsblandad stad leder till att staden används jämnare över dygnet vilket innebär en ökad upplevd trygghet. De verksamheter som går att blanda med bostäder, t ex kontor, handel eller annan service, bidrar till att fördelarna med att bo i en stad förstärks. Det är också eftersträvansvärt att uppnå en blandning av upplåtelseformer, bostadstyper och bostadsstorlekar. För mer information se **Utvecklingsområden** i kapitlet **Stadskaraktärer**.

Nya sätt att leva

Vårt samhälle förändras ständigt och den ökande urbaniseringen gör att människor väljer att bo på olika sätt. Nya boendeformer dyker upp allteftersom; för några år sedan byggdes flera 55+-boenden, idag byggs i många kommuner så kallade trygghetsboenden. I Malmö har en variant av kollektivhusboende byggts. Det finns en trend som pekar mot att fler väljer att bo kvar centralt i staden, även med barn, och att hyresrätter (lägenhet, radhus etc.) är attraktiva boendalternativ.

Till detta kommer också att rekordmånga lever själva, eller lever i familjekonstellationer som inte tillhör den vanliga kärnfamiljen.



I Hässleholm har framför allt singelhushållen och de större hushållen blivit fler; hushållen med sju personer eller fler har ökat med drygt 48 procent sedan 2011, samtidigt som majoriteten av hushållen består av en eller två personer.

Boende att vara stolt över

Stolthet över boendet kan handla om allt ifrån fysiska förutsättningar, t.ex. välskötta, trygga och vackra omgivningar, till mentala föreställningar av området, dess identitet och plats i staden. Alla delar spelar en roll och en av uppgifterna i fördjupningen av översiktsplanen är att ge de fysiska förutsättningarna möjlighet att samspara så att goda och attraktiva boendemiljöer blir möjligt. Genom att tillföra många olika typer av kvaliteter i boendemiljön, samtidigt som staden byggs på ett hållbart sätt, kan bostädernas status och attraktivitet höjas. Det är viktigt att både befintliga och nya bostäder bidrar till förstärkning av de positiva värden som skapas med en ansvarsfullt förtätad stad. Dessa värden kan till exempel vara att man får ett större utbud av service, skolor, kultur och nöjen. Det är också viktigt att nya kvarter förses med entréer ut mot offentliga gaturum, inte minst för att bidra till levande gaturum. Ny bebyggelse ska inte innebära att man gör avkall på möjligheterna till närrekreation.

Gröna boendemiljöer

En attraktiv boendemiljö innefattar ytor för lek och utevistelse samt närhet till parker och natur av hög kvalitet. I Hässleholm finns god tillgång till fina naturområden vilket är en kvalitet som ska tillvaratas och utvecklas för att skapa attraktiva boendemiljöer. Det är också viktigt att det ställs höga krav på ytorna inom kvartersmark så att de utformas med stor omsorg och inbjuder till både lek och avkoppling. Om ytan inom den egna fastigheten är väldigt begränsad ska kompensationsåtgärder i närområdet ses som ett alternativ, t.ex. utveckling av en närliggande park. Läs vidare om parker och grönstruktur under Tema grönstruktur.

Bostäder i staden ska utformas på olika sätt för att passa olika målgrupper, med exempelvis uteplatser mot innergårdar på bottenplan, balkonger och gemensamma grönytor. Andra sätt att få in grönska i boendemiljön där det traditionellt inte finns någon yta är att anlägga gröna tak, planterbara bjälklag, stora balkonger och terrasser samt gröna väggar. Viktigt att ta med sig är att vi ska planera och gestalta goda livsmiljöer, inte bara bostäder.

Ställningstaganden

Kommunen ska verka för att:

- Hålla riktlinjer för bostadsförsörjningen aktuella.
- Bygga blandstad med blandade funktioner och ett varierat utbud av boendeformer, hustyper, lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer.
- Hålla planeringsberedskap för 4 000-5 000 nya bostäder i Hässleholms stad.
- Främst placera nya bostäder i tågstationsnära läge, i starka busstrafikstråk och där det finns redan utbyggd infrastruktur, med särskilt fokus på utvecklingsområdena Västra centrum och Garnisonen.
- Främja utformning av boendemiljöer och bostäder som bidrar till social närvaro, tillgänglighet, trygghet, god orienterbarhet och som tillgodoser barns, äldres och funktionshindrades behov.
- Uppmuntra nyproduktion av hyresrätter i olika storlekar samt lägenheter som är anpassade för äldre.
- Möjliggöra och bevara god tillgång till kvalitativ natur och parkmark inom bostädernas närområde med maximalt 200 meter till närmaste park eller rekreatiomsområde.
- Särskilt beakta barns behov av friytor i anslutning till bostaden.
- Skapa friytor i anslutning till bostäder som är skyddade från buller och avgaser samt utformade med gröna kvaliteter.
- Skapa attraktiv bostadsbebyggelse av god kvalitet och med hög arkitektonisk standard.
- Skapa goda förutsättningar för ett miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbart byggande.
- Bygga utåtriktade kvarter med fönster och entréer som vetter ut mot publika gaturum
- Tillgodose en attraktiv och anpassad utemiljö för boende inom äldreomsorgen.
- Undvika åtgärder som kan innebära att vägar och järnvägar av riksintresse påtagligt skadas eller som påtagligt försvårar tillkomsten och utnyttjandet av anläggningarna.

► Järnväg och station

Hässleholm är en av södra Sveriges viktigaste knutpunkter. Här sammanstrålar järnvägar från fem riktningar. Staden har vuxit fram kring järnvägen och järnvägen har även idag en stor betydelse för stadens identitet och utveckling. Hässleholm C ses som ett nav, en motor, i staden som också gör det möjligt att nå en större arbetsmarknadsregion och bidrar till ett ökat stadsliv. Den framtida höghastighetsstationen stärker Hässleholms roll som knutpunkt och möjligheten att utveckla stationsområdet.

Höghastighetsjärnväg och höghastighetsstation

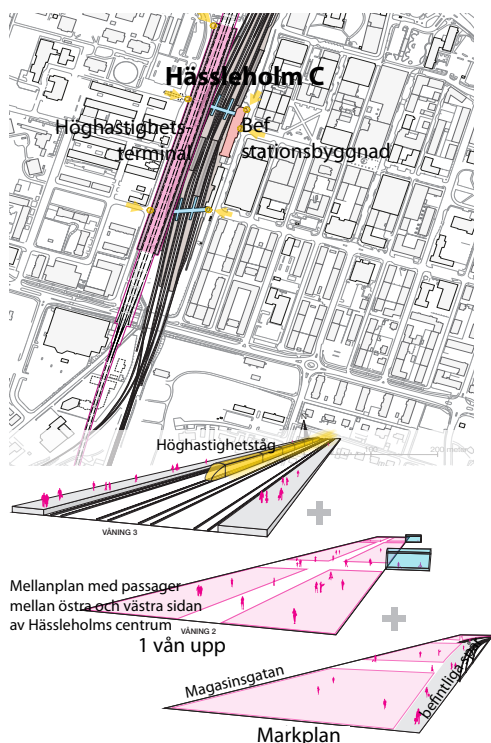
I Kapacitetsutredningen (Trafikverket, 2012) konstateras att det behövs åtgärder för att öka kapaciteten i järnvägssystemet för att lösa den kapacitetsbrist som det svenska järnvägsnätet lider av. I regeringens proposition *Investeringsförettag och hållbart transportsystem* (prop. 2012/13:25) görs bedömningen att en ny stambana för höghastighetståg bör byggas. Trafikverket rekommenderar att påbörja en separering av olika slags trafik, för att möta en förväntat kraftig trafikökning. Separeringen föreslås ske genom att nya banor byggs med möjlighet att kopplas samman till ett sammanhängande höghastighetsnät. I förlängningen kan den nya järnvägen kopplas på de höghastighetsbanor som finns och byggs i övriga Europa. Hässleholm är utpekad som stationsläge på den nya höghastighetsjärnvägen

och i regeringens direktiv om, och Trafikverkets förslag till, ny *Nationell transportplan 2018-2029* pekas etappen Hässleholm - Lund ut för byggstart under planperioden. I avtalet mellan kommunen och staten (Sverigeförhandlingen) finns inskrivet att en station ska placeras centralt i staden. Kommunen ska verka för att höghastighetsstationen integreras med befintlig station till en station och att den ska heta Hässleholm C. Olika lösningar för, och dragningar av, höghastighetsbanan ska utredas i samarbete med alla berörda parter för att nå bästa resultat. Avtalet beräknas undertecknas under våren 2018.

På de två spår som tillkommer kommer högre hastigheter att vara möjliga. I anslutning till höghastighetsjärnvägens stationslägen kommer ytterligare två spår att behövas, två kan nyttjas för förbifart och två för uppehåll vid

Visionärt förslag på utformning av västra stationstorget med entré till höghastighetsstation. Till höger i bild syns Glashuset, Norra station. (Illustration: Kreera samhällsbyggnad)





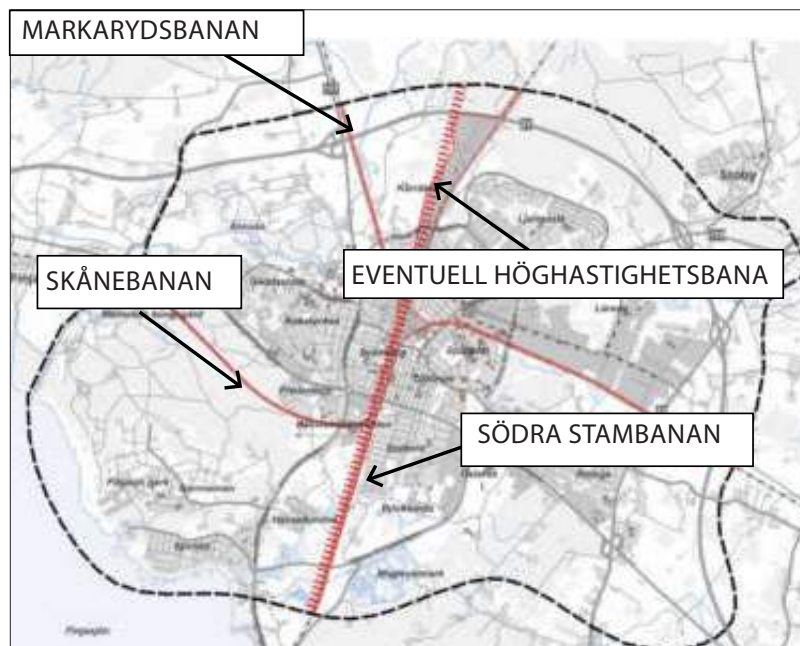
Möjlig placering av ny höghastighetsstation väster om befintlig station.

Bild: Kreera samhällsbyggnad.

Bilden visar kommunens vision.

stationen. Höghastighetståget är tänkt att konkurrera med flygtrafiken mellan Öresundsregionen och Stockholm, men även med biltrafiken. Ett dubbelspår motsvarar ca 15 bilfiler avseende transportkapacitet. För att kunna bygga en tät stad med miljövänliga transporter är höghastighetsjärnvägen en viktig komponent. På uppdrag av Hässleholms kommun studerade Kreera Samhällsbyggnad hösten 2014 hur en ny station för höghastighetståg kan integreras i staden. Södra stambanans ovanligt raka sträckning möjliggör att en ny höghastighetsstation kan byggas parallellt med den befintliga stationen. Den nya höghastighetsstationen föreslås placeras på en cirka 12 meter hög bro genom staden i den västra delen av stationsområdet. Den nya stationen får en stadsmässig entré mot väster och kopplas samtidigt samman med den befintliga stationen.

En höghastighetsbana rakt genom staden ger stor påverkan på sin omgivning både visuellt och ljudmässigt. Det är av största vikt att banan ges en omsorgsfull och stadsmässig utformning på sträckan genom staden. Genom att bygga järnvägen på pelare kan utrymmet undertill användas för annat, som exempelvis vänthall, terminalbyggnad, parkering, gångpassager m.m. och därmed minska barriäreffekter. Förutom kortare restider och att Hässleholm knyts närmare både Malmö/Köpenhamn och Stockholm blir



Järnvägarna i Hässleholm och kommunens förslag till sträckning av framtida höghastighetsbana. Bilden visar kommunens vision.

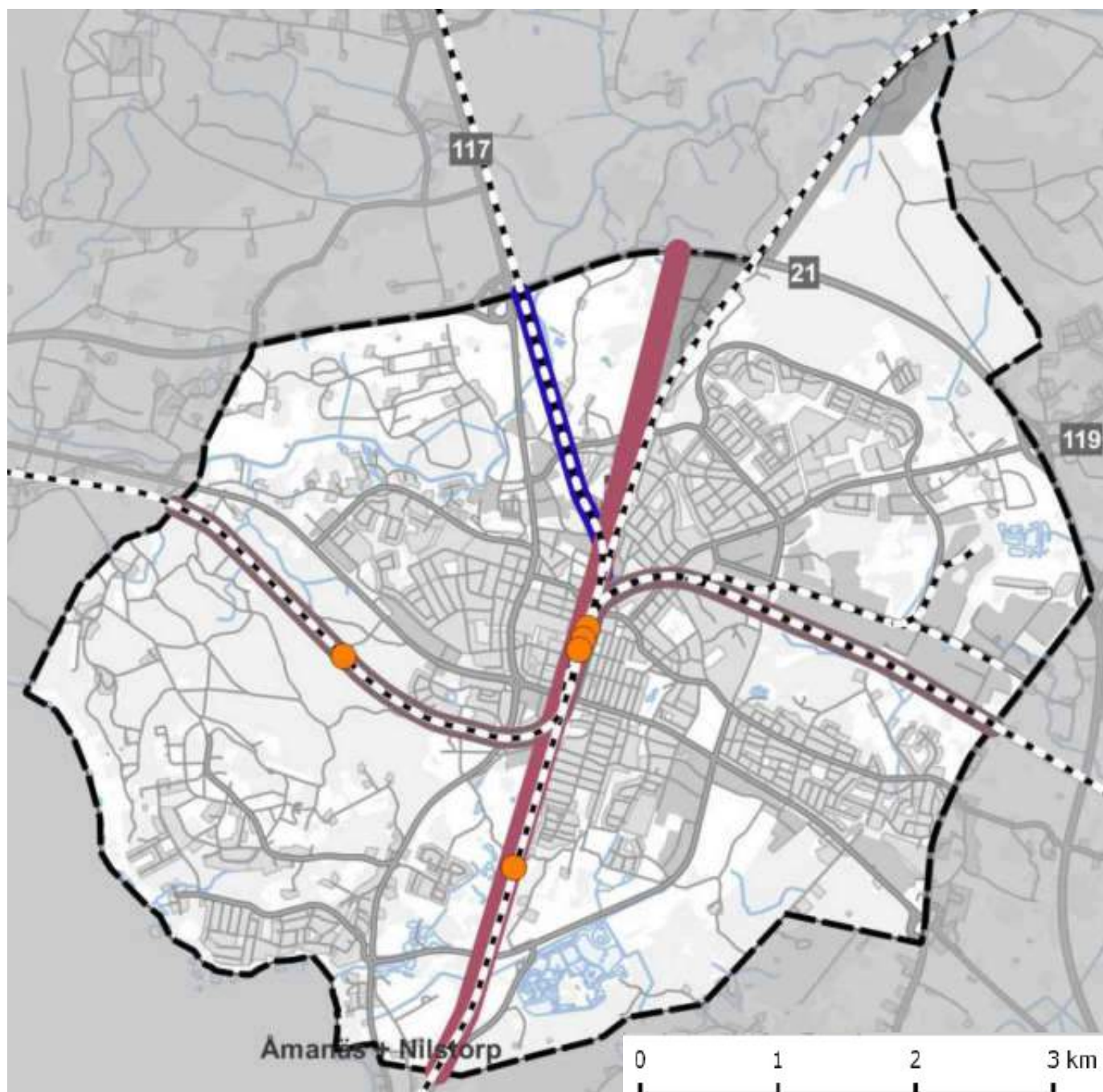
en av de stora effekterna av en höghastighetsjärnväg att kapacitet frigörs på den befintliga järnvägen. Det är en förutsättning för att både regiontrafiken och godstrafiken ska kunna expandera och ges ökad turtäthet, bl.a. enligt Region Skånes prognoser.

Stationen som mötesplats

En attraktiv stationsmiljö tillsammans med en attraktiv stadskärna och ökad kapacitet på järnvägarna ökar stationens och stadens tillväxtpotential. Hässleholm C ska vara en mötesplats på lokal, regional, nationell och internationell nivå. Hela det stationsnära området ska symbolisera det goda mötet, både i form av publika byggnader och offentliga platser. Här finns möjlighet till kontor, service, handel, hotell, kongresscenter etc.

Tågtrafiken har under senare år ökat stadigt och resandet förväntas enligt Region Skånes prognos att fortsätta att öka kraftigt. Hässleholm C har ca 14 000 resenärer dagligen år 2017. Enligt Region Skånes prognos för år 2020 kommer Hässleholm C att ha 21 000 resenärer/dag och för år 2035 ca 33 000 resenärer/dag, vilket är i paritet med Lund C år 2017. Prognosen avser endast Region Skånes egen trafik och inkluderar inte framtida höghastighetståg.

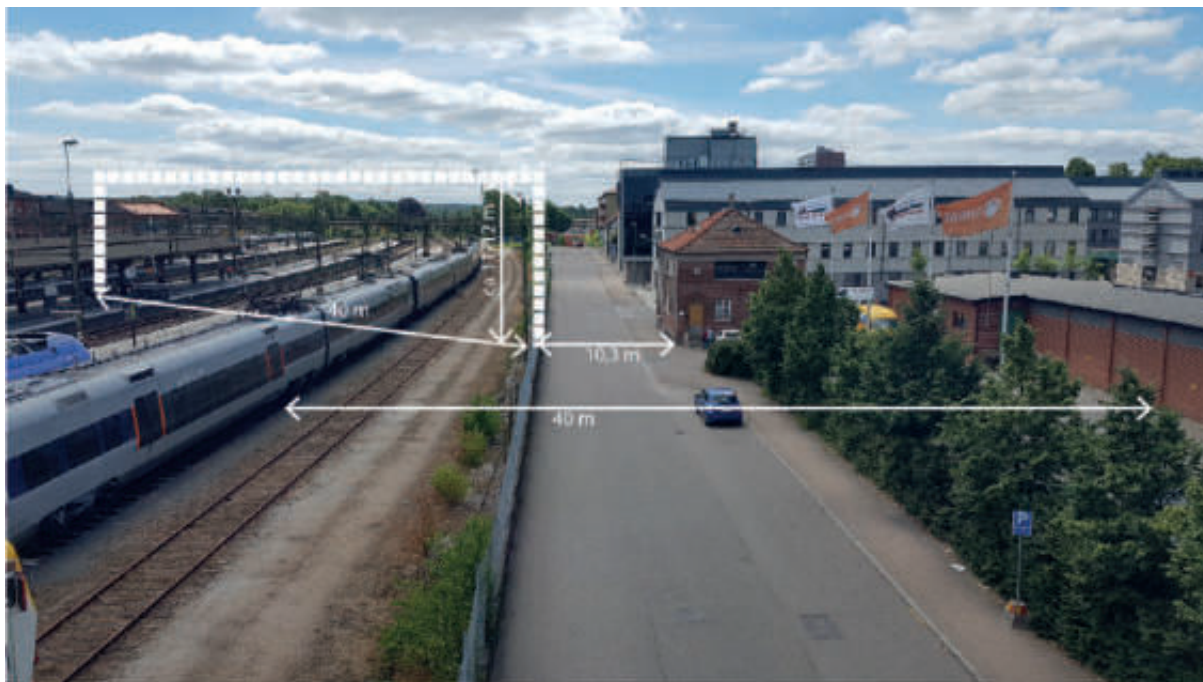
För att hantera ökad tågtrafik och nya tågslag behöver kapaciteten och strukturen på Hässleholm C förändras



Karta 6. Markreservat för Skånebanan, Markarydsbanan samt kommunens förslag till sträckning av framtida höghastighetsbana. Bilden visar kommunens vision.

TECKENFÖRKLARING

- Nya G/C-övergångar
- Befintlig järnväg
- Markreservat höghastighetståg
- Markreservat Skånebanan
- Markreservat Markarydsbanan
- Trafikområde järnväg
- Planens avgränsning



För utbyggnad av fyra nya spår, inkl två perronger m.m., för höghastighetsjärnvägen krävs ett utrymme om ca 40 meter genom centrala Hässleholm. Bilden visar vilken mark höghastighetsjärnvägen tar i anspråk, dels vid markförläggning, dels då banan byggs på pelare över befintlig bangård. Bilden är tagen söderut från gångbron vid Hässleholm C, rakt ovan Magasinsgatan.

oavsett om staden får en ny höghastighetsstation eller inte. Stationen behöver fler entréer och bättre koppling till staden runt omkring. Nya gångförbindelser kan bidra till att minska järnvägens barriäreffekt samtidigt som åtkomsten till perrongerna ökar. På sikt är det önskvärt att öppna upp stationsområdet så att den sydöstra perrongen (spår 1a/15) kan nå direkt från järnvägsgatan. Dessutom behövs fler väntytter, cykelparkeringar och utökad information inom stationsområdet. Flera centralt placerade parkeringshus kan också bidra till ökad tillgänglighet till Hässleholm C (se tema Trafik).

Hässleholms kommun har tillsammans med Trafikverket, Region Skåne och Jernhusen genomfört en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för Hässleholms C med syfte att utreda och föreslå lösningar för att utveckla Hässleholm C ur ett resenärsperspektiv. ÅVS:en är godkänd och en verksamhetsplan ska tas fram av Trafikverket. Parterna ska teckna en avsiktsförklaring för viktiga delar i denna utveckling av stationen, som är förbättringar avseende:

- Tillgängligheten till plattformarna och kopplingar mellan de östra och västra delarna av stationsområdet.
- Plattformarnas funktion samt utrustning och information på plattformarna och i stationsområdet.
- Tillgänglighet till stationen för fotgängare och

cyklister samt parkeringsmöjligheter för bil och cykel.

- Stationsområdets väntytter och entréer.

Höghastighetsstationen ska inte ses isolerat från de befintliga järnvägarna och stationen. Den bör istället planeras som en terminal inom Hässleholm C, på samma sätt som olika flygterminaler är en del av en flygplats.

Barriärer "byggs bort"

Järnvägsspåren som skär genom staden är en fysisk barriär för människors rörelser. Barriäreffekten behöver minskas genom säkra och strategiskt placerade passager. Passagera ska vara trygga, säkra och utformade för att passa in i stadsmiljön. Särskilt fokus läggs på att minska barriäreffekten kring stationsområdet, mellan Järnvägsgatan och Magasinsgatan, till exempel genom nya gångbroar över stationsområdet. Nya passager behövs även mellan Gäddastorp och Garnisonen och mellan Statten och Hassellunden. Passagera byggs lämpligen i samband med ombyggnation av järnvägarna.

Södra stambanan

Södra stambanan mellan Lund och Hässleholm har stora kapacitetsbegränsningar. Det innebär att sträckan är en av de största flaskhalsarna på stambanan och att kapacitet saknas för att utveckla tågtrafiken ytterligare i höghastighet.



För att höja kapaciteten planerar Trafikverket bland annat att bygga ytterligare förbigångsspår men på sikt krävs utbyggnad till fyra spår. En framtida höghastighetsjärnväg frigör kapacitet på södra stambanan som gör att godstrafik samt regional persontrafik kan utökas.

Skånebanan

Skånebanan mellan Kristianstad och Helsingborg behöver byggas ut till dubbelspår för att öka kapaciteten både för persontrafik och godstrafik. Skånebanan är viktig för att förbinda södra Sverige i öst-västlig riktning mellan Karlskrona och Helsingborg. Sträckningens betydelse ökar ytterligare när det gäller att transportera resenärer till och från en framtida höghastighetsstation. I Hässleholm måste Skånebanan idag korsa Södra stambanan i samma plan. Vid planeringen av en framtida höghastighetsbana genom Hässleholm kommer bl. a. en framtida dubbelspårsutbyggnad med planskildhet för Skånebanan mot Kristianstad att beaktas. Planeringen för två spår på Skånebanan måste ske parallellt med planeringen för höghastighetsjärnvägen för att en spårport för planskild korsning med höghastighetsjärnvägen på bästa sätt ska kunna integreras vid Hässleholm C. Likaså krävs en lösning för fortsatt koppling av godsspår till Låreda industriområde. Godståg kräver att spårutbyggnaden uppgår till maximalt 10 ‰ (promille). Således kommer en sänkning av denna del av Skånebanan att få konsekvenser.

Markarydsbanan

Markarydsbanan mellan Hässleholm och Halmstad behöver även den förstärkas för att möjliggöra en utökad trafikering med både regionala pågatåg, fjärrtåg och gods. En ÅVS för Markarydsbanan har påbörjats under 2017. Målet är att kunna starta persontrafik från de halländska orterna Knäred och Veinge. Det kräver bl.a. nya mötesspår och kapacitetshöjande åtgärder på Halmstad C.

Kommunens övriga stationsorter

En utbyggnad och ökad kapacitet på samtliga järnvägar är av stor vikt för kommunens övriga sju stationsorter; Tytinge, Vittsjö, Bjärnum, Hästveda, Vinslöv, Ballingslöv och Sösdala både för att de var för sig ska kunna utvecklas men också för att knyta dem närmare och stärka Hässleholms stad. Minst två avgångar per timme bör finnas för att kollektivtrafiken ska upplevas som attraktiv. Med en ny höghastighetsjärnväg kan södra stambanan avlastas och möjlighet finns då till ökad trafikering med lokal- och regionaltåg till och från dessa orter.

Gods och logistik

Hässleholm är idag ett viktigt nav för godstransporter på järnväg. T.ex. vänder godståg i Hässleholm C på väg mot Blekinges hamnar. Hässleholm som nav ska stärkas ytterligare genom vidare utveckling av godstransport- och logistikverksamhet i anslutning till både järnväg och riksväg. Norr om riksväg 21 finns planlagd mark (Hässleholm Nord) för ett nytt större verksamhetsområde som kan kopplas till järnväg och riksväg. För att den delen av området som är detaljplanlagt för kombiterminal ska kunna användas behövs anslutnings- och överlämnandespår från Södra stambanan.

Inom Hässleholms bangård finns en lastplats för omlastning av gods. När området väster om järnvägen utvecklas för blandad stadsbebyggelse och en höghastighetsbana dras fram i området behöver lastplatsen flyttas, lämpligen till Hässleholm Nord.

Genom det befintliga verksamhetsområdet Låreda går ett industrispår som ansluter till Skånebanan. Industrispåret kan användas för transport av gods till och från verksamheter inom Låredaområdet. Det är positivt ur miljöhänsyn att transportera gods på industrispåret, särskilt om det i framtiden elektrifieras. För att den västra delen av Låreda ska kunna utvecklas som handelsområde måste transporter med farligt gods på industrispåret upphöra.

Depå för persontåg i Kärråkra

Under 2017 påbörjades bygget av en depå för underhåll av persontåg i Kärråkra, utmed södra stambanan norr om staden. Samtliga Öresundståg kommer att kunna servas i depån. Den kommer att, efter färdigställande, bestå av fem byggnader som innehåller verkstad, kontor, städbyggnad, hjulsvarv, kombihall, en mottagningsstation samt en städplattform. Depån stärker Hässleholm som järnvägscentrum och ger möjlighet att knyta ytterligare verksamheter och utbildningsinstitutioner med koppling till järnvägstrafik.

Fortsatt arbete

Viktiga frågeställningar att arbeta vidare med är:

1) Konsekvenser och möjligheter med en station byggd på pelare

- Höghastighetsbanan korsar befintlig järnväg, station och bebyggelse inne i Hässleholm. Hur detta ska hanteras behöver studeras vidare i linje med den gemensamt antagna samverkansöverenskommelsen SamverkanhöghastighetsjärnvägHässleholm–Lund.
- Stationens koppling och funktion som del i staden och resecentrumet behöver fördjupas.
- Den konventionella järnvägen genom Hässleholm inklusive dess anslutningar i fem riktningar kommer även med en höghastighetsstation byggd behöva ytterligare åtgärder för att säkra funktionen i det regionala pendlingssystemet och för godstrafiken. Den konventionella anläggningens behov och resecentrumfunktionen, ihop med stadens sammankoppling över järnvägsbarriären har beroenden och kopplingar som behöver utredas vidare.
- I Hässleholm ansluter Skånebanan och Markarydsbanan på västra sidan om den planerade höghastighetsbanan. En sådan utformning skapar en nivåkonflikt med den befintliga järnvägen bedöms inte möjligt med höghastighetsbanan i samma våningsplan. I det fortsatta arbetet med höghastighetsbanan genom Hässleholm, kommer banans höjd- och sidläge genom staden att utredas, med hänsyn till befintliga förhållanden.

2) Buller

- Buller från en höghastighetsbana kan vara betydande. Detta medför att banan och området kring stationen behöver särskilda bulleråtgärder för att möjliggöra en tät exploatering in på järnvägen. Utvecklingen av nya höghastighetståg går framåt och framtida tåg förväntas bullra mindre än de tåg som finns i Europa idag. Med osäkerhet för hur mycket buller tågen emitterar i framtiden behöver planeringen av området ske utifrån alternativa scenarier för hur mycket åtgärder som krävs och på bebyggelse och på själva anläggningen.

Ställningstaganden

Kommunen ska verka för att:

- Höghastighetsjärnväg placeras upphöjt på pelare genom staden med station på Hässleholm C.
- Södra stambanan, Skånebanan och Markarydsbanan utvecklas och ges kapacitetshöjning.
- God utformning av stationsområdet och höghastighetsjärnvägen.
- Bidra till utveckling av Hässleholm C och stationsområdet för att möta framtida rese- och transportbehov, inklusive nya passager över järnvägen.
- Bidra till utveckling av stationsområdet till en mötesplats på lokal, regional och nationell nivå.
- Utveckla Hässleholm som centrum för transport och logistik.
- Främja transport av gods på järnväg och anslutning av verksamhetsområden till järnvägsnätet.
- Utöka trafikeringen med pågatåg till/från kommunens övriga stationsorter.
- Skapa fler passager över eller under järnvägen för att minska järnvägens barriäreffekter.
- Genomföra detaljplanen för Hässleholm Nord.
- Elektrifiera industrispåret i Läreda.

Trafik

Med fler boende och verksamma i staden ökar trycket på stadens trafiksystem. Fler rör sig till och från centrum, mellan stadsdelarna och till de tätortsnära rekreationsområdena. Det befintliga trafiknätet ska hantera alla trafikslag och transportera så många som möjligt på ett ytsnålt, effektivt, tryggt och hållbart sätt.

Hållbara transporter prioriteras

Det framtida trafiksystemet måste utvecklas med människan i fokus och vara både socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbart. Det är viktigt att stadens gångvägnät, cykelvägnät och kollektivtrafik lyfts till samma standard som stadens biltrafiknät. Samtidigt måste arbete ske med påverkansåtgärder (mobility management) och styrning av till exempel parkeringsutbudet. I skapandet av den urbana småstaden, för alla människors lika villkor, hälsa och trygghet, ska trafikstrukturen underlätta för fler att gå, cykla eller åka kollektivt. Att öka andelen hållbara transporter i staden bidrar också till att minska buller, trafikolyckor och miljöpåverkan.

Särskilt i centrum ökas gående, cyklister och bussars framkomlighet. Närhetsprincipen gäller i stadskärnan vilket innebär att de som åker kollektivt, går eller cyklar ska komma närmare målpunkten än de som kör bil. Cykelparkeringar ska till exempel placeras närmast stationen. Goda bytespunkter ska placeras där man kan byta mellan olika trafikslag. Hässleholms C är knutpunkten där alla trafikslag sammansträlar, en så kallad intermodal bytespunkt. Vid dessa punkter kan service som realtidsinfo, cykelpumpar, väderskyddad cykelparkering mm. med fördel erbjudas.

Fler boende och verksamma i staden behöver inte betyda att antalet bilresor ökar. Om andelen resor med bil minskar från dagens 69 % till 57 % som är det regionala genomsnittet, kommer antalet motorfordonsresor att ligga på ungefär samma nivå som idag. I trafikplan för

Hässleholms stad (remissversion 2017-03-14) anges detta som ett realistiskt mål för år 2030, om de insatser för beteendepåverkan och infrastrukturella förbättringar för cykel-, gång och kollektivtrafik som pekas ut genomförs.

Gångtrafik

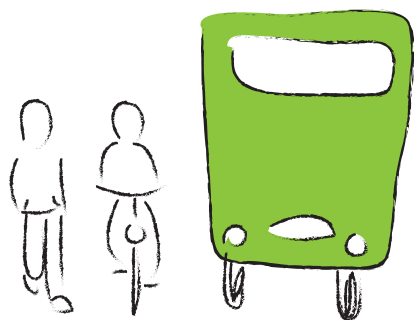
Att bygga för gångtrafik innebär bland annat att utveckla gångfartsgator i form av gångfartsområden och gågator i centrum. Gångfartsgator ska utformas och placeras så att det enkelt går att ta sig till fots till målpunkter som busshållplatser, skolor, vårdcentraler etc. Gaturummets skala, funktion, utformning och säkerhet bör anpassas efter gåendes behov av trygghet, säkerhet och framkomlighet, exempelvis med hjälp av god belysning och tillgänglighetsanpassning. För att det ska vara attraktivt och säkert att röra sig till fots är det viktigt att gångbanorna är av god kvalitet och standard men också att de underhålls och snöröjs. Alla invånare ska tryggt kunna röra sig till fots i hela staden. Omvägar, nivåskillnader och osäkra gatukorsningar byggs bort.

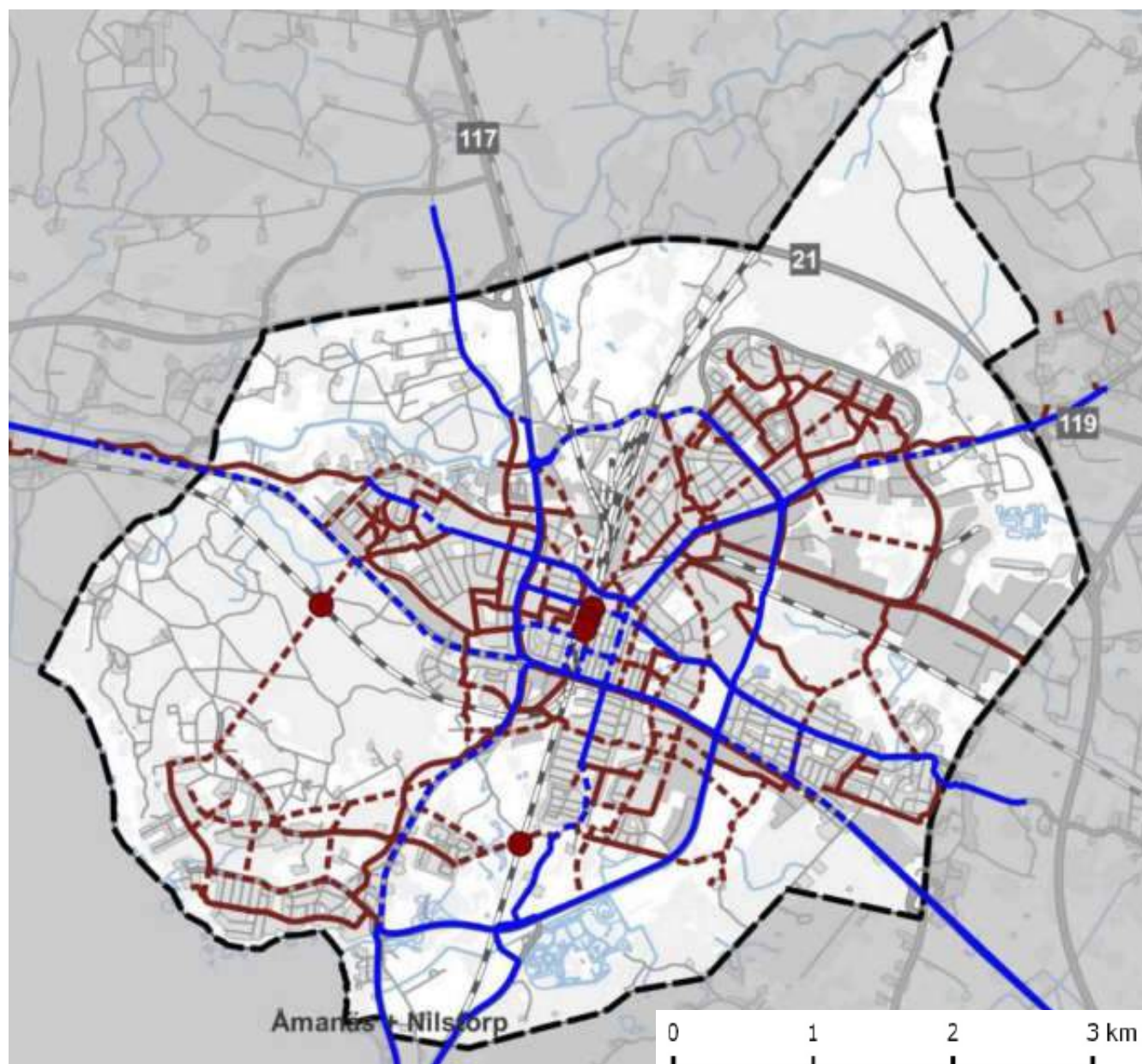
Järnvägarna som korsar staden blir till barriärer framför allt för gående och cyklister som kan tvingas ta stora omvägar. Befintliga passager över och under järnvägen behöver förtydligas och göras tryggare samtidigt som fler och bättre passager kan skapas på sikt, till exempel i samband med utbyggnad av järnvägen eller i det fall skånebanan grävs ned.

Cykeltrafik

Cykeln är ett hållbart och effektivt transportmedel med hög framkomlighet vars infrastruktur behöver uppnå samma standard som bilvägnätet. Cyklisters stråk följer stadsbussarnas men har även likheter med bilisternas rörelser då de söker gena och enkla vägar till målet. I framtiden kommer troligtvis andelen elcyklar och lådcyklar att öka vilket ställer ytterligare krav på framkomlighet och utrymme, både i cykelgatunätet och när det gäller cykelparkeringar.

Det befintliga cykelnätet behöver byggas ut och

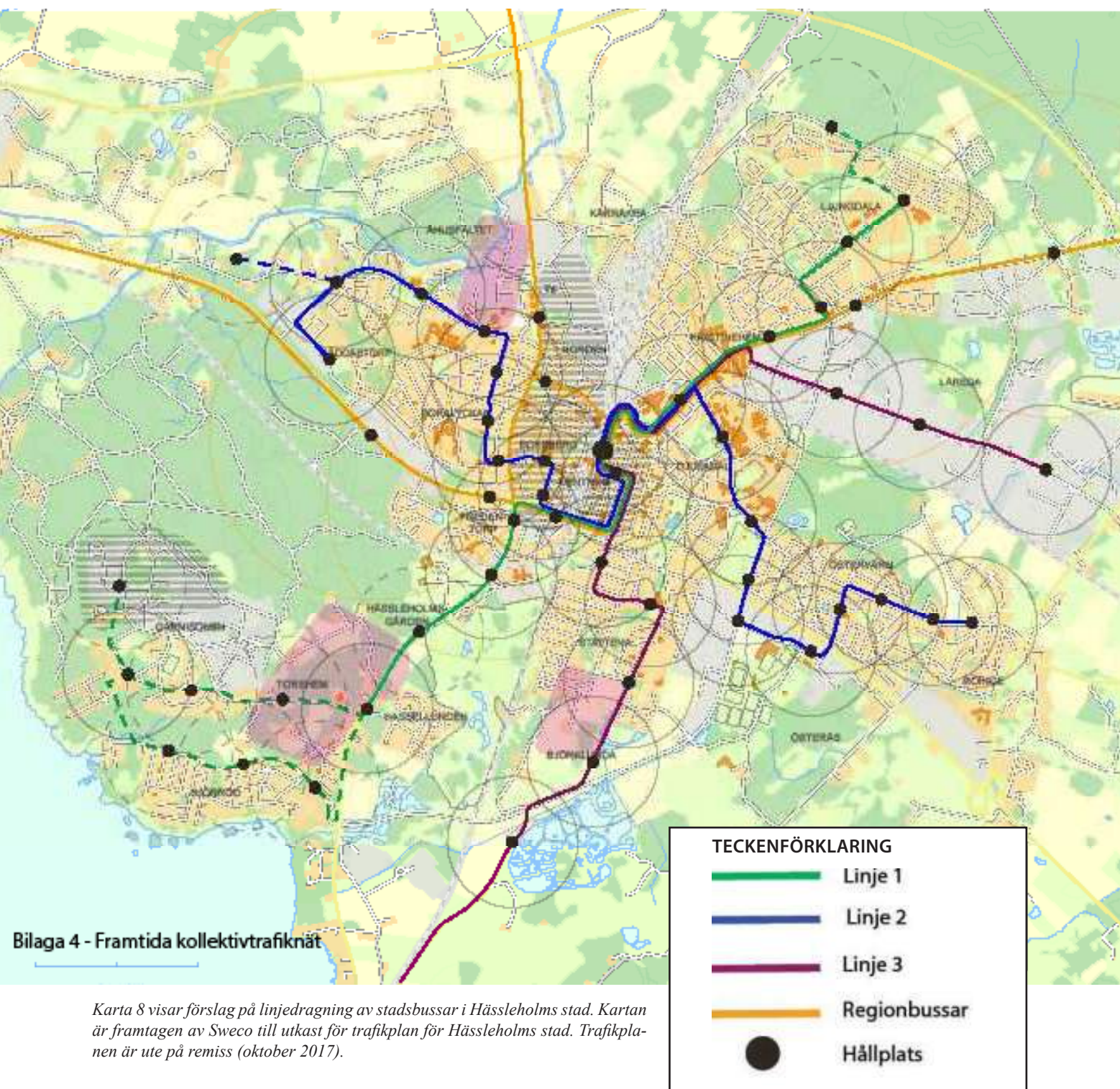




Karta 7 visar befintliga och framtida cykelstråk i Hässleholms stad. Kartunderlaget är framtaget av Sweco till utkast för trafikplan för Hässleholms stad. Trafikplanen är ute på remiss (oktober 2017).

TECKENFÖRKLARING

- Planens avgränsning
- Nya G/C-övergångar
- Befintliga huvudcykelstråk
- Nya huvudcykelstråk
- Befintliga lokala cykelstråk
- Nya lokala cykelstråk



HLM + = sant

kompletteras både inom den befintliga bebyggelsen och i nya områden. Ett huvudnät för cykeltrafiken föreslås som snabbt, enkelt och attraktivt leder till och från centrala Hässleholm, till ytterområdena i staden, Finjasjön och vidare till omgivande tätorter. På huvudcykelnätet ska cykeltrafiken alltid prioriteras i korsningar med motorfordon. Huvudnätet kompletteras med ett lokalt cykelnät för att täcka upp och knyta samman hela staden. Kristianstadsvägen/Tredje Avenyn är en gata som bör prioriteras för att göras mer stadsmässig och utvecklas till att bli en av stadens viktiga cykelgator.

Cyklister hör till kategorin oskyddade trafikanter och trafiksäkerhet mellan motorfordon och cyklist, men även mellan cyklist och gående, är därför mycket viktigt. Singelolyckor är dock den vanligaste olyckstypen för både fotgängare och cyklister. Närmare 50 % av dessa kan relateras till frågor om drift och underhåll och vägarnas utformning. Av stor betydelse är också den upplevda tryggheten, vilken måste tas hänsyn till vid planering och utbyggnad av cykelnätet, exempelvis genom väl upplysta cykelgator nattetid och genom att undvika gång- och cykeltunnlar.

Gång och cykel är två separata trafikslag och bör vara tydligt separerade från varandra för att gång- och cykelgatorna ska upplevas som säkra och med hög framkomlighet.

Biltrafik

Smarta huvudstråk för bil ska leda trafiken mellan de viktigaste målpunkterna i staden utan att belasta centrum i onödan. På så sätt kan framkomligheten underlättas, samtidigt som onödig rundkörning och genomfart i bostadsområden undviks. Det befintliga gatunätet kan utnyttjas på ett mer effektivt sätt och trafiken ledas på de mest trafiktåliga gatorna. Om andelen motortrafik fram till år 2030 ligger på samma andel som idag behövs ingen utbyggnad av gatunätet.

Magasinsgatan är en viktig matargata för hämtning, lämning och ersättningsbussar till stationen. Denna funktion bedöms bli ännu viktigare för anslutning till en framtida höghastighetsstation.

En aktuell hastighetsplan för högsta tillåtna hastigheter på stadens olika gator bör tas fram och hållas ajour, för att bidra till att få en trafiksäker miljö, samtidigt som buller från trafiken minskar. Gatorna och gaturummen utformas för trygghetens och attraktivitetens skull i relation till

den skyltade hastigheten. Till exempel kan allé- och trädplanteringar längs gatorna bidra till att gaturummet upplevs smalare och att bilister därmed håller en lägre hastighet.

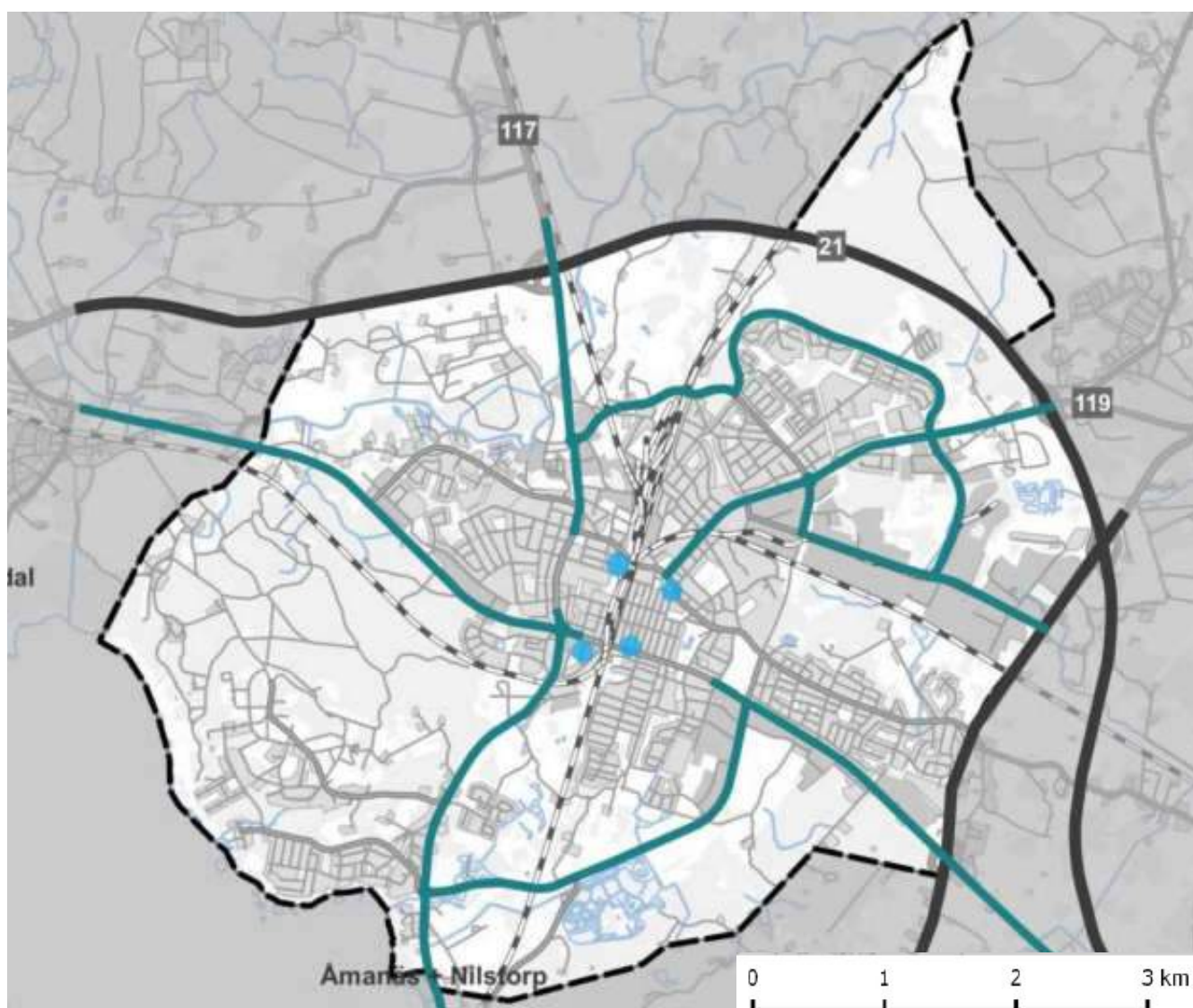
Kollektivtrafik

Hässleholm C är bytespunkt mellan buss och tåg och ger goda förutsättningar för arbetspendling och fritidsresor till kommunen från hela Skåne med omland. Med en framtida höghastighetsstation ges ännu större möjligheter. Läs mer under Tema Järnväg och station.

Stadsbussarna och regionbussarna länkar samman stadsdelarna med centrum och staden med omkringliggande orter. Idag finns tre stadsbusslinjer som sammanstrålar vid Hässleholm C.



Foto: Erik Mårtensson



Karta 9 visar huvudvägnätet för Hässleholms stad samt förslag på placering av nya större parkeringshus. Kartunderlaget är framtaget av Sweco till utkast för trafikplan för Hässleholms stad men har redigerats i arbetet med FÖP:en.

TECKENFÖRKLARING

- Större parkeringshus
- Huvudvägnät
- Riksväg
- Planens avgränsning

Läs mer:

- Trafikstrategier för Hässleholms kommun (antagen 2017-09-25)
- Förslag till trafikplan för Hässleholms stad (2017).

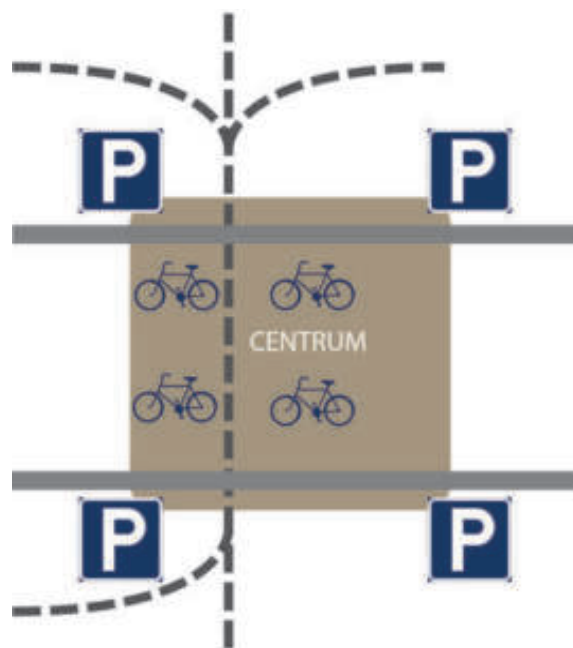
Kollektivtrafik med stadsbuss ska ha gen linjedragning och försörja alla stadens större bostads- och verksamhetsområden. Region Skåne, kommunen och trafikoperatören arbetar tillsammans för ett nytt linjenät som ska ersätta dagens slingor. Genom smarta lösningar i befintliga gaturum kan framkomligheten för stadsbussarna underlättas. För att kollektivtrafiken ska vara attraktiv ska den vara snabb, tillförlitlig, säker och lättillgänglig för alla resenärer. Det är också viktigt att tänka "hela resan", det ska finnas goda möjligheter att ta sig vidare med cykel eller till fots till och från kollektivtrafikheter.

Bebyggelseplanering och stadsbussplanering går hand i hand vilket innebär att ny bebyggelse främst ska förläggas längs med kollektivtrafikstråk. Kollektivtrafikförsörjning beaktas tidigt i planprocessen och vid utformning av nya bebyggelseområden, så att nya områden har god kollektivtrafikförsörjning redan från start. Välanvända busshållplatser fungerar också som mötesplatser och bör utformas estetiskt tilltalande och för mångfunktion.

Parkering

Att lösa parkering för bilar och cyklar på ett smart och yteffektivt sätt är av största vikt, både vid förtätning och nybyggnation i staden. Parkeringsnormer för bil och cykel ska vara tidsenliga och funktionella för den urbana staden Hässleholm. Boende i staden ska kunna äga en bil och ha den tryggt parkerad, inte minst för att kunna arbetspendla med gång, cykel och kollektivtrafik. Högre bebyggelsevolym och fler boende innebär att bilparkering i framtiden måste ske i flera plan och integreras i stadsbebyggelsen. Gatuparkering och markparkering i de mest centrala delarna begränsas till förmån för gaturum, torg och platser för människor och stadsliv.

Cykelparkering ska alltid placeras närmast målpunkter som stationen, butiksentréer och skolor.



Parkeringshus i strategiska lägen kring centrumkärnan kan tillgodose behovet av parkering för boende, besökare till centrum samt tågresenärer. Attraktiva cykelparkeringar ska ligga nära Hässleholm C.

För att cykelparkeringar ska vara attraktiva bör det finnas gott om väderskyddade parkeringar, plats för lådcyklar och möjlighet att ladda elcyklar. För att yteffektivisera cykelparkeringen är t.ex. tvåplansparkering ett alternativ.

Bilparkering för besökare till staden föreslås samlas i större anläggningar strategiskt placerade i anslutning till stadskärnans ytterkant. Trafik till stadens centrala delar ska enkelt och snabbt finna en parkering här och därefter besöka centrum till fots. På så sätt minskas söktrafik och genomfartstrafik i centrum.

För att ge förutsättningar för ett långsiktigt hållbart transportsystem bör man vara restriktiv med parkeringsplatser vid arbetsplatser och målpunkter som kan nås med kollektivtrafik men vara mer frikostig med parkering vid bostäder. Parkeringsnormen kan reduceras



om fastighetsägaren arbetar med åtgärder som uppmuntrar till hållbart resande, till exempel medlemskap i bilpool och utlåning av lådcyklar. Vid bostadsbyggnation ska friyta för lek och utevistelse prioriteras framför bilparkering ifall det inte finns utrymme att anordna båda delar, enligt plan- och bygglagen.

Mobility Management

För att påverka invånarnas transportval och resval så att fler väljer hållbara trafikslag bör kommunen arbeta med attityd- och beteendepåverkan, så kallad mobility management. Exempelvis kan man sprida information om kollektivtrafikens linjer, turtäthet och avgångstider eller rekrytera testresenärer som får prova på att arbeta pendla med kollektivtrafik, eller erbjuda lånecyklar, cykelskola m.m.

Varutransporter

Rationella och effektiva varutransporter eftersträvas inom staden för att minimera påverkan på stadsmiljön och människors säkerhet och framkomlighet. Exempelvis kan transporter till butiker i stadskärnan regleras till vissa tider på dygnet så att lastbilar inte behöver angöra i stadskärnan under de tider när flest människor rör sig på gator och torg. Varutransporter inom centrum kan också med fördel utföras med mindre bilar och lådcyklar

Vägar av riksintresse

Riksvägarna 21 och 23 samt väg 117 är utpekade av Trafikverket i det funktionellt prioriterade trafiknätet. Det innebär att vägarna är viktiga för regional pendling och långväga godstransporter och att regional framkomlighet och tillgänglighet därför ska prioriteras. Det är till dessa vägar som genomfartstrafik ska hänvisas.

Korsningar för fotgängare och cyklister

Överlag eftersträvas övergångar där fotgängare, cyklister och motortrafik rör sig på samma plan. Detta fungerar som ett sätt att sänka hastigheter men upplevs även som tryggare än tunnlar och broar. Tillgänglighet för gång och cykel är dock av högsta prioritet och det behöver utvecklas flera nya övergångar över järnvägen, särskilt viktigt blir detta i samband med utbyggnaden av Hässleholm C till en höghastighetsstation. Se karta 7 för en översikt. Det finns också behov av att förbättra och utveckla vissa befintliga korsningar, detta bör utredas vidare i trafikplanen för Hässleholms stad.

Ställningstaganden

Kommunen ska verka för att:

- Hålla trafikstrategi och trafikplan aktuella.
- Främst placera nya bostäder i tågstationsnära läge, i starka busstrafikstråk och där det finns redan utbyggd infrastruktur, med särskilt fokus på utvecklingsområdena Västra centrum och Garnisonen.
- Lyft gång- och cykelstråknätet till samma standard som biltrafiknätet.
- Bygga ut och komplettera cykelvägnätet med fler gena, säkra och trygga cykelvägar.
- Skapa ett resurseffektivt huvudvägnät för bilar.
- Nyanserade parkeringsnormer ska tas fram för bil och cykel.
- Etablera större parkeringsanläggningar, i garage eller parkeringshus, i strategiska lägen runt centrum.
- Skapa ett heltäckande nyanserat cykelvägnät med belysta pendlingscykelnät och lokala samt rekreativa nät med lägre hastigheter.
- Skapa god tillgång till attraktiv cykelparkering vid stationen.
- Förändra resandevanor genom beteendepåverkan och mobility management.
- Öka kollektivtrafikförsörjning till verksamhetsområden med persontät verksamhet.
- Minska andelen genomfartstrafik genom centrum med fysiska hastighetsdämpande åtgärder och omgestaltning till stadsgator.
- Skapa säkra skolvägar för barn och ungdomar i samarbete med planerare, ingenjörer och skolor.
- Främja rationella och effektiva varutransporter.
- Ökad säkerhet och minskat buller i centrala staden genom sänkta hastigheter.

► Grönstruktur

Med grönstruktur menas allt från gatuträd och planteringar till parker och större grönområden med vild natur. Även villaträdgårdar och bostadsgårdar tillför stora gröna värden till staden. Grönstrukturen i staden har stor betydelse för både människor, miljö och klimat. Den byggda miljön och grönstrukturen samspelar för att skapa en god stadsmiljö.

En tät och grön stad

I den täta staden där fler människor bor, arbetar och vistas behövs mer grönska. Staden behöver därför förtätas även med gröna ytor och parker. Det kan ske både genom att utveckla befintliga parker och genom att skapa nya gröna ytor av olika slag. Träd och planteringar på gator, torg, husfasader och tak bidrar också till att staden blir grönare. Gaturummens grönstruktur, exempelvis alléer, ger struktur, ett historiskt djup och skönhet åt gaturummet. Gaturummens potential som mötesplatser ökas också om tryggheten ökar genom att bilarnas hastighet sänks och gatorna smalnas av med planteringar. Samtidigt minskar gatuplanteringar upplevda bullernivåer och sänker temperaturen i hårdgjorda miljöer. Exempel på platser som bör utvecklas på ett sådant sätt är stora parkeringar och överdimensionerade gaturum. Gräsremсор längs med gator kan med fördel planteras med träd eller buskar.

Nybyggnation kan innebära ett så stort ökat tryck på befintliga parker i närområdet, både för rekreation och dagvattenhantering, att det är nödvändigt att anlägga nya parkområden inom exploateringsområdet. Inom FÖP-området är Norden utpekad som ett utbyggnadsområde där en ny större stadsdelspark ska anläggas. Även i Garnisonen och Björklunda planeras för gröna rum och parker. För att säkra tillräckligt ytbehov är det viktigt att parker i nybyggnadsområden planeras in tidigt i processen. Läs mer om den gröna planeringen i kapitlet **Stadskaraktärer**.

Ljungdala är en stadsdel som pekas ut för förtätning. Frigjord yta tillkommer i och med den kommande nedgrävningen av luftledningarna som skär genom stadsdelen, se **Tema teknisk försörjning** för mer information. Här finns också stora gröna områden som med fördel kan kvalitetshöjas. Läs mer i kapitlet **Stadskaraktärer** samt i kommande grönplan för Hässleholms stad.

Den täta och gröna staden kräver nytänkande och kreativitet när det gäller anläggning och skötsel.

Intresserade boende skulle kunna vara med och sköta planteringar i anslutning till bostaden, restaurangägare som vill odla för att servera grödorna i verksamheten skulle kunna ”låna” odlingsmark i närliggande parker m.m.

Närhet till parker, natur och vandringsleder

Den täta, gröna staden innebär att invånarna har fysiskt nära till parker och natur. Stadens stora och små parker och grönytor ska kopplas samman i ett nätverk där både människor och djur lätt kan röra sig. Ett finmaskigt nät gör att hela staden upplevs som grön och att alla invånare har nära till parker och grönområden. Visuella kopplingar, även anpassad belysning, kan ibland räcka för att uppleva att de olika gröna rummen sitter ihop.

Hässleholms stad är redan idag en grön stad med närhet till värdefulla naturområden och fina parker. Målet är att alla invånare ska ha maximalt 200 meter till närmaste park eller rekreationsområde.

Gröna stråk ska leda från staden ut till natur och större rekreationsområden utanför staden och naturen ges möjlighet att leta sig in till stadens centrum. Rekreativa gång- och cykelvägar placeras med fördel i anslutning till grönstråken.

Tillgången till vandringsleder och promenadstråk ska vara fortsatt stark i Hässleholms stad. De fina vandringsleder och promenadstråk som utgår från Hässleholms stad lyfts fram och marknadsförs för kommuninvånare såväl som regionalt och nationellt.

”Finjasjöleden” och ”I Posta-Nillas” spår utgår från centrala Hässleholm och ingår i det större vandringsledscentrat kring Hovdala slott. Sedan 2017 ingår också dessa leder som en del i Skåneleden.





*Yoga i Hembygdsparken under Hovdala vandringsfestival 2015.
Foto: Johan Funke*

Variation och upplevelsevärde

För att få en spännande och vacker variation av gröna ytor och parker i staden, behövs allt från vackra blomsterarrangemang i stadens centrala delar och vid särskilda platser i stadsdelarna, till mer vildvuxna områden med rik biologisk mångfald. Det behövs också en variation av parker som erbjuder plats för möten, lek, spontanidrott och stadsodling så väl som platser med för ro och avskildhet.

Det är viktigt att arbeta med tillgänglighet och trygghet i stadens gröna rum så att alla invånare har möjlighet att utnyttja dem. Belysningen är avgörande för att människor ska använda såväl parker som motions- och rekreationsområden även under den mörka delen av året.

Att hitta områden som lämpar sig för stadsodling där medborgarna själva kan engagera sig är positivt både ur folkhälso- och hållbarhetsperspektiv.

Ekosystemtjänster i staden

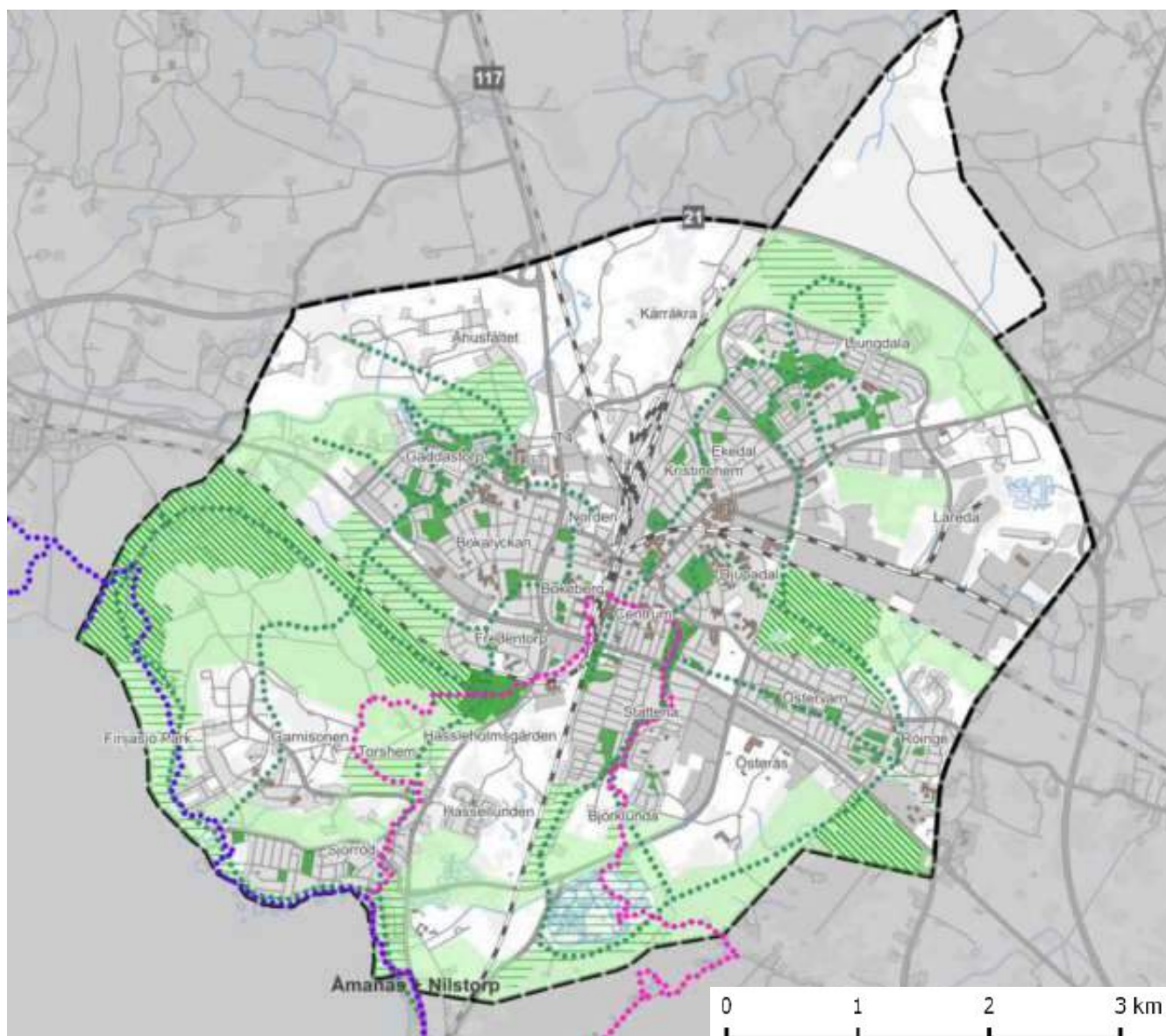
Ekosystemtjänster kan beskrivas som ekosystemens funktioner som förbättrar eller upprätthåller god livsmiljö och välmående för människor. Begreppet har börjat användas för att synliggöra funktioner som länge tagits för givna men som då de inte längre fungerar kan ge stora negativa ekonomiska, ekologiska och sociala konsekvenser. Ekosystemtjänster som är extra viktiga i det område som berörs av FÖP för Hässleholms stad inbegriper klimatreglering, dagvattenhantering, rening av luft och bullerdämpning, samt de kulturella och sociala tjänsterna som kulturellt arv, rekreation och rofylldhet.

Flera studier har visat på det grönas betydelse för människors hälsa och välbefinnande. Närhet till parker och grönområden gör att människor mår bättre. Parkernas, grönstråkens, torgens, skol- och förskolegårdarnas betydelse för rekreation och fritid kommer att öka i takt med att stadens bebyggelsevolym ökar. Socioekonomiskt svagare grupper som exempelvis nyanlända och ensamstående låginkomsttagare med barn, tenderar i Hässleholm att bo i flerfamiljshus. När boende saknar egna trädgårdar blir kraven på bostadsgården och den offentliga utemiljön högre. Tillgången till goda utemiljöer och mötesplatser är en rättvisefråga. Fastighetsägare bör uppmuntras att skapa goda gårdsmiljöer. Här har allmännyttan, Hässlehem, möjlighet att föregå med goda exempel.

Grönska i staden bidrar till att minska luftföroreningar, dämpar upplevelsen av buller och ger svalka och skugga när det är som varmast på året. Gröna ytor kan användas för fördröjning av dagvatten och minskar därmed risken för översvämningar.

För att bli en hållbar stad behöver kommunen utveckla arbetet med ekosystemtjänster i stadsplaneringen, vid såväl översiktlig planering som detaljplanering och projektering. Stadens gröna struktur behöver kunna hantera både översvämningar och hetta, samt bidra till att stadens invånare kan leva hälsosamt. Hur väl staden rustas för att hantera hälsoutmaningar och ett förändrat klimat avgör hur väl staden fungerar som livsmiljö i framtiden. Mångfunktionalitet är ett nyckelord i sammanhanget.





Karta 10.

Läs mer i Grönstrategier för Hässleholms stad och större stationsorter (antagen 2017-09-25) samt kommande Grönplan för Hässleholms stad och Naturvårdsstrategi.

TECKENFÖRKLARING

- ⊗ Anger grönområde
- Finjasjöleden
- I Posta-Nillas spår
- Grönt stråk
- ▨ Natur Klass I* - framtida naturreservat
- ▨ Natur Klass I
- Parker
- Natur
- Planens avgränsning

Värna parker och tätortsnära naturområden

Det är av största vikt att värna och utveckla befintliga natur- och rekreationsområden så att de består för kommande generationer. Processen kommer att fortsätta med att utveckla kommunala, tätortsnära naturreservat. Särskild vikt bör läggas vid att minska förlusten av naturliga livsmiljöer för hotade arter och biologisk mångfald. Genom att bevara och återställa exempelvis våtmarker kan detta motverkas. Kommunens olika landskapskaraktärer lyfts fram genom kartläggning och ändamålsenlig skötsel.

Komplettering och förtätning med ny bebyggelse ska inte ske på värdefull natur som pekas ut inom klass 1- eller 1*-områden (se karta 10). Stora träd är extra viktiga att värna eftersom de bidrar starkt till upplevelsen av grönska samtidigt som de är vackra estetiska inslag i staden. Att ersätta den karaktär som ett stort träd ger kan ta flera hundra år. Kommunen behöver i det fortsatta arbetet med grönplan för Hässleholms stad ta fram en lämplig kompensationsmetod för att hantera förlust av värdefull grönska och viktiga ekosystemtjänster. Naturen är en av kommunens stora resurser med höga rekreativa och biologiska värden.

Klass 1*-områden: förslag på kommunala, tätortsnära naturreservat

Här följer förslag på områden med mycket stora värden som föreslås skyddas som kommunala naturreservat.

Mölleröd (1)

Mölleröd är ett före detta militärövningsområde. I

området ligger Mölleröds kungsgård samt slottsruin (se bilden nedan). Västra gränsen av området utgörs av Almaån. Området domineras av blandädellövskog, men även renare bokskog och ekdominerad ädellövskog förekommer. Närmare Finjasjön växer bälten med alsumpskog, videsnårskog samt vassar, vilka årligen översvämmas. Strax öster om kungsgården restaurerades nyligen en flera hektar stor skogsdamm. I stora delar av området växer många gamla, grova, skyddsvärda träd, framför allt ek och bok, men även andra lövträdslag. I Artdatabankens artportal är ett trettital rödlistade arter noterade (fåglar, insekter, kärlväxter, lavar, svampar). Området torde dock hysa ännu fler rödlistade arter då mer systematiska inventeringar saknas. Skogsstyrelsen har pekat ut en nyckelbiotop i området bestående av ädellövskog med värdefull kryptogamflora. I området finns ett väl utbyggt nät av grusvägar. Vandringslederna Skåneleden, Hovdalaleden och "Finjasjöleden" passerar genom Möllerödsområdet. Vid Almaåns inlopp ligger den välbesökta arkitektritade fågelplattformen "Slingra dig", med tillhörande grillplats. Härifrån har man en enastående utsikt över Finjasjön och den intilliggande restaurerade strandängen.

Hässleholmsgården (2)

Lövskogsdominerat område nordväst om Hässleholmsgården. Här förekommer framför allt bokskogar med inslag av andra lövträd, bl.a. ek samt sumpskogar med al och björk, men även blandskog, barrskog och hasselskog förekommer. Området är rikt på skyddsvärda träd, främst äldre ekar och bokar. Död ved, i form av lågor och högstubbar, är vanligt förekommande.



Mölleröds borggruin.



Kattamarken.

Skogsstyrelsen har pekat ut flera delområden som objekt med naturvärden. Friluftslivet är viktigt i området. Vandringslederna Skåneleden, Hovdalaleden och "I Posta-Nillas spår" passerar genom området liksom ett elljusspår. I kanten av området, vid Hässleholmshälsan, ligger ett vandrarhem samt ett vindskydd med grillplats. Närheten till Grönängsskolan gör området extra värdefullt ur pedagogisk synvinkel.

Galgbacken (3)

Skogsområde med blandskog i väster och söder samt lövsumpskog omgivet av torrare lövskog i de östra delarna (se bilden nedan). Mitt i området ligger Linnéängen som hålls öppen med hjälp av fårbyte. Delar av denna är dokumenterad i den nationella ängs- och betesmarksinventeringen. Sumpskogarna, vilka domineras av al och björk, består av igenväxta gamla torvgravar. Här finns rikligt med död ved.



Galgbacken.

Sumpskogen är viktig för att samla dagvatten och utgöra översvämningsskydd samt grundvattenmagasin. Förekommande rödlistade arter i området är spillkråka, gröngöling, mindre hackspett, kungsfågel och brandkronad kungsfågel (Artdatabankens artportal). Genom området sträcker sig en rullstensås och där ligger ett isälvsdelta på vilket vattentornet . Området genomkorsas av etablerade gångstigar som nyttjas flitigt av Hässleholmsborna. Närheten till Linnéskolan och sjukhuset gör området extra viktigt ur pedagogisk och rekreativ synpunkt.

Kattamarken (4)

Skogsområde söder om Kristianstadsvägen som utgör ett igenväxt kulturlandskap med spår av åkerterasser, stensträngar och stenrosen. Alsumpskog med välutvecklade socklar slingrar sig genom skogens centrala delar, utgör nyckelbiotop utpekad av Skogsstyrelsen (se bilden ovan). Denna är hydrologiskt viktig för dagvatten, som översvämningsskydd och grundvattenmagasin. Skogen runt alsumpskogen utgörs av blandlövskog med inslag av äldre ekar, vissa med mulm i stammen, och en del tall. Det finns gott om döda torrakor av ek och alm. Skogsstyrelsen har även pekat ut ett område med naturvärden, bestående av hagmarksskog. Kattamarken hyser en rik mossflora med bl.a. sex dokumenterade signalarter. Här finns också gott om spår från hackspettar. Området är delvis svårtillgängligt, men det finns upptrampade stigar i delar av skogen. Närheten till väg 23 och Kristianstadsvägen gör att området i varierande grad är påverkat av buller.



Bokehill.

Klass 1-områden: särskilt värdefulla natur- och rekreationsmiljöer

Här följer förslag på områden med mycket stora värden som klassas som särskilt bevaransvärda utifrån ekologiska och sociala aspekter.

Fredentorpskogen (a)

Det relativt kuperade området mellan järnvägen och Helsingborgsvägen nordväst om Fredentorp domineras av näringsfattiga hedbokskogar på höjderna och backarna samt blöta alsumpskogar i svackorna. I vissa delar förekommer också lövblandskog med inslag av en del tall. Alsumpskogarna, vilka har delvis väl utvecklade socklar, är viktiga områden för att ta hand om dagvatten och utgöra översvämningsskydd. Väl använda skogsstigar finns i området, vilket visar att området idag är viktigt ur rekreationssynpunkt.

Finjasjöns strand (b)

Området mellan Sjöröd/Finjasjö Park och Finjasjön utgörs till stor del av öppna strandområden bestående av strandängar och vassområden. På vissa håll har en del igenväxning skett av buskar och träd. Speciellt i norra delen omfattas området även av viss skogsmark en bit från stranden. En bit upp på stranden löper en strandvall som minner om tiden innan sjösänkningarna på 1800-talet. Stränderna översvämmas årligen, speciellt under vinter/vår. Stranden är tillgänglig via vandringslederna Skåneleden, Hovdalaleden och "Finjasjöleden" som här följer samma sträcka.

Bokehill (c)

Varierat skogsområde mellan Finjasjöns östra kant och Hovdalavägen. Här finns både äldre bokskog, blandlövskog, alsumpskog och yngre skogar av igenväxningskaraktär (se bilden ovan). Längs stränderna utbreder sig vassar, vilka delvis klipps regelbundet. Maglekärnsbäcken och Sötekärnsbäcken genomkorsar området. I delar av området finns gott om äldre, grova träd, hålträd, högstubbar och liggande död ved. Vandringslederna "Finjasjöleden" och "I Posta-Nillas spår" sträcker sig genom hela området från norr till söder.

Torshem (d)

Torshem utgör ett av Hässleholms stads få större sammanhängande ekskogsområden. Speciellt de norra ekskogarna innehåller många gamla, grova ekar med mycket höga naturvärden. Vissa av dessa är hålträd och utgör potentiella fladdermusbiotoper. I sydvästra delen av området växer ekarna i en tidigare betad ekhagmark, nu under begynnande igenväxning, men möjlig att restaurera. I området ingår också en bokbacke och en alsumpskog. Vandringslederna Skåneleden, Hovdalaleden och "I Posta-Nillas spår" går genom området längs en gammal fågata.

Magle våtmark (e)

Dammarna utgör sista ledet i reningsprocessen vid Hässleholms reningsverk. De är också mycket fågelrika, över 185 fågelarter har noterats här. Bland häckande fåglar kan nämnas gråhakedopping, smådopping, vigg, knipa, sothöna och skrattnås. Ett antal gångvägar är anlagda runt och mellan dammarna. Vandringslederna Skåneleden, Hovdalaleden och "I Posta-Nillas spår" passerar genom våtmarken. Magle våtmark är ett mycket välbesökt och populärt promenadområde.

Röinge skolskog (f)

Blandlövskog i småkuperad terräng i omedelbar anslutning till Röinge skola. Björk och ek dominerar, men även bl.a. asp och ask förekommer. Skogen har en varierad åldersstruktur. I buskskiktet dominerar hassel. Viss förekomst av död ved. En asfalterad GC-väg går genom området och stigar genomkorsar skogen. Ett vindskydd ligger nära skolan. Skogen är relativt liten men närheten till skolan gör den mycket viktig ur pedagogisk och rekreativ synpunkt.

Västra Björklunda (g)

Skogbevuxen rullstensås som sträcker ut sig parallellt med järnvägen på dess östra sida. Skogen består av blandskog och lövblandskog. I vissa områden dominerar ek. Södra delen av området utgörs av en lägre liggande öppen betesmark. I norra delen passerar den lokala vandringsstigen Stattenaslingan. Här gick tidigare även Skåneleden.

Östra Björklunda (h)

Betesmark uppmärksammas i den nationella ängs- och betesmarksinventeringen. Delar av betesmarken är relativt stenig och torr, delar ligger lågt och översvämmas regelbundet (se bilden nedan). Betesmarken är gles trädbevuxen. Två mindre dammar och ett vattenförande dike ingår i området. De rödlistade fågelarterna gröngöling och kungsfiskare har noterats i området. Vandringslederna Skåneleden, Hovdalaleden och "I Posta-Nillas spår" passerar genom betesmarken. I samband med dessa har flera trappor och broar byggts.

Åhusfältet (i)

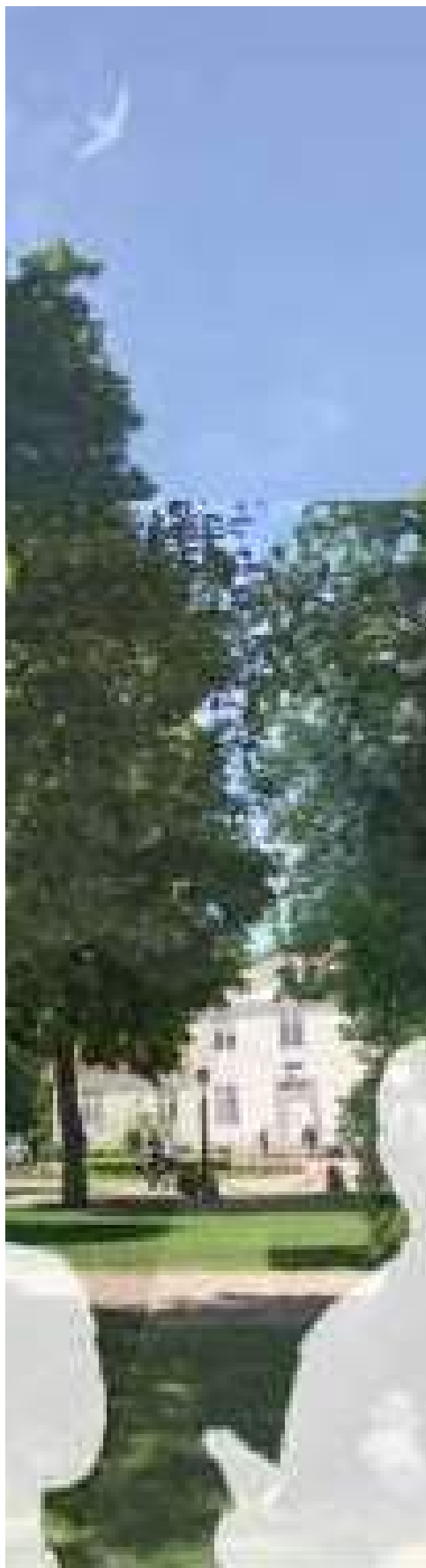
Skogsområde inramat av Almån som slingrar fram i södra och östra kanten. Mycket ek i området, bl.a. rena ekbackar med medelåldriga träd. Blandlövskog, björkskog och sumpskog förekommer också. Två huvudstråk av gruslagda gångvägar finns i området, den ena genomkorsar skogen, den andra sträcker sig vackert längs Almaån. Båda inbjuder till rekreativa promenader.

Ljungdala mosse (j)

En mosse som är starkt påverkad av tidigare torvtäkt. Idag igenväxt med skog, framför allt tallsumpkog, men även björksumpskog. I sydöstra delen växer ekskog på torrare marker. Området är viktigt ur hydrologisk synpunkt och har stor potential att genom åtgärder utvecklas ytterligare som våtmarksområde. Det går många stigar i området som närboende nyttjar i rekreationssyfte. Närheten till väg 21 bidrar med buller i området.



Östra Björklunda.



Ställningstaganden

Kommunen ska verka för att:

- Hålla grönstrategier och grönplan aktuella.
- Förtäta med grönska genom att skapa nya grönytor, parker, vatten, gröna torg och gaturum.
- Värna och utveckla befintliga parker och värdefull natur.
- Ta fram en kompensationsmetod för förlust av grönska och bortfall av ekosystemtjänster i arbetet med grönplan för Hässleholms stad.
- Planera så att alla stadens invånare kan nå en park inom maximalt 200 meter från bostaden.
- Skapa gröna bostads-, förskole- och skolområden som inbjuder till lek.
- Utveckla en mångfald av små och stora parker av varierat slag.
- Knyta samman stadens gröna ytor med grönstråk.
- Skapa attraktiv grön dagvattenhantering med synliga vattenmiljöer på allmän platsmark samt multifunktionella grönytor som kan ta hand om stora vattenmängder vid skyfall.
- Plantera fler alléträd, trädader och grupper av träd längs stadens gator.
- Skapa tätortsnära naturreservat i utpekade områden.
- Bevara, utveckla och inte påtagligt skada de värden som pekats ut som riksintresse för friluftsliv kring Finjasjön.
- Anlägga park tidigt i nya områden.
- Uppnå god ekologisk status och möjlighet för bad i Finjasjön.
- Etablera en ny stadsdelspark i stadsdelen Norden.

► Kommunal service

En god kommunal grundservice är en förutsättning för att skapa ett attraktivt boende. Med en förtätning av staden och fler invånare finns behov av att planera för fler platser i skola, förskola, gruppbostäder och särskilt boende.

Förskolor och skolor

I Hässleholms stad finns 23 förskolor, varav två är tillfälliga (2017). 7 av dessa förskolor är fristående. 840 barn var vid denna tid inskrivna i den kommunala förskolan, och 237 barn i någon av de fristående förskolorna. Det finns 10 grundskolor (inkl förskoleklass), varav vissa organiserade som två skolenheter (2017). Två av skolorna är fristående. Det sammanlagda elevantalet i Hässleholms stads kommunala grundskolor är 2 313, utöver detta går 439 elever från kommunen i någon av de fristående skolorna (maj, 2017).

Hässleholms gymnasium består av två skolenheter, Hässleholms tekniska skola och Jacobskolan (inkl ungdomscentrum och restaurangskolan), med sammanlagt 1 613 elever, varav 452 från annan kommun (september 2017). I Hässleholms stad finns också grundsärskola med 59 elever (maj 2017), och gymnasiesärskolan Norrängskolan med 103 elever, varav 61 från annan kommun (september 2017).

Behov av platser i förskola och skola

Det framtida behovet av platser i förskola och skola beräknas utifrån två olika scenarier. Det första scenariot beräknas på en förväntad befolkningsökning givet dagens förutsättningar. Detta scenario skulle innebära att cirka 23 250 invånare bor i Hässleholms stad år 2030, vilket ger en befolkningsökning på cirka 9 %. Det andra scenariot utgår från höghastighetstågets utbyggnad och planeringsberedskapen på 4 500 nya bostäder inom FÖP-området, och vilken beredskap detta skulle kräva avseende lokalförsörjningen för skola och förskola.

En befolkningsökning i enlighet med det första scenariot innebär att ytterligare cirka 100 platser måste tillföras i förskolan. Detta efter att Ljungdala nya förskola med 6 avdelningar tagits i drift år 2019. Ökningen av behovet ligger huvudsakligen inom de närmaste 5-6 åren. Ska det finnas möjlighet att minska antalet barn per förskoleklass eller ersätta befintliga lokaler med mer välfungerande sådana, krävs ytterligare tillförsel av platser.

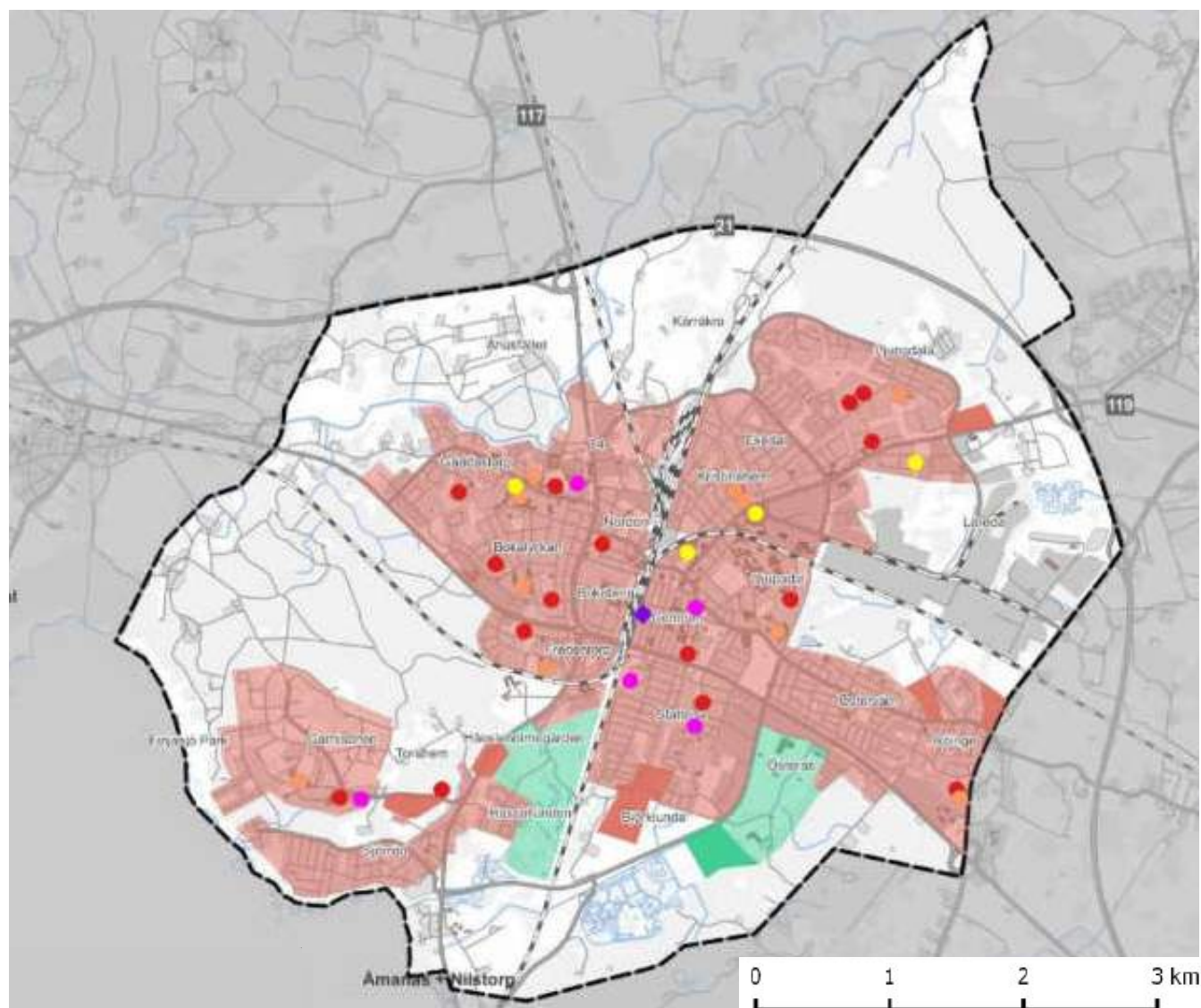
Prognosen för planeringsberedskap på 4 500 nya bostäder ger att ytterligare ca 300 platser behöver tillföras i förskolan. Det utpekade utbyggnadsområdet Björklunda utreds som ett alternativ för lokalisering av en ny förskola. Även i stadskaraktärsområdena Garnisonen och Norden avsätts mark för förskoleverksamhet, för mer information se kapitlet **Stadskaraktärer**.

För grundskolan är konsekvenserna av befintlig befolkningsprognos mer osäkra. Detta då närhetsprincipen inte gäller i samma utsträckning som för förskolan. En del av det ökade behovet kan tillgodoses inom befintliga skolenheter, om det går att styra elevernas skolplaceringar till de skolenheter där det finns lediga platser. Även de fristående skolornas utveckling påverkar behovet. Bedömningen är dock att ytterligare platser måste tillföras även enligt befintlig befolkningsprognos, och att det kan handla om skollokaler för 150-200 elever. En större del av ökningen ligger inom de närmaste 5-6 åren.

Givet en planeringsberedskap på 4 500 nya bostäder kan behovet av platser i grundskolan bli ca 600 nya elevplatser. Ett alternativ för lokalisering av en ny grundskola finns inom utbyggnadsområdet Norden, se kapitlet **Stadskaraktärer** för mer information.

För gymnasieskolan är situationen än mer svårbedömd, då elevernas val i mycket hög utsträckning påverkar behovet av platser. Om fler elever väljer vissa yrkesprogram finns det utrymme i befintliga lokaler. Om fler elever – från Hässleholm eller andra kommuner – väljer studieförberedande program kommer lokaler sannolikt att behöva tillföras.

Baserat på en planeringsberedskap för 4 500 nya bostäder är bedömningen att lokaler behöver tillföras inom gymnasieverksamheten. Detta om motsvarande andel av kommunens egna ungdomar väljer gymnasieskola i Hässleholms kommun, och att andelen elever från andra kommuner som väljer gymnasieskola i Hässleholms stad inte minskar.



Karta 11.

TECKENFÖRKLARING

-  Gymnasieskola
-  Grundskola
-  Förskola kommunal
-  Förskola enskild
-  Bibliotek och kulturhus
-  Ny blandad stadsbebyggelse
-  Befintlig blandad stadsbebyggelse
-  Nytt idrottsområde
-  Befintligt idrottsområde
-  Planens avgränsning

För att befintliga gymnasieskolor ska kunna växa vid behov bör mark reserveras kring desamma för detta ändamål.

Det finns många faktorer utöver befolkningsutvecklingen som påverkar behovet av platser i särskolans verksamheter. Det går inte att utesluta att lokaler behöver tillföras under de kommande åren.

Flexibla lokaler

Platsbehov i olika områden varierar över tiden. I nybyggda områden tenderar antalet barn att vara flest de första åren. Det är viktigt att planera för ett långsiktigt behov av förskole- och skolplatser men samtidigt ha beredskap för tillfälliga toppar. Ett sätt är att skapa flexibla lokaler som med mindre åtgärder kan ändra funktion, exempelvis från förskola till skola, fritids eller annan verksamhet. Att samlokalisera skolor och förskolor på samma geografiska plats gör utnyttjandet av flexibla lokaler enklare. Samlokalisering medför också att funktioner som kök och idrottsytor kan utnyttjas av flera enheter. Dessutom kan det underlätta vardagspusslet för familjer och minska transportbehovet när barn i olika åldrar kan hämtas och lämnas på samma plats i staden. Detta kräver dock att det finns planeringsberedskap för den här typen av flexibilitet, exempelvis genom att reservera mark runt befintliga skolor och förskolor så att de kan expandera.

Lokalisering av förskolor och skolor

Skolor och förskolor ska lokaliseras så att de har en god utbildningsmiljö och lekmiljö. Lokaliseringen ska vara fri från buller, luftföroreningar och andra risker, ge möjlighet till skugga och ha tillgång till närmiljö för rekreation och utomhuspedagogik. Särskilt viktigt är det också att skapa säkra och trygga skolvägar för barn som går och cyklar, samt närhet till kollektivtrafik. Tillgång till förskola i bostadens närområde är viktigt ur ett socialt hållbarhetsperspektiv och minskar behovet av transporter i staden när fler har gång- och cykelavstånd till förskolan.

För att kriterierna ovan ska kunna klaras ska förskolor och grundskolor i första hand placeras i anslutning till grönområden och utanför de mest centrala lägena i stadskärnan. Vuxenutbildning och gymnasieskolor placeras dock med fördel centralt med närhet till kollektivtrafik och stadens serviceutbud.

I det fall det blir aktuellt att etablera en centralt belägen förskola bör denna bidra till stadsmässighet genom att entréer och fasader placeras direkt mot gatumark och genom att skapa mötesplatser vid byggnadernas entréer. Bilparkering och ytor för varutransporter ska effektiviseras och placeras så att de inte hamnar i konflikt med behovet av trygga utemiljöer. Vid lokalisering i den täta, centrala

staden kan förskolor också behöva integreras med annan bebyggelse, till exempel i bottenplan i flerbostadshus.

Däremot är det inte lämpligt att använda vanliga villor som förskolor i stadens villaområden. Större förskoleenheter är att föredra då de är mer effektiva och ger möjligheter till flera aktiviteter.

Ytbehov för förskolor och skolor

Hässelholms kommun strävar efter att ha förskolor med 5-6 avdelningar med cirka 80-100 barn, grundskolor med minst två parallellklasser i årskurserna F-6 och minst tre parallellklasser i årskurserna 7-9.

Forskning visar att barn är friskare och mår bättre när de vistas utomhus i en grön miljö, jämfört med inomhus. Koncentrationsförmågan och motoriken förbättras om barnen har direkt tillgång till en god grön miljö. Detsamma gäller barnens kognitiva utveckling. Barn som har tillgång till en stor och gärna kuperad friyta med mycket vegetation rör sig cirka 20 procent mer än barn med tillgång till mindre och sämre utemiljöer. Detta är viktigt inte minst ur hälsosynpunkt då allt fler barn klassas som överviktiga. En god utemiljö ska också erbjuda tillräckligt med skugga. Barn är känsliga för effekterna av solens UV-strålning och bränner sig lätt, något som ökar risken för att drabbas av hudcancer längre fram i livet. Som målsättning ska 40 m² friyta per barn eftersträvas för förskolor och 30 m² för grundskolor, detta rekommenderas också av boverket. Enligt boverket är friyta en yta som barn kan använda på egen hand och som går att leka på. Utemiljön bör i första hand bestå av grönska. I den mån konstgräs och gummiasfalt används bör åtgärder vidtas för att förebygga utsläpp av mikroplast. Om tillräckligt stor friyta inte kan uppnås i centrala lägen i staden måste detta kompenseras genom till exempel extra kvalitet i utformningen av förskolans utemiljö. Direkt närhet till en park eller naturområde som förskolan kan nyttja måste också finnas.

Vuxenutbildning

Vuxenutbildning finns på Norra stationsområdet (flexVux och Yrkeshögskolan Syd) och T4-området (T4vux med bland annat SFI-undervisning). Bedömningen är att vuxenutbildningens lokaler även fortsättningsvis täcker verksamhetens behov.

Kulturskolan

Kulturskolan är en kommunal verksamhet som erbjuder barn och unga på grundskola och gymnasium möjlighet att på frivillig basis fördjupa sig i estetiska ämnen. År 2017 deltar runt 1000 elever varje vecka i kulturskolans

Hässleholms tekniska skola. Foto: Jörgen Alström



Hässleholms stadsbibliotek. Foto: Jörgen Alström



Äldreboendet Kaptensgården. Foto: Helen Clargården



Hässleholms tekniska skola. Foto: Jörgen Alström

verksamhet. Undervisningen sker i skolornas lokaler. Då omfattningen av kulturskolan är en ambitionsfråga för kommunen och verksamheten till betydande delar bedrivs i skollokaler som används för grund- och gymnasieskola bedöms det inte finnas något specifikt behov av att tillföra lokaler för att ta emot fler elever.

Omsorgsverksamhet

Kommunen ska erbjuda attraktiva boendemiljöer för alla som är i behov av plats i gruppboendestäder och särskilt boende. Se även Temakapitlet *Bostäder*.

Äldreomsorg

Hässleholms stad har en hög andel äldre samtidigt som medelåldern ökar. Omsorgsförvaltningen beräknar att med dagens (2017) beläggningsstatistik och befolkningsprognos kommer det att behövas 123 platser i särskilt boende fram till år 2035. Det motsvarar ett nytt boende med 60 platser samt utökning av kapaciteten med cirka 20 platser inom det befintliga beståndet. Med en utbyggnad av staden baserat på planeringsberedskap för 4 500 nya bostäder kommer behovet att vara ännu större. Samtidigt är det svårt att förutse hur behovet av särskilt boende kommer att se ut i framtiden eftersom det påverkas även av befolkningens hälsa och vilka möjligheter det finns att bo kvar i den egna bostaden. Omsorgsförvaltningen bedömer att fler äldre önskar bo kvar i sitt ordinarie boende och det ställer krav på att kommunen säkerställer att äldre och funktionsnedsatta kan anpassa sitt boende efter individuella behov.

Idag (2017) finns fyra äldreboenden i Hässleholms stad: Ehrenborg, Ekegården, Högalidshemmet och Kaptensgården. Lokaliseringen av ett nytt äldreboende är under utredning, och eventuellt kan Paradiset i centrala Hässleholm bli aktuellt för detta.

Gruppboendestäder

Gruppboendestäder och serviceboendestäder är bostäder med särskild service för personer med olika typer av funktionsnedsättning enligt LSS - lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade. Gruppboendestäder finns på ett antal olika platser runt om i staden. I skrivande stund (2017) befinner sig tre nya gruppboendestäder i uppstartsfasen men omsorgsförvaltningen bedömer att det även därefter finns ett behov av boende för ytterligare nio brukare.

I ett längre perspektiv finns behov av cirka 45 nya lägenheter fördelat på 7 gruppboendestäder. Gruppboendestäder ska integreras med det övriga bostadsbeståndet och placeras nära service, mötesplatser, kollektivtrafik och grönområden, så att de boende ges möjlighet till

självständighet och delaktighet. Det finns också behov av ett ytterligare serviceboende med sex lägenheter. Det är svårt att bedöma det framtida behovet av serviceboenden men omsorgsförvaltningen ser att tendensen pekar mot att allt fler yngre brukare väljer att flytta hemifrån, företrädesvis till boende i Hässleholms stad.

Kontorslokaler

Kommunen ansvarar även för att tillgodose behovet av kontorslokaler för en växande tjänstemannasektor. I dagsläget byggs det gamla havremagasinet om till moderna kontor för delar av kommunens verksamhet. I framtiden kan kommunens förvaltningar komma att samlokaliseras i större utsträckning än idag, detta för att få ett effektivare samarbete över förvaltningsgränserna.



Foto: Jörgen Alström

Räddningstjänsten

Räddningstjänstens heltidsstation är lokaliserad vid Kommendörsgatan i stadens södra del (2017). Tendensen är att bemanningen i kransorterna minskar, något som innebär att heltidsstationen i Hässleholms stad kommer att behöva genomföra utryckningar till hela kommunen. För att klara antagna mål gällande insatstider kan räddningstjänsten behöva en ny placering inom Hässleholms stad. I detta fall föreslås lokalisering vid Stobyvägen, öster om Ljungdala. Denna placering kan innebära en ökad trafikintensitet i området men bedömningen är att verksamheten inte innebär så stora ingrepp att den inte kan placeras i anslutning till blandad stadsbebyggelse, i likhet med befintlig lokalisering.

Fritid

I Hässleholms stad finns många olika föreningar och fritidsverksamheter att välja mellan. Ridning, bowling, vandring, språkcafé och kulturella aktiviteter på stadens bibliotek är bara några exempel på aktiviteter stadens invånare har tillgång till. Multifunktionalitet kan ge möjlighet att på liten yta rymma flera funktioner. Utöver Österås idrottsområde ska befintliga, mindre idrottsanläggningar som ligger i strategiska lägen i staden och med god tillgänglighet, underhållas och utvecklas, gärna samordnat med trevliga parkrum, platser och andra funktioner. Nedan presenteras några av stadens viktigaste aktivitetsområden som inte bara riktar sig till stadens, utan hela kommunens invånare. Läs mer om betydelsen av en aktiv livsstil i *Tema stadsliv, attraktionskraft och sociala värden*.

Österås IP

På Österås IP finns (2017) sju gräsplaner och två konstgräsplaner för fotboll. Här finns även padel (inne och ute), bowling mm. Belysning finns på A- och B-planen samt på konstgräsplanerna. Huvudarenan har plats för ca. 2 000 åskådare totalt, varav 800 sittande. Österås är stadens nav för utomhusidrott och bör utvecklas vidare som sådant med ytterligare samlokalisering av relaterade verksamheter. Det ska vara lätt att ta sig till Österås med cykel eller till fots och kopplingen till exempelvis Statten och Björklunda bör utvecklas.

Badhuset Qpoolen

Qpoolen är kommunens huvudanläggning för bad och inomhusaktiviteter. I sporthallen ryms 874 sittande åskådare. I anläggningen ryms även en simhall med egen hoppbassäng, aerobicslokal, spinninglokal och gym. Badet kommer inom planperioden att behöva byggas nytt. Bästa placering, storlek, innehåll och utformning behöver fastställas.

Ställningstaganden

Kommunen ska verka för att:

- Placera förskolor och skolor så att de ges god tillgång till varierad och kvalitativ uteyta, god ljudmiljö och tillgång till närmiljö.
- Tillskapa 40 kvm friyta/barn i förskola och 30 kvm friyta/barn i skola.
- Följa *Riktlinjer för förskolegårdar* vid utformning.
- Utforma skolområden och deras närområden så att transporter med gång och cykel uppmuntras och så att barn och ungdomar kan röra sig tryggt och säkert till och från skolan.
- Placera entréer till förskolor och skolor så att de bidrar till stadsmässighet och skapande av mötesplatser.
- Möjliggöra att förskolors och skolors utemiljö kan användas av barn och familjer även på kvällar och helger.
- Integrera särskilt boende med vanliga bostäder.
- Ta fram kvalificerade prognoser för platsbehovet i förskola, skola och omsorgsverksamhet och hålla god planeringsberedskap.
- Utveckla Österås som stadens huvudsakliga idrottsområde, samlokalisera relaterade verksamheter och utveckla tillgängligheten med cykel.
- Lokalisera Hässleholms stads nya räddningstjänststation inom planområdet, i anslutning till Stobyvägen och Belevägen, vid behov av flytt.
- Ta fram en kommunal friluftsstrategi/plan.

Hässleholmsgården

Hässleholmsgården, det gamla säteriet med anor från 1500-talet, är ett friluftsområde och en populär evenemangspark som ligger i sydvästra Hässleholm. Här finns en motionsanläggning med dusch och bastu, vandrarm, varmvattenbad, bangolf, boule, utegym, elljusslingor och andra motionsaktiviteter.

Stadsbiblioteket

Stadsbiblioteket i Hässleholms centrum är en öppen mötesplats för alla invånare som erbjuder ett aktuellt och mångsidigt mediautbud och kulturella aktiviteter.

Näringsliv, handel och turism

Ett välmående och växande näringsliv är en förutsättning för stadens utveckling. Hässleholms stad ska erbjuda många olika lokaliseringsoptioner för näringslivet. Hässleholms läge som järnvägsknutpunkt ska tas till vara även ur näringslivssynpunkt. Hässleholm ska tillhandahålla ett brett urval och ha en god planberedskap för att medverka till att det lokala näringslivet kan växa och utvecklas.

Framtidens näringsliv

Kommunerna fokuserar inom den fysiska planeringen fortfarande på traditionella verksamhetsområden. Kommunerna behöver i större utsträckning se potentialen i att utveckla många små företag som kan växa. Det ställer i sin tur krav på mindre men flexibla lokaler, företagshotell, kollektivtrafik, gång- och cykelvägar, närhet till service och möjlighet att finnas i ett sammanhang.

I takt med att Malmö och Lund växer ökar efterfrågan och pris på mark i centrala lägen. Flera branscher söker sig då till de yttre delarna av storstadsregionen, som exempelvis Hässleholm. Samtidigt pekar utvecklingen av näringslivet på en förändring i markanvändning och vilken mark som efterfrågas. Tidigare efterfrågades framför allt industriområden för utrymmeskrävande verksamheter medan det, med den strukturomvandling som skett, idag finns en ökad efterfrågan på utrymmen för kontorshotell för kunskapsintensiva tjänster och kreativa miljöer för idé- och utvecklingsarbete. Dessa parallella utvecklingsmönster ställer krav på att staden ska kunna erbjuda olika typer av verksamhetslägen. Det ställer också krav på näringsidkarna att utnyttja sina tomter på ett effektivt sätt. Exempelvis genom att samarbeta med övriga näringsidkare och bygga fler våningar eller utnyttja möjligheten till tredimensionell fastighetsbildning.

Företagen vill vara där människor finns. När staden planeras för människor kan befintliga verksamheter utvecklas och hitta personal och nya företag etablera sig. Ur ett näringslivsperspektiv ska planeringen av staden fokusera på attraktivitet, till exempel en levande funktionsblandad stadskärna, god infrastrukturell tillgänglighet och attraktiva boendemiljöer. För näringslivets utveckling är medarbetarnas livspussel och livskvalitet minst lika viktig som att företaget har god företagservice och infrastrukturella lösningar omkring sig. För att utveckla en hållbar tillväxt är det också viktigt att knyta an till den innovativa skånska näringslivsmiljön som kan kopplas till universitet och högskolor.

Stations- och centrumnära lägen

Med stadens goda kommunikationsläge är det särskilt

lämpligt att satsa på utvecklingen av det stationsnära området med till exempel kontorshotell för kunskapsintensiva verksamheter, kreativa miljöer för idé- och utvecklingsarbete samt platser för kongresser och möten.

I centrum finns möjlighet att hitta lägen med god tillgänglighet för exempelvis stora och små kontor, handel, service, utbildning, evenemang och kultur. I strategiska lägen ska handel och service, eller andra publika verksamheter, möjliggöras i bottenplan på nya bostads- och kontorshus. Många verksamheter (som saknar skyddsavstånd eller stor omgivningspåverkan) kan istället integreras i den befintliga stadsbebyggelsen.

Stadens infarter

Lokaliseringsoptioner för små och medelstora, framför allt publika, verksamheter och handel finns längs stadens infartsvägar; Helsingborgsvägen, Kristianstadsvägen och delar av Stobyvägen och Vankivavägen.

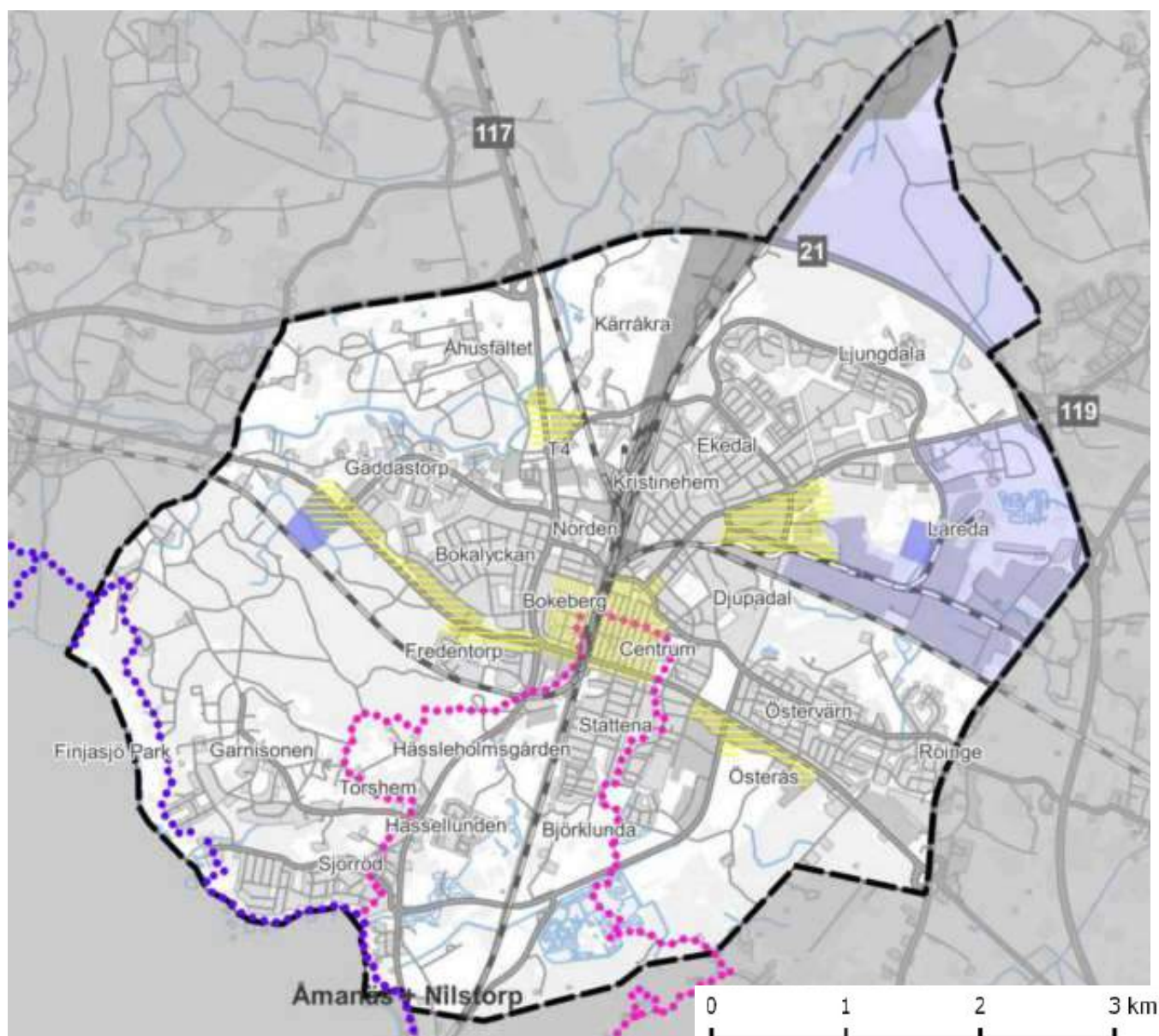
Verksamhetsområden

De verksamheter som kräver skyddsavstånd får det utrymme de behöver i utpekade verksamhetsområden i stadens utkant. Dessa områden lämpar sig för störande och ytkrävande verksamheter som inte går att lokalisera i funktionsblandad stadsbebyggelse. Verksamhetsområdena ligger i anslutning till riksväg 21, riksväg 23 och järnvägen vilket gör att även företag med mycket transporter bör lokaliseras dit.

Inom det befintliga handels- och verksamhetsområdet Låreda finns möjlighet till en mer yteffektiv markanvändning, detsamma gäller utmed stadens infartsvägar som i samband med detta även bör få en tydligare rumslighet med exempelvis alléer.

Hässleholm Nord

Nordost om staden i anslutning till Södra stambanan och riksväg 21 finns ett stort verksamhetsområde detaljplaneplanlagt. Området kan t.ex. utvecklas till södra Sveriges största verksamhets- och logistikpark med



Karta 12.



Illustration över tänkt utformning av verksamhetsområdet Hässleholm Nord.

Bild: Atkins Sverige AB

TECKENFÖRKLARING

- Volymhandel
- Cityhandel
- Nytt verksamhetsområde
- Befintligt verksamhetsområde
- Trafikområde järnväg
- Finjasjöleden
- I Posta-Nillas spår
- Planens avgränsning

torrhamn, intermodal inlandsterminal, godshantering, lager och servicefunktioner. Området är särskilt lämpligt för transportintensiva verksamheter. Befintlig lastplats i anslutning till Hässleholm C kan flyttas till Hässleholm Nord, dels för att kunna expandera och dels för att ge plats åt höghastighetsbana och stationsnära stadsutveckling. För att Hässleholm Nord ska kunna tas i bruk som verksamhetsområde måste en ny vägförbindelse från väg 21 byggas. För att området ska kunna användas för en ny lastplats behövs anslutnings- och överlämnandespår från Södra stambanan.

Handel

Hässleholm ska stärkas som handelsort så att fler invånare och besökare väljer att göra sina inköp i staden. Handel ingår i det som definieras blandad stadsbebyggelse men några lägen i staden är mer lämpliga för handel än andra. Centrum och stadskärnan är den primära handelsplatsen. För volymhandel som är mer utrymmeskrävande och skrymmande är lägen utmed stadens infartsvägar att föredra. Placeringen längs med entrégatorna till staden ställer krav på attraktiv och urban utformning med t.ex. vackra och väldefinierade parkeringstorg och planteringar.

Centrumhandel

Stadskärnan ska vara den starkaste handelsplatsen i staden. För att butiker och restauranger i centrum ska kunna utvecklas behöver stadskärnan bli mer attraktiv för besökare. Utbudet av olika butiker, restauranger och mötesplatser bör öka. Till exempel vore det önskvärt med dagligvaruhandel i form av en livsmedelsbutik i bottenvåningen på en centralt belägen byggnad med kontor och bostäder på övre våningsplan.

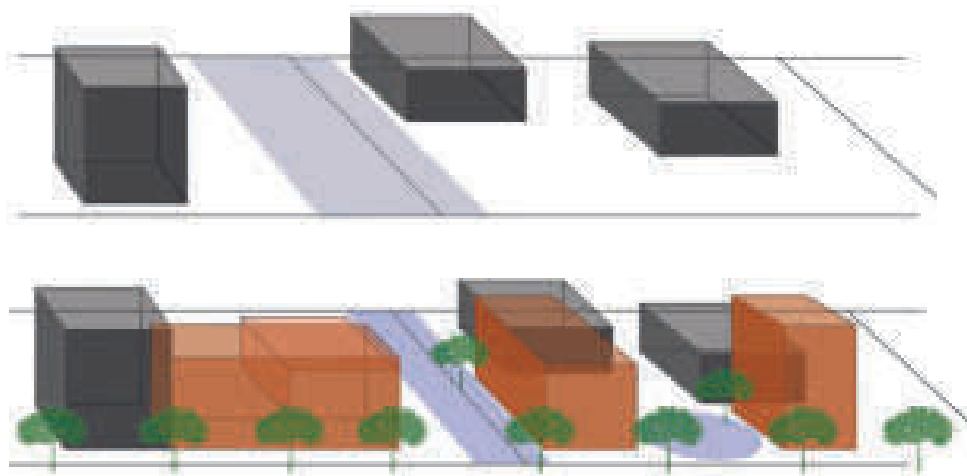
När staden förtätas kommer även fler att bo och arbeta i centrum vilket ger ett ökat underlag för handeln.

Detaljhandel ska lokaliseras i centrum. Detta för att stärka stadskärnan men också att det ska finnas möjligheter till ett hållbart resande. Inom centrum ska bottenvåningarna vid nybyggnation dimensioneras så att de kan inrymma handel och andra utåtriktade publika verksamheter, genom exempelvis tillräcklig takhöjd och ventilationsmöjligheter. Entréer och fönster ska vända sig ut mot gator och torg för att bidra till liv och rörelse i stadsrummet.

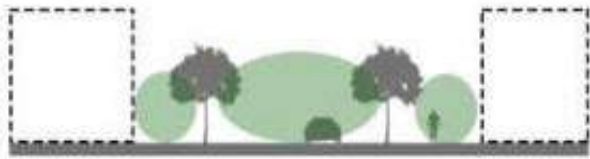
Handel och publika verksamheter kan även etableras längs viktiga stråk och på strategiska platser i stadsdelarna där många människor rör sig till fots eller med cykel. Förtätning och komplettering med nya bostäder och arbetsplatser i de olika stadsdelarna kan bidra till ett ökat kundunderlag och möjliggöra för till exempel kvartersbutiker. Dessa etableringar möjliggör för platser som, om de utformas på ett genomtänkt sätt, kan blir trygga, vackra, attraktiva och trivsamma.

Handel- och verksamhetsområden

Mer yrkrävande handel, volymhandel, placeras bäst i halvexterna områden längs stadens infartsgator. För att inte konkurrera med centrumhandeln ska inte köpcentra eller detaljhandel placeras i dessa lägen. Utformningen av handelsområden är av stor betydelse för att uppnå stadsmässighet och uppmuntra till resande med hållbara trafikslag. Områdena ska vara väl integrerade i övrig stadsbebyggelse med tydlig koppling till gång- och cykelnätet och busshållplatser. Cykelparkeringar ska vara lättillgängliga och placeras



Exempel på hur förtätning och komplettering kan göras i befintliga områden. Genom att placera byggnaderna mot gatan och smälta av gaturummen med byggnadselement och träd blir gatan mer stadsmässig.



Exempel på hur gator kan omformas till en småskaligare struktur genom rumsskapande element och införande av gång- och cykelstråk.

i nära anslutning till entréerna. Byggnadernas och de enskilda verksamheternas entréer bör vända sig utåt mot de omgivande gatorna. Det är eftersträvänsvärt att byggnader uppförs i flera plan, exempelvis med handel i bottenplan och kontor eller andra lämpliga verksamheter ovanpå, samt där det prövas lämpligt, även bostäder. Genom att flera verksamheter/butiker samutnyttjar parkeringsytor eller använder gemensamma parkeringshus kan mer yta frigöras för handel och verksamheter.

Läreda är stadens största handels- och verksamhetsområde med volymhandel och viss dagligvaruhandel. Området har goda möjligheter att utvecklas och förtätas men det krävs satsningar på den fysiska miljön. Bland annat behövs en tydligare struktur i området. Vid den nordvästra stadsdelen T4 finns ytterligare ett område planlagt för handel. Dessutom finns möjlighet att förtäta genom att komplettera med handel och publika verksamheter längs stadens infarter vid Kristianstadsvägen och Helsingborgsvägen.

Externhandel

Externa köpcentrum, utanför eller i utkanten av staden, genererar mycket trafik, tar stora ytor i anspråk för parkering och infrastruktur. Sådana områden samspelar dåligt med den omgivande staden och skulle konkurrera ut stadens centrala butiker och utarma centrum. I Hässleholms stad ska inga handelscentran lokaliseras i externa lägen, istället eftersträvas en urban stad med liv och rörelse samt trygga gaturum med skyltning och entréer mot allmänna, attraktiva gaturum.

Handelsdefinitioner

Detaljhandel:

Sällanköp - kläder, skor, ur, guld, böcker mm. Utpekade strategiska område är endast centrum.

Dagligvaruhandel - livsmedel ska utgöra ca 70 % av utbudet (mat, blommor, kemtekniska artiklar mm). Utpekade strategiska områden är Läreda handelsområde, delar av infartsvägarna och centrum/stadsdelcentrum.

Volymhandel: vitvaror, möbler, elektronik, byggvaror, outlets mm. Utpekade strategiska områden är Läreda handelsområde och infartsvägarna.

Grossistverksamheter och bilhandel ryms inom övriga verksamhetsområden.

Handelscentran innebär att detaljhandeln flyttas ut från stadens centrum och placeras i externa och estetiskt fattiga områden med en storskalig och introvert struktur som nås med bil.



Foto: Helen Clargården

Besöksnäring

Besöksnäringen inom staden ska ges möjlighet att växa och stärkas. De stora tätortsnära naturområdena kan genom att de skyddas mot exploatering utvecklas och tillgängliggöras för besökare. Genom att stärka förbindelserna med cykelvägar och kollektivtrafik till olika utflyktsmål kan tillgängligheten till dessa öka. Kopplingen och tillgänglighet till Hovdala och Finjasjön sydväst om staden är av stor betydelse och så även Skåneleden. Dessa utgör en viktig del i den gröna besöksnäringen i kommunen och regionen och ingår också i det utpekade riksintresset för friluftsliv. Den del av Skåneleden som kallas Nord till sydleden ansluter till Hässleholm C och härifrån kan leden följas runt Finjasjön, såväl som västerut mot Mölleröds kungsgård eller söderut till den unika slottsmiljön vid Hovdala, ett av Skånes vandringscentrum. Vandringslederna ska kunna nås på ett smidigt och attraktivt sätt både av kommunens invånare och besökare. Även cykelburen rekreation kan locka besökare till Hässleholm. Möjligheter att koppla ihop staden med regionala och lokala cykelleder bör undersökas.

Ett levande centrum med en tydlig identitet och ett rikt kulturliv kan också bidra till att fler människor väljer att besöka Hässleholm. För att skapa möjligheter till detta är arbetet med centrumutveckling och gestaltning av stor vikt.

Ställningstaganden

Kommunen ska verka för att:

- Lokalisera verksamheter med skyddsavstånd samt transportintensiva verksamheter till verksamhetsområden i stadens utkant vid detaljplanlagda anslutningar till riksvägarna och järnvägen.
- Integrera verksamheter utan skyddsavstånd och utan stort transportbehov i blandad stadsbebyggelse.
- Förtäta befintliga verksamhetsområden och handelsytor.
- Ge stadens infartsgator attraktiv gestaltning med exempelvis alléplanteringar.
- Utveckla det stationsnära centrumområdet med fler arbetsplatser och mötesplatser.
- Lokalisera personintensiva och publika verksamheter i stations- och kollektivtrafikhärläge.
- Utveckla centrum för ökad attraktivitet och stark handel i stadskärnan.
- Inte lokalisera handel och handelscentran externt vid riksvägarna.
- Detaljhandel i första hand etableras i centrum för att stärka centrumhandeln.
- Främja fler publika utåtriktade verksamheter i centrum, t.ex. uteserveringar.
- Undvika åtgärder som kan innebära att vägar och järnvägar av riksintresse påtagligt skadas eller som påtagligt försvårar tillkomsten och utnyttjandet av anläggningarna.



Foto: Johan Funke.

Miljö, hälsa och säkerhet

Det är av största vikt att ta hänsyn till olika riskfaktorer vid planering av staden. Farligt gods och miljöfarlig verksamhet ska lokaliseras så att de inte utgör någon risk för människan. Buller är den miljöförstöring som berör flest människor i Sverige, inte minst i järnvägsnoden Hässleholm. Även andra miljöfrågor, mark- eller luftföroreningar och förekomst av radon måste utredas för att säkerställa en god livsmiljö.

Trafikbuller

Buller är oönskat ljud som vi människor blir störda och mår dåligt av. Buller är en starkt bidragande orsak till ohälsa, exempelvis hjärt/kärlsjukdomar och sömnproblem. Målsättningen vid planering av bostäder är att uppnå en god ljud- och boendemiljö. I Hässleholms stad är järnvägarna den största bullerkällan men även de större vägarna har höga bullervärden.

För beskrivning av ljud används ljudnivå i decibel dB(A). För trafikbuller används två mått: ekvivalent (medelljudnivå) och maximal ljudnivå. Vid fastigheter är ljudnivån normalt lägre vid markplan än några våningar upp.

Nya riktvärden för trafikbuller trädde i kraft 1 juli 2017 som en revidering av "Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader". Revideringen innebär att rekommenderade högsta bullernivå höjs från 60 dBA till 65 dBA för bostäder mindre än 35 kvm, och från 55 dBA till 60 dBA för bostäder större än 35 kvm. Äldre bestämmelser gäller dock fortfarande för ärenden som påbörjats före den 2 januari 2015. Höjningen ska heller inte innebära en förändring av kraven på ljudnivå inomhus.

Enligt den reviderade förordningen gäller att:

Buller från spårtrafik och vägar ska inte överskrida

1. 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och
2. 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden. Detta gäller även bostäder mindre än 35 kvm samt villor.

För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller alltså istället för vad som anges i första stycket 1 att bullret inte bör överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad.

Om den ljudnivå som anges i första stycket 1 ändå

överskrids bör:

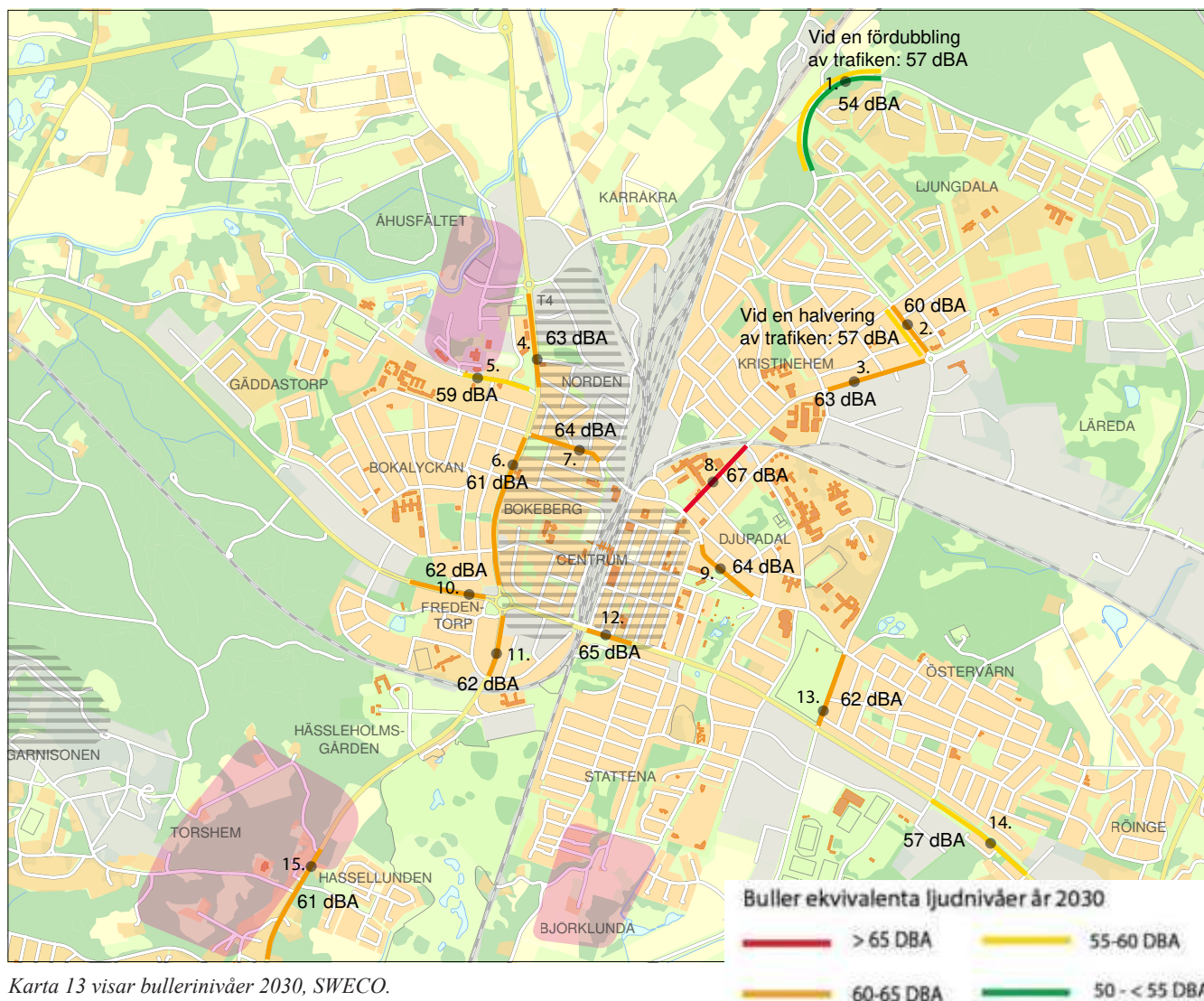
1. minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden, och
2. minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden.

Ett samrådsförslag till trafikplan för Hässleholms stad har tagits fram av Sweco under våren 2017 (planen är ej beslutad). I trafikplanen har 15 punkter i vägnätet undersökts och bullernivån beräknats för trafikbuller från väg (se karta 13). Riktvärdena överskrids på samtliga 15 platser där bullerberäkningar gjorts. Att ett riktvärde överskrids innebär inte att alla personer är störda av buller, och ett underskridande av riktvärde innebär i sin tur inte heller att alla upplever en god ljudmiljö. Det är viktigt att värdera och motivera avsteg från riktvärdena och att göra samlade bedömningar i varje enskilt fall. Fördjupade bullerutredningar görs i detaljplaneskedet.

För att minska påverkan från buller kan åtgärder göras som påverkar ljudet vid källan, åtgärder mellan källan och mottagaren eller åtgärder vid mottagaren. Att dämpa ljudet vid källan är det mest effektiva. När det gäller buller från tågtrafik kan till exempel följande åtgärder bli aktuella:

- åtgärder på själva järnvägen
- ljuddämpning med bullerskärmar, vallar eller kompletterande bebyggelse mellan järnvägen och mottagaren.
- fönsterbyte, tilläggsisolering kring fönster eller andra åtgärder i bullerutsatta byggnader.

I bullerutsatta lägen bör bebyggelsen utformas med skärmande fasader eller slutna kvartersstruktur för att ge möjlighet till bullerskyddade innergårdar. Av samma anledning bör punkthus undvikas i sådana lägen



Karta 13 visar bullerlinivåer 2030, SWECO.

eftersom de sällan har genomgående lägenheter eller bullerskyddad utemiljö.

Avseende trafikbuller gäller rekommendationen 50 dBA för nybyggda skol- och förskolegårdar, samt 55 dBA för äldre skolgårdar. Vägledningen ska tillämpas för de tidpunkter då lokalerna används och på de delar av utomhusmiljön som används för lek, rekreation och pedagogisk verksamhet.

I rapporten Bebyggelseplanering intill järnvägar i Hässleholm-Studieavrisker med transportavfarligt gods, buller och vibrationer intill järnvägar i Hässleholms stad, WUZ & Ramböll 2014, har beräkningar av buller från järnvägen genomförts på 2 meters och 12 meters höjd ovan mark och redovisas som ljudutbredningskartor.

Beräkningarna är gjorda på prognostiserad trafik för år 2030. Resultatet visar att ljudnivån i befintliga småhusområden både norr och söder om stationen överskrider riktvärden för nybyggnation av bostäder. Detsamma gäller inom delar av det område som avses förtäas och utvecklas med nya bostäder. De riktlinjer för bebyggelseplanering som rekommenderas i rapporten sammanfattas kortfattat här.

Ekvivalentnivå över 70 dBA respektive maximalnivå över 85 dBA: Här bör ingen bostadsbebyggelse, vård eller undervisning förekomma.

Ekvivalentnivå 65-70 dBA respektive maximalnivå 80-85 dBA: Personaltät kontorsverksamhet är lämplig i anslutning till stationsområdet. Bostäder i flerbildshus kan tillåtas om en god ljudmiljö

kan tillskapas för det enskilda projektet. Hotell bör kunna förekomma men inte vård med övernattande vårdtagare.

Ekvivalentniv 60-65 dBA respektive maximalnivå 75-80 dBA:

Flerfamiljshus bör generellt kunna förekomma. Enfamiljshus bör generellt undvikas. Den större sammanhängande delen av miljön för utvistelse

ska ha en ljudnivå på högst 55 dBA ekvivalentnivå och 70dBA maximalnivå. Vård och undervisning bör kunna förekomma. Grundskolor och förskolor bör normalt inte förekomma.

Ekvivalentniv 55-60 dBA respektive maximalnivå 70-75 dBA:

Bostäder kan generellt förekomma. Grundskolor och förskolor bör kunna förekomma om riktvärden på ytor utomhus där barnen uppehåller sig klaras (55 dBA ekvivalent).

Industri- och verksamhetsbuller

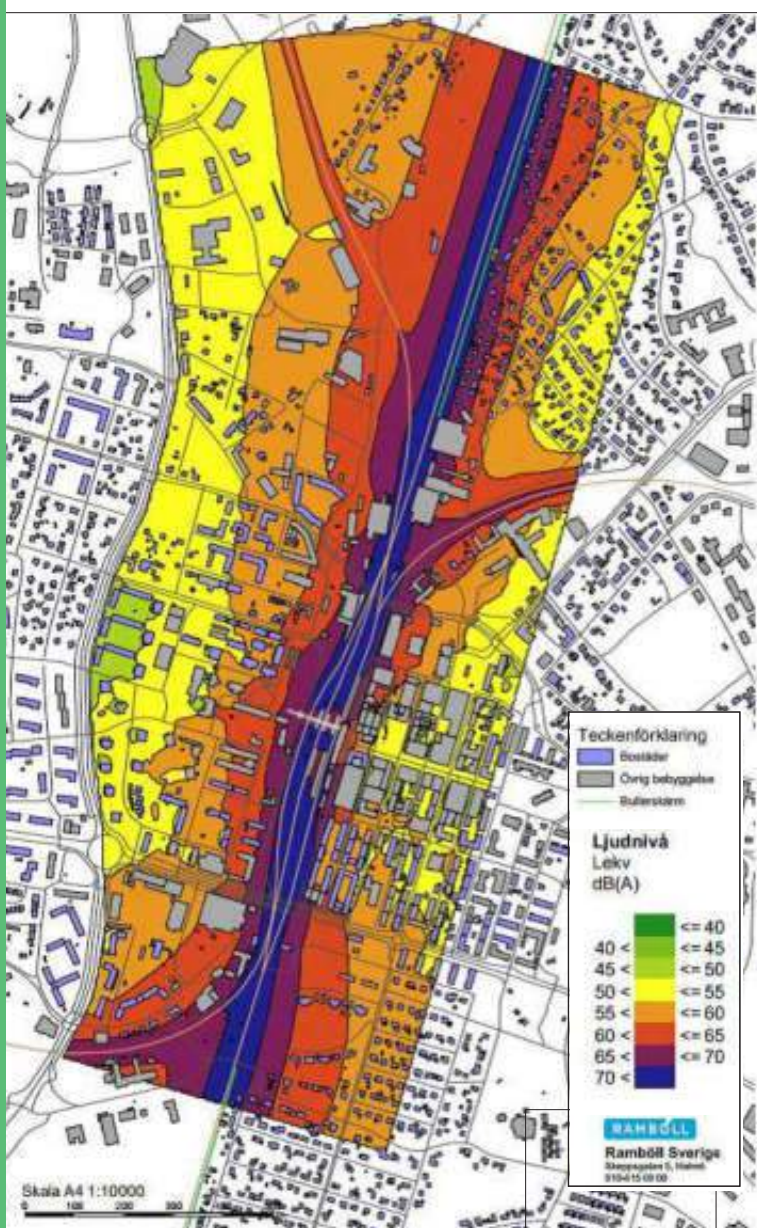
Boverket har särskilda riktlinjer för industri- och annat verksamhetsbuller som ska tillämpas vid exempelvis bostads- och skollokalsplanering. Boverket använder sig av tre bullerzoner för att definiera lämpligheten för bostäder och annan bebyggelse. Zon A innefattar en ljudmiljö på under 50 dBA på dagtid och under 45 dBA kvälls- och nattetid. Här bör bostadsbebyggelse utan bulleranpassad utformning kunna accepteras i planering och bygglovsprövning. Ljudmiljön inom zon B uppgår till 60 dBA dagtid, och 55 respektive 50 dBA kvälls- och nattetid. Här menar boverket att bostadsbebyggelse bör kunna motiveras om bebyggelsen bulleranpassas samt förses med en ljuddämpad sida. Inom zon C bedömer boverket att bullernivån från industri eller annan verksamhet är för hög för att vara lämplig för bostäder. Här rör det sig om bullernivåer på över 60 dBA dagtid, och över 55 respektive 50 dBA kvälls- och nattetid.

Dessa riktnivåer kan användas vid planläggning av exempelvis vårdlokaler eller skolmiljöer. Zon A anger exempelvis en önskvärd högsta bullernivå för de områden av skol- eller förskolegårdar som används rekreativt eller för pedagogisk verksamhet (50 dBA). Vägledningen ska tillämpas för de tidpunkter då lokalerna används.

Farligt gods

Begreppet farligt gods är ett samlingsnamn för ämnen och föremål som har så farliga egenskaper att de kan orsaka skador på människor miljö och egendom om de inte hanteras rätt vid transport. En olycka med farligt gods kan till exempel orsaka explosion, brand eller utsläpp av giftiga och frätande kemikalier.

Transport av farligt gods sker dels på järnväg, dels med lastbil på väg. Inom tätbebyggda områden dirigeras farligt gods-transporter och annan tung trafik till



Bullerutbredning kring järnvägen hämtad ur Risk och Bullerutredning för bebyggelseplanering intill järnväg i Hässleholms stad, 2014, WUZ och Ramböll.

Rekommenderade skyddsavstånd från järnväg (spårkant) till olika typer av markanvändning givet att inga ytterligare säkerhetshöjande åtgärder vidtas. Vid ytterligare säkerhetshöjande åtgärder, t ex brandskyddad fasad eller perrong/mur, kan avstånden minskas, se rapporten "Bebyggelseplanering intill järnvägar i Hässleholms stad", Briab, 2018.

Järnvägssträcka		Zon B	Zon C	Zon D
Södra stambanan	Alvesta – Hässleholm	30 m	30 m	50 m
	Hässleholm – Höör	30 m	30 m	40 m
Skånebanan	Åstorp – Hässleholm	30 m	30 m	40 m
	Hässleholm – Kristianstad	30 m	30 m	35 m
Markarydsbanan		30 m	30 m	35 m
Hässleholm C		30 m	30 m	40 m

ZON A (okänslig verksamhet)
omfattar ett fåtal människor som inte uppehåller sig stadigvarande på platsen, t ex parkering, teknisk anläggning och odling.
P - Parkering (ytparkering)
T - Trafik
L - Odling
N - Friluftsområde (t ex motionsspår)
E - Tekniska anläggningar (som ej orsakar skada på avåkande fordon)

ZON B (mindre känslig verksamhet)
omfattar få och vakna personer, t ex handel (< 3000 kvm), industri och lager.
H - Handel (< 3000 m²)
J - Industri
G - Bilservice
U - Lager (utan betydande handel)
E - Tekniska anläggningar
P - Parkering (även garage)

ZON C (normalkänslig verksamhet)
omfattar få personer som kan vara sovande och som har god lokal kännedom, t ex bostäder i småhus, kontor och centrum.
B - Bostäder (småhusbebyggelse)
H - Handel (> 3000 m²)
K - Kontor (i ett plan), ej hotell
U - Lager (även med betydande handel)
Y - Idrotts- och sportanläggningar (utan betydande åskådarplats)
C - Centrum
R - Kultur

ZON D (känslig verksamhet)
omfattar utsatta och många människor, t ex Bostäder i flera plan, vård och skola.
B - Bostäder (i flera plan)
K - Kontor (i flera plan), inkl hotell
D - Vård
S - Skola
Y - Idrotts- och sportanläggningar (med betydande åskådarplats)

särskilda vägar. I Hässleholm är de rekommenderade vägarna riksväg 21, 23 och 117. Ingen genomfart av farligt gods på väg är tillåten inom staden men transporter får ske till målpunkter inom staden, t.ex. inom Låreda industriområde.

I Länsstyrelsens rapport **Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen - bebyggelseplanering intill väg och järnväg med transport av farligt gods, RIKTSAM** (Länsstyrelsen i Skåne Län, Skåne i utveckling 2007:06) ges exempel på skyddsavstånd till olika typer av markanvändning inom 150 meter från farligt godsled. För eventuell ny bebyggelse inom detta uppmärksamhetsavstånd kan det krävas åtgärder. Ett minimiavstånd mellan bebyggelse och järnväg behövs, bland annat för att säkra åtkomst för räddningstjänsten. Trafikverket och MSB anger 30 meter som minsta avstånd men avståndet bör beaktas i varje enskilt fall för att ta hänsyn till lokala förutsättningar på platsen. Ett avstånd på 30 meter skyddar bebyggelsen från 98% av olyckorna. Vid avvikelse från de rekommenderade skyddsavstånden krävs en fördjupad riskbedömning.

I rapporten **Bebyggelseplanering intill järnvägar i Hässleholm - Studie av risker med transport av farligt gods, buller och vibrationer intill järnvägar i Hässleholms stad**, (Briab, 2017), görs en riskanalys med noggranna beräkningar av individ- och samhällsrisk som kan motivera avvikelse och reducering av Länsstyrelsens riktlinjer. Förslag till skyddsavstånd till de olika järnvägssträckningarna i Hässleholm redovisas utifrån olika säkerhetshöjande och riskreducerande åtgärder, såväl som utan åtgärder. Rekommendationerna redovisas för fyra kategorier av markanvändning, beroende på olika grad av känslighet.

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 beaktas vid framtagande av detaljplaner. Riskreducerande och säkerhetshöjande åtgärder för bebyggelse som lyfts i studien inbegriper, urspårningsskydd, brandskyddade fasader mot järnväg, högt placerade friskluftsintag,

ventilationssystem med nödstopp och utrymningsmöjligheter i riktning bort från järnväg.

Briabs rapport presenterar också en riskanalys avseende industrispåret som löper parallellt med Skånebanan i stadens östra del. Järnvägssträckan nyttjas av Flogas Sverige AB för transport av gasol. I dagsläget (2017) sker en årlig transport av cirka 100 vagnar gasol. Briabs analys visar att individrisken längs med spåret för dagens transportnivåer, liksom risknivån givet en kraftig ökning av transportmängden, inte når oacceptabla nivåer och därmed inte behöver utredas vidare.

Urspårningsrisk

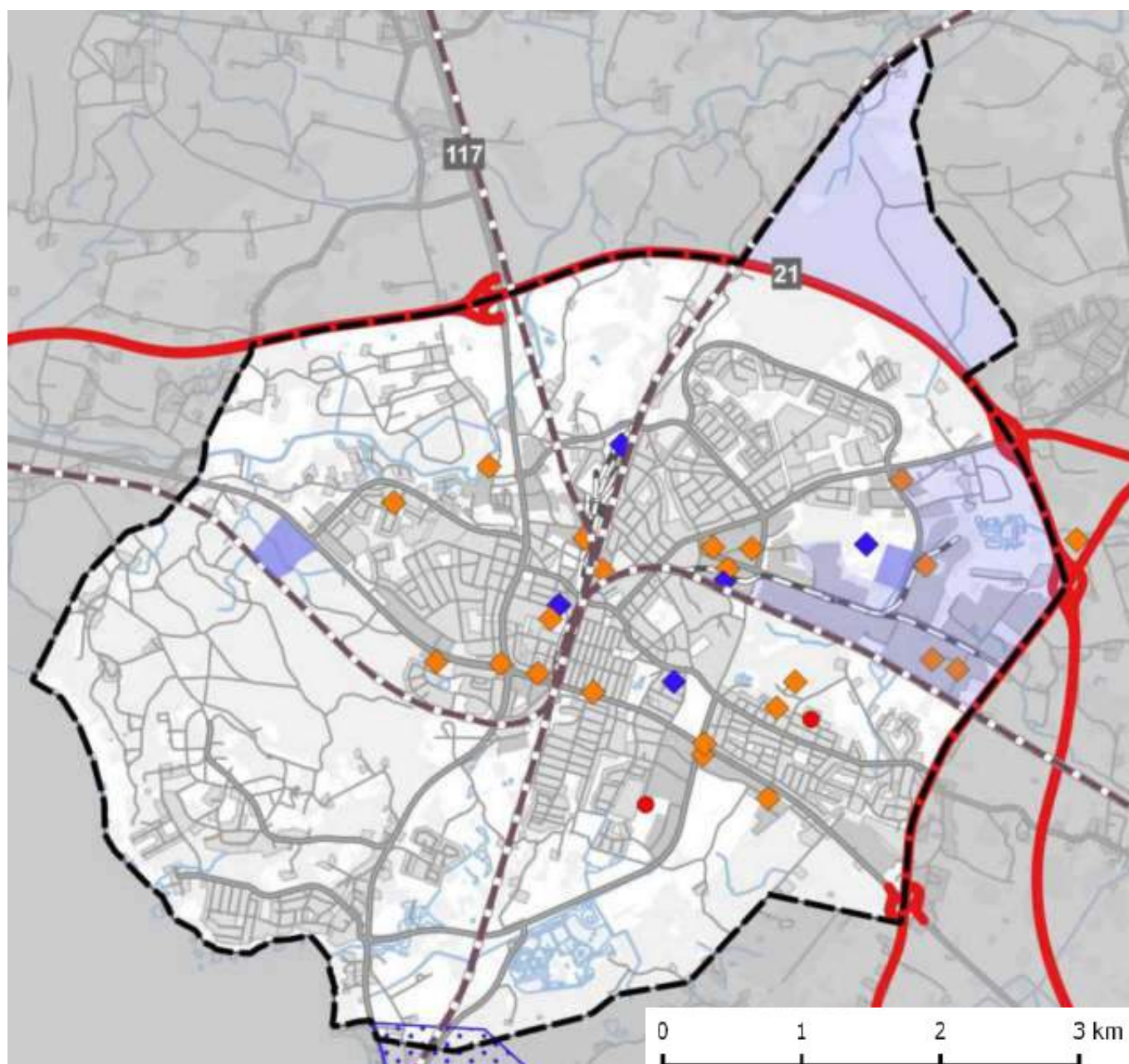
I samband med urspårning finns en risk att urspårade vagnar orsakar mekanisk skada på intilliggande byggnader. Huruvida personer i omgivningen skadas eller ej beror på hur långt ifrån rälsen en vagn hamnar efter urspårning. Vanligen hamnar vagnar i omedelbar anslutning till spåret men det är möjligt att de når avstånd upp till 25-30 meter från spåret.

Briabs riskutredning, dimensionerad efter trafikverkets beräknade trafikering av godståg år 2040, pekar ut olika former av separationsåtgärder som ska hindra urspårade eller avåkta vagnar att lämna transportleden. Exempel på detta är perrongkanter, eller motsvarande mur, på 2 meters bredd och minst 0.4 meters höjd, placerad inom 0.5 meter från närmsta spår. Ett införande av urspårningsskydd ger att avståndet vid vilket känsliga verksamheter kan bedrivas reduceras markant och normalkänsliga verksamheter kan tillåtas mycket nära transportleden.

Vibrationer

Det finns i huvudsak tre faktorer som påverkar vibrationer; vibrationskällan, avstånd till källan och geologi. Storleken på alstrad vibration från järnväg beror på hastigheten och vikten av passerande tåg. Av stor betydelse är också spårets standard och grundläggning. En jämn bana minskar risken för vibrationer.

I utredningen som genomförts av WUZ och Ramböll under våren 2014 (**Risk och Bullerutredning för bebyggelseplanering intill järnväg i Hässleholms stad**) redovisas en generell bedömning av risk för vibrationer från järnväg baserat på avstånd från spår.



Karta 14.

TECKENFÖRKLARING

- Nytt verksamhetsområde
- Befintligt verksamhetsområde
- Farlig godsled järnväg
- Radon ≥ 30 kBq/m³
- Potentiellt förorenade områden
- Riskklass 1
- Riskklass 2
- Farlig godsled väg
- Markradon
- Potentiellt högriskområde

Avstånd från spårnett	Bedömning av risk
- 30 m	Mycket hög risk
31 - 60 m	Hög risk
61 - 100 m	Viss risk
101 -	Mindre risk

Avstånden i tabellen ovan avser avstånd för kännbara komfortvibrationer. Vibrationer som kan ge upphov till skador på egendom förekommer normalt enbart på mycket korta avstånd från spår och behandlas alltså inte här. Vibrationer har stora variationer och det är svårt att uttala sig i generella termer. Angivna värden bör därmed ses som vägledande inför bedömningar.

Miljöfarlig och störande verksamhet

Det finns ett antal verksamheter inom staden som klassas som tillståndspliktiga miljöfarliga verksamheter. Dessa verksamheter har tillstånd för sin verksamhet enligt Miljöbalken och deras påverkan på omgivningen har bedömts utifrån avståndet till befintlig bostadsbebyggelse. Skyddsavstånd ur miljöstörningssynpunkt är både till för att skydda närboende samt närmiljön och för att garantera industriernas och verksamheternas framtida utvecklings- och utbyggnadsmöjligheter. Prövning av miljöfarlig verksamhet sker enligt kap. 9 miljöbalken.

Beroende på verksamhetsslag och storlek så delas miljöfarlig verksamhet in i A-, B- och C -anläggningar samt så kallade U-anläggningar (övriga). Inom planområdet finns inga A-anläggningar men det finns fem stycken B-anläggningar (Beleverket, Paroc AB, Läreda Mekan AB, Hässleholms avloppsreningsverk samt en kommunal anläggning för återvinning/mellanlagring av farligt avfall i form av bortgrävda massor).

Verksamheter som kan vara störande för omgivningen, med skyddsavstånd och med tunga transporter, ska vara placerade i särskilda verksamhetsområden i stadens utkanter. I Hässleholm föreslås nyetableringar av denna typ av verksamheter lokaliseras till Hässleholm Nord. En utbyggnad av Hässleholm Nord innebär möjlighet för viss störande och miljöfarlig verksamhet att på sikt omlokaliseras till ett mer externt läge.

Detta för att istället ge plats för annan, mindre störande verksamhet närmare bostäder, exempelvis i verksamhetsområdet Läreda.

Även andra verksamheter som ger upphov till skyddsavstånd, exempelvis drivmedelsstationer för bensin och gas eller liknande, bör på sikt lokaliseras i utpekade verksamhetsområden, utanför bostads- eller annan persontät bebyggelse.

Luftkvalitet

Småskalig vedeldning är den största orsaken till hälsovådliga partiklar i Hässleholms stad, både avseende PM10 och PM2,5. Fler människor som bor tätare kan leda till mer partikelutsläpp från eldning. Fler människor kan också komma att exponeras för detta på grund av att det blir närmare mellan husen, d.v.s utsläppspunkterna, i staden. Dessutom kan förtätning minska luftgenomströmning i staden. Elen kan också komma att bli dyrare i framtiden, något som i kombination med att Hässleholm är en kommun med god tillgång till ved kan ytterligare spåda på utsläppen. Utöver vedeldning är dubbdäcksslitage en stor källa till partikelspridning.

Elektromagnetiska fält

Avseende magnetfält finns inget bestämt skyddsavstånd, istället bör försiktighetsprincipen tillämpas. I en tolkning från mark- och miljödomstolen anges att boende inte ska utsättas för magnetfält på mer än 0,4 µT (mikrotesla) från kraftledningar eller transformatorstationer. Generellt kan sägas att ju högre spänning, desto större elektromagnetiskt fält samt att fältet avtar med avståndet. Genomsnittliga magnetfält i bostäder varierar mellan ungefär 0,05 µT och 0,1 µT. Högre värden än dessa kan förekomma i bostäder nära kraftledningar eller vid transformatorstationer, enligt Boverket m.fl. (2009). Kommunen verkar för nedgrävning av luftledningar i staden, se tema Teknisk försörjning.

Förorenad mark

I staden finns mark som har förorenats av tidigare verksamheter eller av deponerat avfall och förorenade fyllnadsmassor. Detta gäller inte enbart platser där det har funnits "traditionella industrier", utan även där det funnits andra typer av verksamheter, till exempel plantskolor eller före detta avfallsdeponier som är fallet i Läreda.

Platser där det inte har bedrivits någon formell verksamhet alls kan också vara förorenade av andra anledningar, till exempel att det i perioder har använts som upplag eller består av fyllnadsmassor.

Förorenad mark ska saneras men vilka åtgärder som krävs beror på vilken typ av förorening det rör sig om och vad marken används till eller ska användas till i framtiden. Innan en ny detaljplan antas måste det förorenade området vara så väl undersökt att man vet att det är möjligt att sanera marken till den grad som krävs för den planerade markanvändningen. Det måste vara tekniskt möjligt att sanera och dessutom gå att genomföra till en rimlig kostnad.

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

Radon

Det finns ett nationellt miljömål om att alla bostäder ska ha en radonhalt under 200 Bq/m³ senast 2020. Världshälsoorganisationen (WHO) sänkte gräns- och riktvärdet för radon i bostäder till 100 Bq/m³ luft år 2010. Frågan har utretts av flera svenska myndigheter och Sverige behåller gränsen på 200 Bq/m³. Orsaken är att de anser att det inte är samhällsekonomiskt försvarbart att genomföra en skärpning. Karta 14 visar att förekomsten av radon generellt är låg inom FÖP-området. Områdena är dock översiktliga och lokala variationer kan vara stora.

Ställningstaganden

Kommunen ska verka för att:

- Säkerställa tillgång till god ljudmiljö och luftkvalitet, särskilt i miljöer där barn vistas.
- Beakta och utreda risker med buller, vibrationer, markföroreningar och elektromagnetiska fält, i utpekade riskområden tidigt i planeringsprocessen.
- Beakta risker avseende farligt gods inom 60 meter från järnväg och 150 meter från väg.
- Ta fram åtgärdsprogram för buller och hålla detta aktuellt.
- Lokalisera nyetableringar av miljöfarlig eller störande verksamhet till Hässleholm Nord, flytta på sikt även befintliga störande eller miljöfarliga verksamheter om så är möjligt.
- Endast placera verksamheter som inte går att inordna i den urbana täta blandstaden i de särskilt markerade verksamhetsområdena.
- Lokalisera på sikt drivmedelsstationer i utpekade verksamhetsområden med skyddsavstånd från bostäder.
- Sanera förorenade områden.
- Uppföra urspårningsskydd längs med järnvägarna genom staden där så behövs.

Teknisk försörjning

Hässleholms stad har en mängd befintlig teknisk infrastruktur som kommer att byggas ut, underhållas och utvecklas under FÖP:ens livstid. För att få störst nytta av de system vi har idag behöver det finnas ett samspel mellan bebyggelseutveckling och den tekniska infrastrukturen.

Dricksvattenförsörjning

Vattenskyddsområdena Galgbacken och Hässleholm-Ignaberga ligger inom FÖP-området och är viktiga för stora delar av kommunens dricksvattenförsörjning. I dag kommer ca 60 % av råvattnet som används i Hässleholm från Tyringe och ca 40 % från Hässleholm-Ignaberga. Vattnet återinfiltreras i grusformationen i Galgbacken med en ungefärlig uppehållstid på tre veckor. Därefter pumpas dricksvattnet till en lågreservoar och levereras ut på ledningsnätet.

För att skydda grundvattentillgångarna finns fastställda vattenskyddsområden med tillhörande vattenskyddsföreskrifter. En revidering av vattenskyddsområdet är under framtagande (2017) och kommer uppdateras i det digitala underlagsmaterialet. Inom dessa områden begränsas bland annat hanteringen av petroleumprodukter och kemiska bekämpningsmedel. Miljökonsekvensbeskrivningen identifierar en möjlig risk att vattentäkten vid Galgbacken förorenas om en olycka sker på den sträckning av Norra Kringelvägen som går genom vattenskyddsområdet. För att ta hand om spill vid en eventuell olycka kan exempelvis skydd byggas in vid diken mm. Vid eventuell bebyggelse inom vattenskyddsområde ska särskilda hänsyn tas i detaljplaneskedet. Detta kan exempelvis innebära krav på källarfria byggnader, anslutning till den kommunala dagvattenhanteringen, eller restriktioner avseende schaktning mm.

Ledningsnät

Hässleholms Vatten har en plan att på sikt bygga bort kombinerade ledningssystem. Önskvärt är separata system för dagvatten och spillvatten för att minska risken för bräddning och översvämning vid kraftig nederbörd. Detta är även viktigt ur ett resurshushållnings- och kretsloppsperspektiv.

En fråga som väntas få stor betydelse i framtiden är omhändertagande av dagvatten, en ökad frekvens av skyfall, och att det finns ytor för detta. Det finns ett behov av att en dagvattenstrategi tas fram. En sådan

strategi ska bl.a. visa avrinningsområden, lågpartier och skyddsområden.

Delar av FÖP-området ligger utanför verksamhetsområde för VA, t.ex. Björklunda och delar av Garnisonen m.fl. Dessa bör ingå i verksamhetsområde för VA. Kommunens VA-verksamhet omfattas av krav på resurshushållning och kretslopp genom både lagen om allmänna vattentjänster, PBL och miljöbalken. Dessa aspekter ska beaktas i allt VA-arbete.

Avloppsreningsverk

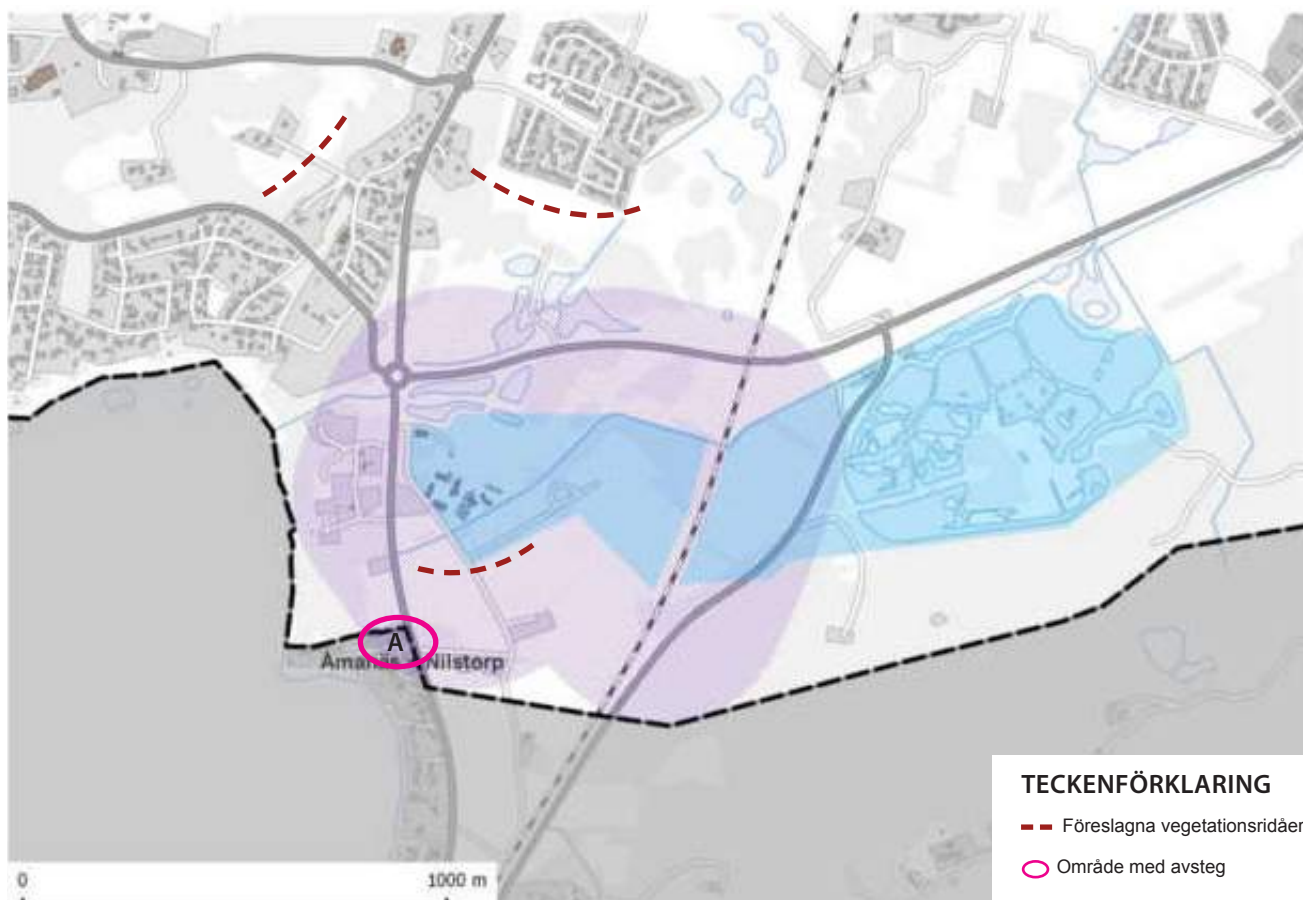
Hässleholms avloppsreningsverk tar hand om avloppsvattnet från ca 33 000 personekvivalenter (pe). Pe anger den genomsnittliga mängd föroreningar i avloppsvatten som en person ger upphov till per dag. Vattnet renas i fyra steg inom reningsverksområdet samt slutligen i en våtmarksanläggning - Magle våtmark - innan det via Maglekärrsbäcken når Finjasjön och slutligen Östersjön.

Reningsverket är en viktig samhällsfunktion och måste möta befolkningsökningen som följer av att kommunen planerar för 5 000-6 000 nya bostäder samt nya verksamheter. Reningsverkets lokalisering är god då förtätning i första hand föreslås i anslutning till Hässleholm C. Kostsamma inbyggnader av verket, utöver den vall som redan är beslutad, beräknas inte behövas om FÖP:ens utbyggnadsförslag följs, eftersom FÖP:förslagets tillskott av bostäder är litet i relation till antalet befintliga bostäder.

Nuvarande miljötillstånd från 1973 (utifrån miljölagen, inte miljöbalken) kommer troligtvis att behöva omprövas inom FÖP:ens livstid. Högre krav kan komma att ställas på exempelvis rening av läkemedelsrester eller mikroplaster. Kommunen bör ta höjd för en sådan tillståndprocess genom lämplig markanvändning i reningsverkets närområde.

Skyddsavstånd och påverkansområde

Ramböll har tagit fram en utredning angående skyddsavstånd för Hässleholms reningsverk (2014).



Karta 15 visar verksamhetsområdet för reningsverket samt skyddsavstånd på 0-300 meter. Området där avsteg föreslås är inringat. Föreslagna vegetationsridåer är markerade med streckade linjer.

Rambölls utredning utgår i sin tur från boverkets allmänna råd **Bättre plats för arbete** (1995) samt HVABs policydokument (2008). Enligt denna beräknas skyddsavstånden utifrån hela verksamhetsytan, inklusive utbyggnadsytor som behövs för att möta planerad utveckling, där störande verksamhet pågår då störningen inte är begränsad till att ske på en viss punkt. De olika delarna i reningsverket har olika grad av störning och påverkan. Från de tyngsta processerna anger Ramböll ett yttre skyddsavstånd på 1000 meter, för vassbäddarna ett yttre skyddsavstånd på 600 meter, samt ett 300 meter brett inre skyddsavstånd för samtliga ovanstående process-steg, bortsett från Magle våtmark. Kontors- och laboratoriedelarna bedöms inte ge upphov till någon störning som kräver skyddsavstånd.

Följande skyddsavstånd och påverkansområde räknat från det störande verksamhetsområdets gräns föreslås:

Skyddsavstånd (0 - 300 meter)

Inom skyddsavståndet föreligger risk för förhöjd

bakteriehalt, smittspridning, luktpåverkan och buller. Inom skyddsavståndet gäller att:

- Inga bostäder eller annan känslig markanvändning tillåts. Avsteg (A) görs för befintlig detaljplanlagd bebyggelse i sydväst. Inga verksamheter som kan påverkas av exempelvis lukttörningar eller risk för förhöjd bakteriehalt tillåts.

I kommande detaljplanarbeten ska kommunen verka för att säkerställa att markanvändningen inom skyddsområdet inte ska tillåta bostäder eller annan känslig markanvändning där det i dag saknas ställningstaganden.

Avsteg A

Bebyggelsen (A i kartan) som omfattas av en gällande detaljplan för bostadsändamål undantas från förbudet om bostadsändamål inom 300 meter. De närmsta planlagda bostäderna ligger längre än 200 meter bort från reningsverket. En vall planeras att uppföras

i reningsverkets sydvästra del (2017) som skydd mot översvämning och denna tillsammans med en vegetationsridå kommer att utgöra ett utökat skydd från störningar för den detaljplanlagda bostadsbebyggelsen. Vegetationsridån mot bebyggelsen i söder säkerställs i detaljplanen för reningsverket och eventuellt i andra avtal. Avsteg med hjälp av vegetationsridåer grundar sig på att förbättra spridningen av luktmämnena genom att placera träd och buskar runt emissionskällan så att vindturbulensen blir bättre, enligt Socialstyrelsen (2004).

Påverkansområde

Inom påverkansområdet kan det föreligga risk för luktpåverkan och eventuellt buller. Påverkansområdet är olika långt till olika delar av reningsverket. Från det störande verksamhetsområdet gäller 1000 meter, från vassbäddarna 600 meter och från Magle våtmark 200 meter.

Inom påverkansområdet gäller att:

- Pågående markanvändning fortsätter. Befintlig bebyggelse och byggrätter i befintliga detaljplaner kan byggas ut i enlighet med de juridiskt bindande detaljplanerna
- Nya detaljplaner för bostäder, skola, vård, idrott och andra personintensiva verksamheter som tas fram prövas var för sig i sitt sammanhang. Avseende området i anslutning till Sjöröds gård, befintlig förskola vid Garnisonsvägen samt Annedals gård söder om Björklunda kommer kommunen pröva lämpligheten för bl.a. ny bostadsbebyggelse i en ny detaljplan. Konsekvenserna av närheten till reningsverket utreds och beskrivs i planarbetet. Den befintliga vegetationsridån mot reningsverket säkerställs i detaljplanen och eventuellt i andra avtal.

Fjärrvärme

Hässleholm Miljö AB producerar och distribuerar fjärrvärme i Hässleholm från utsorterat brännbart avfall och biobränsle. Fjärrvärmeverket i Hässleholm finns på Beleverket på Läreda industriområde. Fjärrvärmen produceras nästan uteslutande av förnyelsebar energi genom förbränning av avfall och biobränsle. Olja används endast vid uppstart av pannorna och som reservbränsle under vintern när värmeförbrukningen är väldigt hög. I Hässleholm används mindre än 1%

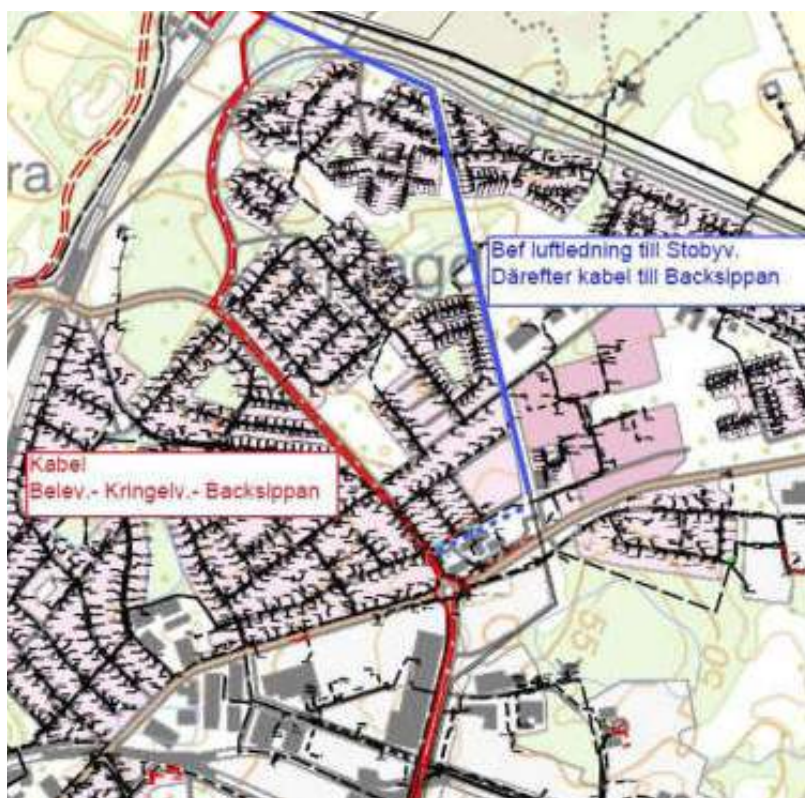
olja i fjärrvärmeproduktionen. Tack vare den effektiva fjärrvärmeproduktionen är utsläppen av koldioxid mätt per invånare i Hässleholm lägre än genomsnittet i Sverige. Om fjärrvärmenätet är välbyggt och underhålls är det mycket driftsäkert och kan användas i uppemot 100 år.

Avfallshantering

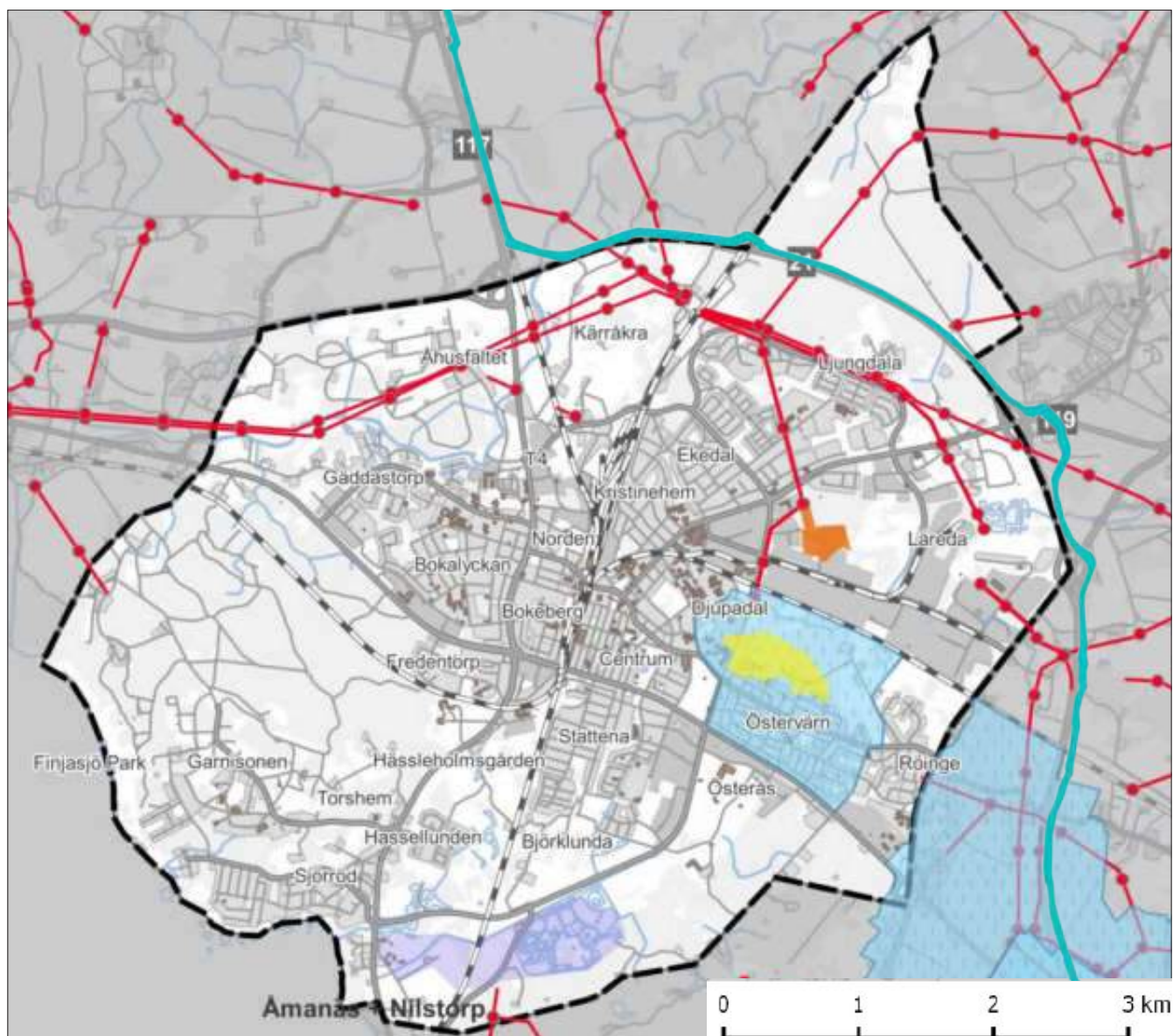
Hässleholms Miljö AB sköter avfall och återvinning i kommunen. Den centrala avfallsanläggningen finns i Vankiva, strax norr om Hässleholms stad. Målet är att minska avfallsmängderna och öka andelen återvunnet material, något som även gäller matavfall. För att underlätta för medborgarna att mat- och källsortera ska hänsyn tas till avfallshandlingens transportbehov samt markbehov för sorteringsutrymmen, både på allmän plats och kvartersmark.

Kraftledningar

Befintliga luftburna starkströmsledningar finns idag i den norra delen av staden och skär genom stadsdelen Ljungdala.



Kartan visar befintlig luftledning genom Ljungdala (blå), samt föreslagen sträckning av den nedgrävda kabeln (röd).



Karta 16.

TECKENFÖRKLARING

- Sydvästlänken
- Brunnsområde
- Reningsverksområde
- Vattenskyddsområde
- Kraftledning
- Fjärrvärmeverk
- Planens avgränsning



Dessa planeras att grävas ned längs Belevägen och Norra Kringelvägen enligt kartan nedan. Arbetet beräknas vara färdigställt under hösten 2018.

SydVästlänken är ett nationellt ledningsbygge som syftar till att förstärka växelströmsnätet och öka driftsäkerheten i det svenska stamnätet. I Hässleholm kommer ledningen att dras strax öster om staden.

Bredband

Hässleholms kommuns fiberutbyggnad drivs av Fibernätet i Hässleholm med ansvar för att leda och samordna fiberutbyggnaden. Hässleholms kommun har sedan 2009 ett mål om att 95% av alla hushåll i kommunen år 2020 ska ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s. För att nå målet har en fiberetableringsplan tagits fram och antagits av kommunfullmäktige år 2015. År 2017 pågår arbetet med att anlägga fibernät i staden och flera stadsdelar har redan anslutits. Andra delar av staden saknar dock fortfarande nät, bland annat centrala staden. För att förse hela staden med fiber behövs investeringar, exempelvis i form av flera nodhus och separata stamledningar för att få rätt kapacitet. För att Hässleholms stad ska nå målbilden om den unga och urbana staden krävs ett snabbt och pålitligt fibernät i hela staden.

Ställningstaganden

Kommunen ska verka för att:

- Hålla ett avstånd på 0 - 300 meter från reningsverket fritt från känslig markanvändning med hänsyn till risk för lukt- och smittspridning.
- Pågående markanvändning mellan 300-1000 meter får förekomma men att inga nya detaljplaner tas fram för ny blandad bebyggelse eller personintensiv verksamhet, utöver de som markerats på markanvändningskartan.
- Hänsyn tas till vattenskyddsområden och skyddsåtgärder vidtas vid behov.
- Hantera dagvatten på allmän platsmark.
- Utbyggnadsområdena enligt FÖP:ens markanvändningskarta inkorporeras i VA-verksamhetsområdena för vatten, spillvatten och dagvatten.
- Nedgrävning av befintlig luftledning genom Ljungdala färdigställs under 2018.
- VA-strategi och VA-planer, inklusive översvämningsutredningar tas fram och hålls aktuella.
- Investera i infrastruktur som möjliggör en snabb utbyggnad av fiber i hela staden.
- Genom god fysisk planering minska avfallsmängder och underlätta för återvinning.

Klimatanpassning

I framtiden förväntas klimatet i Skåne bli torrare och varmare på sommaren och regnigare och mildare på vintern. En ökad medeltemperatur och mer frekvent återkommande kraftiga regn ger en ökad risk för extrema vädersituationer med bland annat översvämningar och värmeböljor som följd. För att stå rustad för ett nytt klimat behöver staden anpassas genom att arbeta risk- och sårbarhetsreducerande. Detta kräver åtgärder, organisatoriskt och i fysisk planering, som dämpar negativa effekter av klimatförändringarna men också utnyttjar möjliga fördelar.

Risk och klimatanpassning

Klimatförändringar kommer på sikt innebära ökade flöden i sjöar och vattendrag och ökad ytavrinning med påföljande översvämningar, skred- och rasrisker. Regionala klimatmodeller tyder på en liten ökning av årsmedelnederbörd i Hässleholms kommun. Dock kommer variationer mellan årstiderna att öka, med största ökningen av nederbörd vintertid. Klimatscenarier visar också på en stigande trend i maximal dygnsnederbörd och att nederbörden oftare kommer i form av intensiva skurar med stora nederbördsmängder. Faktorerna ökad nederbörd och ökad andel kraftiga skyfall förstärker ytavrinningen, framförallt i urban miljö på grund av dess stora andel hårdgjord yta. Detta ger ökad påfrestning på exempelvis byggnadskonstruktioner och utmaningar med översvämning av fastigheter och vägar. Inom verksamhetsområde för VA är kommunen huvudman och ansvarar som sådan för att ta hand om dagvatten som avvattnas från kvartermark och allmän platsmark. Dagvattenledningsnätet är dock inte dimensionerat för att kunna hantera extrema nederbördsmängder, detta då huvudmannans ansvaret endast sträcker sig till hantering av tioårsregn.

För att Hässleholms stad ska byggas robust finns ett stort behov av en samordnande klimatanpassningsstrategi

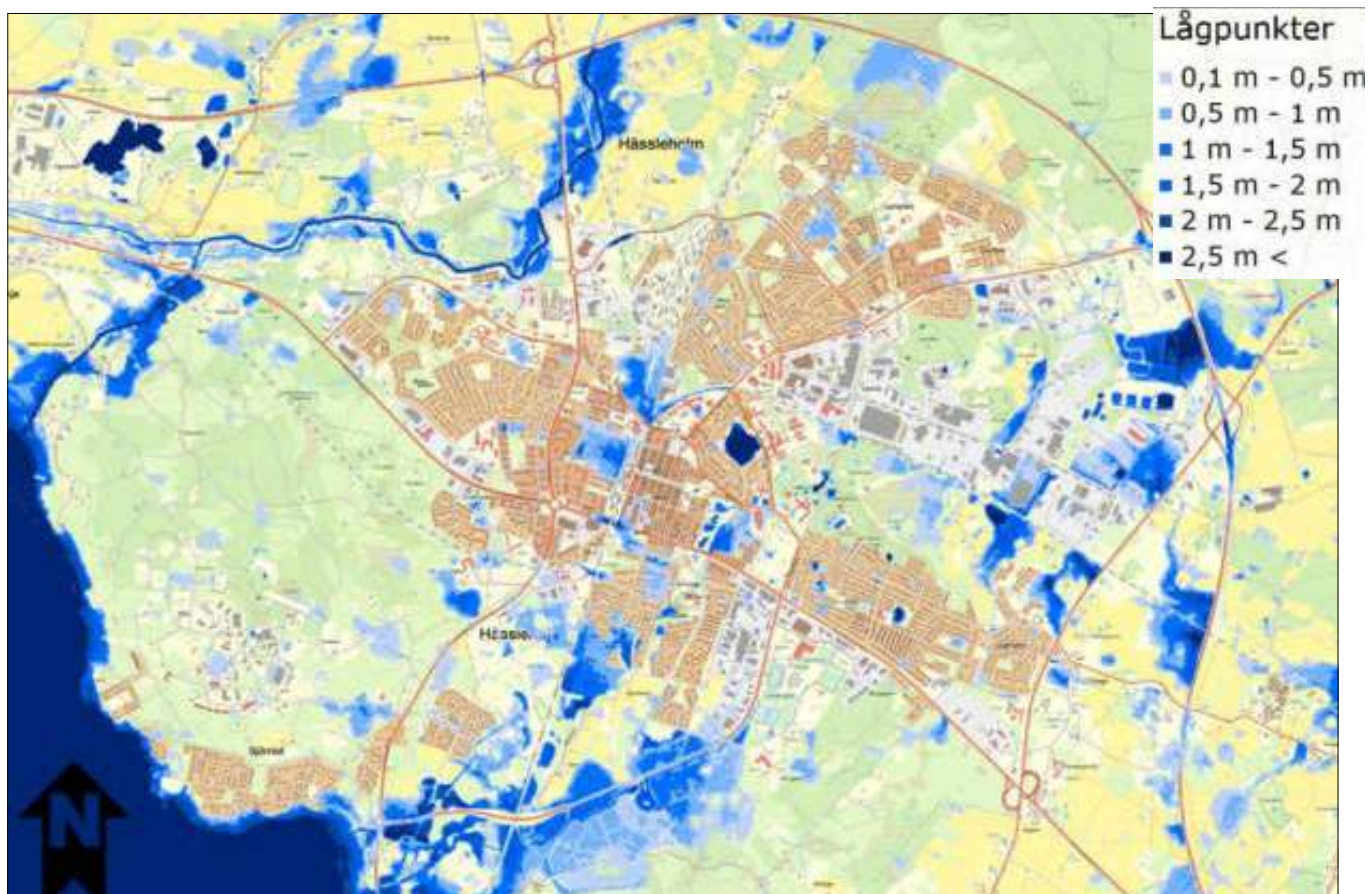
med ansvarsfördelning och en åtgärdsstrategi genom vilka analyserande, organisatoriska, informativa och tekniska åtgärdsalternativ identifieras och aktiveras.

Översvämning

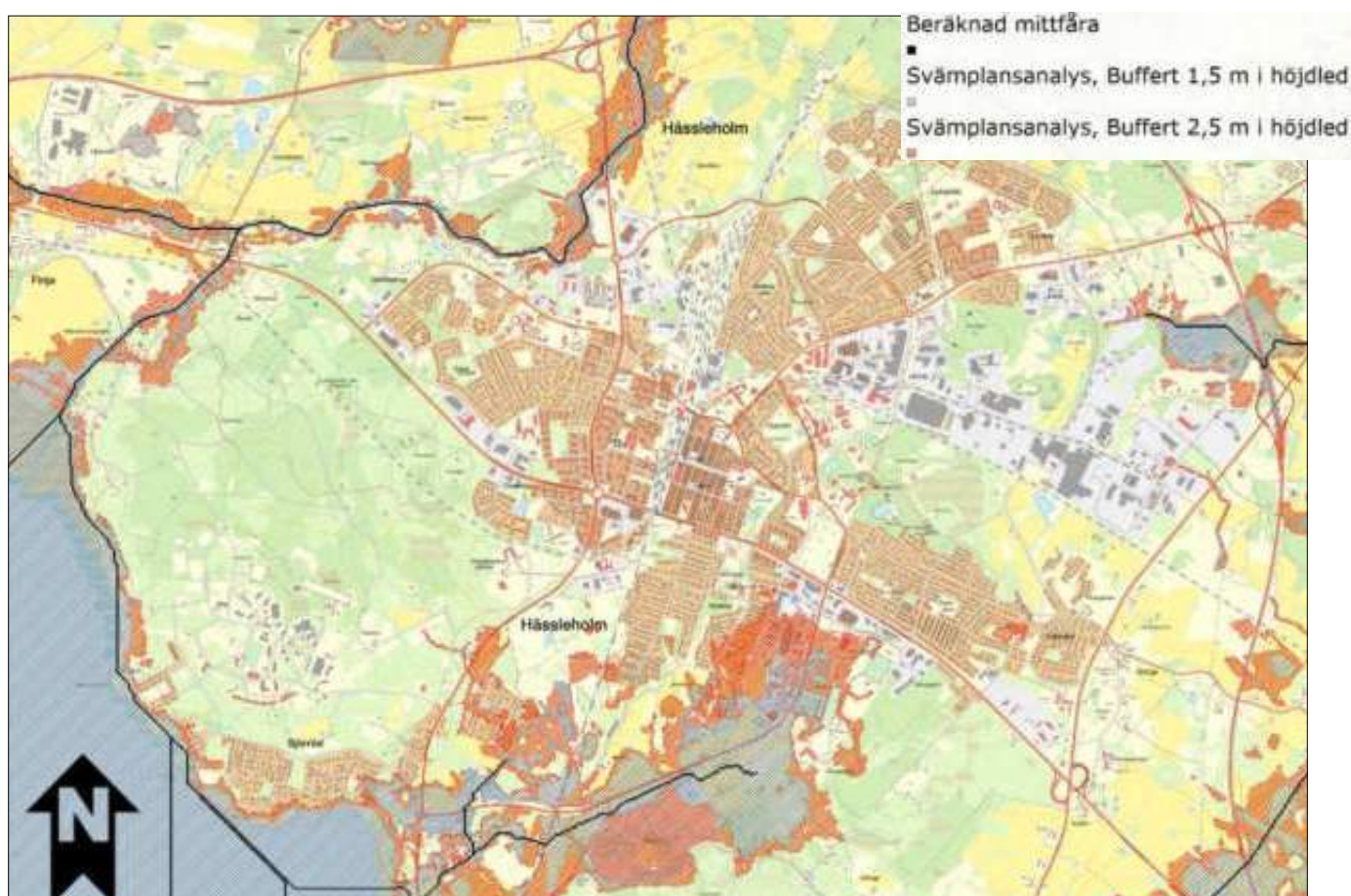
Våren 2002 drabbades stora områden kring Hässleholm av översvämningar till följd av höga vattennivåer i Finjasjön och dess utlopp i Almaån. Som högst steg vattennivåerna i Finjasjön till +45,38 m ö.h. En hydraulisk utredning av Finjasjön med omgivning (DHI Water & Environment, 2002) visar att ett 100-års regn vid detta tillfälle skulle inneburit att den maximala nivån i sjön stigit till +45,62 m.ö.h. nedströms. Bilden nedan visar översvämningens omfattning kring reningsverket.

Byggnadsnämnden beslutade därefter att lägsta nivå för färdigt golv inte får understiga +46,50 m ö.h. (RH 70; motsvaras av +46,59 m ö.h. enligt RH 2000) vid Finjasjön, Almaån och dess omgivning nedströms vattendelaren. Denna bestämmelse ska gälla för nybyggnad och tillbyggnad inom de berörda områdena, men undantag medges för komplementbyggnader om de konstrueras så att de klarar en översvämning på +46,50 m.ö.h. Elinstallationer får inte finnas under nivån +46,50 m.ö.h. Dessa bestämmelser syftar till att minimera skador vid en eventuell översvämning. Fördjupade analyser





Karta 17: Utdrag från Länsstyrelsen Skånes karttjänst "Vatten och klimat". Kartan visar en lågpunktskartering över Hässleholms stad.



Karta 18: Utdrag från Länsstyrelsen Skånes karttjänst "Vatten och klimat". Kartan visar en svämplansanalys med olika buffertavstånd samt beräknad mittfåra.

och kartor ska tas fram i kommande dagvattenplan med skyfalls- och översvämningsutredningar.

Inom FÖP-området finns utbyggnadsområden och områden med befintlig bebyggelse som riskerar att översvämmas. Länsstyrelsen Skånes karttjänst "Vatten och klimat" (se karta 17 och 18) ger ett översiktligt analysunderlag. Lågpunktskarteringen över Hässleholm stad (karta 17) påvisar möjliga översvämningsytor. Underlaget visar lågpunkter för områden kring Finjasjöns tillrinningsområden och utlopp, där området kring Magle våtmark samt Almaåns sträckning genom planområdet, sedan tidigare pekats ut som riskområden. Karteringen ger vid hand att området kring reningsverket, mellan Finjasjöns östra kust och Magle våtmark, bör hållas fri från ny bebyggelse av översvämningsrisk. Detta gäller även vattenskyddsområdena Galbacken och Hässleholm-Ignaberga (se karta 16). Lågpunktsmrådena vid Finjasjöns södra kust (Hovdalaån, Tormestorpån) och östra kust (Hogabäcken, Mjölkalångaån) skulle med fördel kunna utvecklas till viktiga fördröjningsytor i form av exempelvis våtmarker.

Karteringen pekar även ut bebyggda områden, och områden som utreds för bostäder, som riskzoner för översvämnings. Detta är områden som kommer att kräva en djupare analys för att hantera vattenfrågan. Dessa områden inbegriper utredningsområdet Västra centrum, Bokebergsområdet, södra Statten och Björklunda. Här bör planeras för tröga system, som fördröjningsytor och flödesfördelande dagvattenåtgärder. Arbete med denna typ av åtgärder har redan påbörjats, exempelvis planeras en regnpark i Bokeberg. Planerade utbyggnadsområden behöver i ett första steg ett fördjupat planerings- och kunskapsunderlag. Tills dess bör försiktighetsprincipen tillämpas genom att översvämningshotade områden och områden som pekas ut för hantering av höga vattenflöden inte bebyggs.

Länsstyrelsens kartering har dock stora begränsningar då den behandlar markytan som hårdgjord, ingen hänsyn tas till markens infiltrationskapacitet, hydraulik, vägtrummor, kulvertar etc. På det sättet saknas en hydrodynamisk avrinningsberäkning, en fysikalisk korrekt beskrivning av markavrinningen i samband med extrem nederbörd (flödets hastighet, volym och riktning). Det bör också beaktas att plana områden inte ger utslag i en lågpunktskartering men kan ändå vara potentiella

översvämningsområden. För att komma till en bättre förståelse krävs grundligare underlag, exempelvis en skyfallskartering.

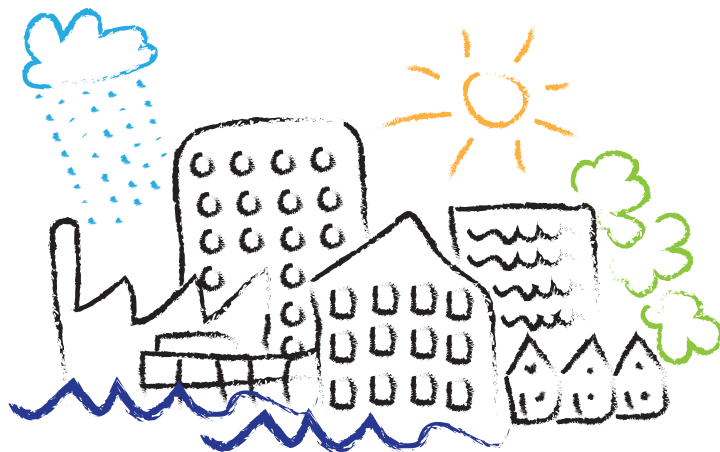
Dikningsföretag

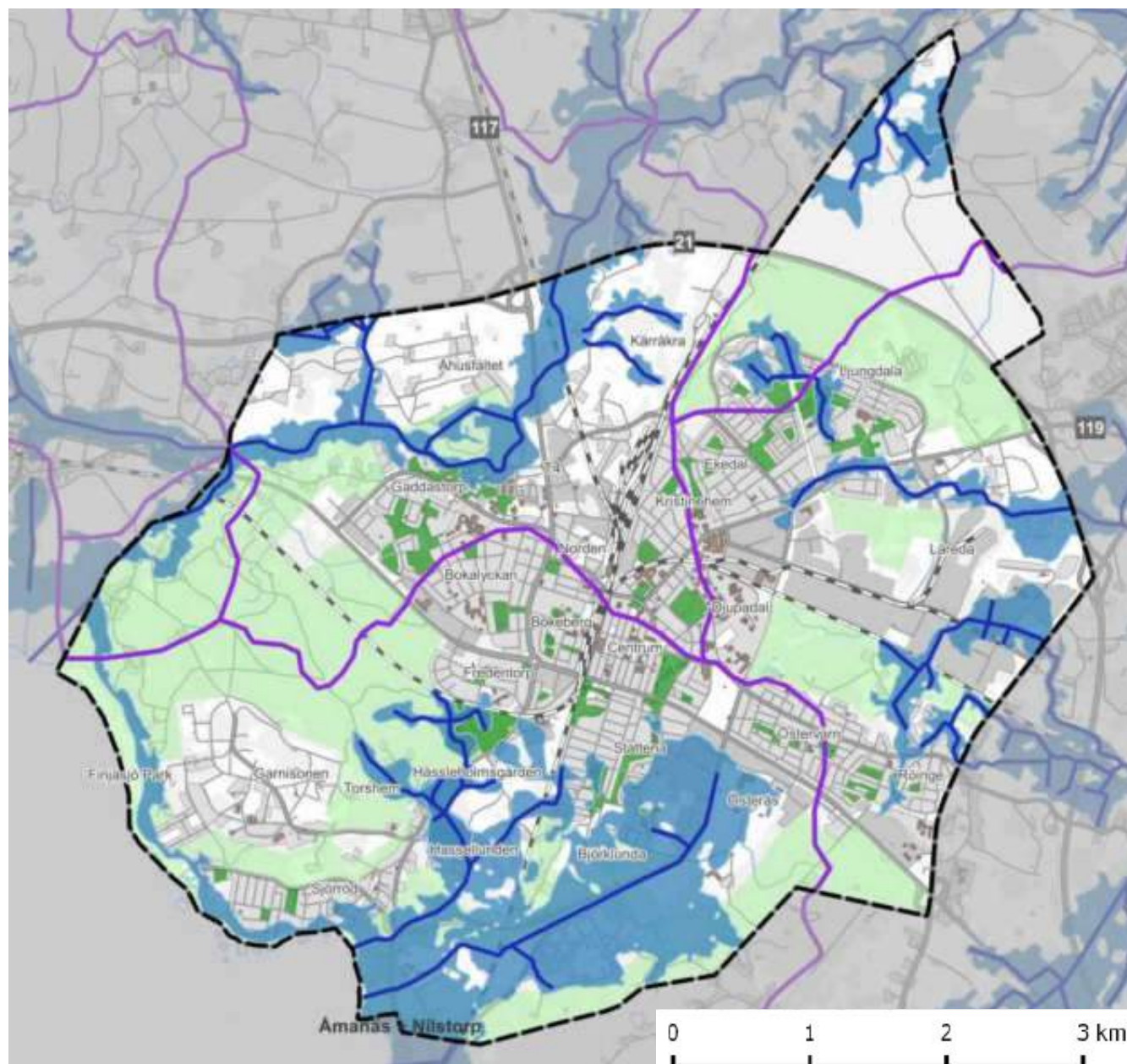
Det är viktigt att det finns en förståelse för att båtomsråden är områden som tidigare varit fuktiga men som genom olika dikningsföretag gjorts torra och brukbara. Dikningsföretagen är också sakägare i detaljplaner. Karta 19 visar att dikningsföretag och båtomsråden i hög grad sammanfaller med lågpunktskarteringen, vilket ger dem ställning som särskilda översvämningsriskområden. Ändras förutsättningarna i dessa områden, vid t.ex. ny exploatering, kan det påverka hur avvattningen av områdena fungerar.

Jordbruks- och skogsmarken öster om Magle våtmark och söder om Skånebanan fyller en särskilt viktig funktion som infiltrations- och översvämningsytor för stora båtomsråden. Vid behov kan dessa i framtiden rymma kompletterande dagvattensystem (t ex skålförmade parker, dammar, diken eller våtmarker). Detta ska utredas djupare i en framtida dagvattenplan.

Dagvatten

Det finns flera exempel på dagvattenlösningar för att säkra staden från översvämnings; dels att utöka kapaciteten i de slutna avlopps- och dagvattensystemen, dels att använda blå-gröna åtgärder samt vägar och gator som avrinningsytor för att föra bort vattenmängder från kritiska områden. Kommunen bör vid exploatering sträva efter att skapa fler tröga system, gärna i form av multifunktionella ytor, t ex en park eller fotbollsplan som temporärt kan ta emot mycket vatten vid behov.





Karta 19.

LÄS MER

- Klimatanalys för Skåne, SMHI, 2011
- Klimatanpassningsatlas för Skåne, Länsstyrelsen, 2011
- Regional handlingsplan för klimatanpassning för Skåne 2014, Länsstyrelsen, 2014

TECKENFÖRKLARING

- Dikningsföretag
- Delavrinningsområden från SMHI
- Båtnadsområden
- Parker
- Natur
- Planiens avgränsning

Genom att skapa plats för vattnet i Finjasjöns avrinningsområde kan flödestopparna dämpas längre nedströms. Ju mer vatten som kan magasineras desto större blir utjämnningseffekten. Detta arbete utgör även en del i att göra staden grönnare och mer attraktiv att bo i.

Vid detaljplaneläggning är det viktigt att beakta helheten, bland annat genom att planera så att parker och gator ligger lägre än kvartersmark och att det avsätts tillräckliga ytor för dagvattenhantering. Vid behov av dagvattenhanteringsåtgärder bör även kvartersmark avsättas för detta ändamål. Där det är lämpligt med hänsyn till detaljplanens syfte bör detaljplanerna höjdsättas.

Ytterligare ett verktyg som kommunen bör beakta är grönytefaktorn. Det är inte bara ett verktyg för grönnare städer utan en klimatanpassningsåtgärd där fler ytor med vegetation kan minska sårbarheten för översvämningar och även sänka temperaturen i staden, till exempel i samband med värmeböljor.

Värmeböljor

När somrarna blir varmare och torrare behövs möjligheter till svalka och skugga i staden. En utbredd värmebölja kan få allvarliga konsekvenser för samhället och inte minst för befolkningens hälsa.

Hässleholm är en expanderande stad med påföljande exploatering och bostadsbyggande. En stad med ökad förtätning skapar mer hårdgjord yta och påverkas mer av värmeböljor. Parker och grönska fyller en extra viktig funktion för att göra klimatet i staden mer behagligt. Stora träd ska värnas och nya träd planteras i park, gatu- och torgmiljöer.

Skugga räddar liv vid värmeböljor och plantering av träd bör göras strategiskt vid t.ex. lekplatser, torg och fotbollsplaner. Detta är viktigt inte minst för att minska förekomsten av hudcancer, som är den vanligaste cancerformen samt den som ökar mest i Sverige. Möjlighet till skugga ska finnas vid förskolor, skolor och bostäder. Kommunen bör ta fram tydlig vägledning för hantering av dessa frågor samt förebyggande åtgärder. En bra åtgärd är att identifiera känsliga befolkningsgrupper och börja med insatserna där de befinner sig.

Ställningstaganden

Kommunen ska verka för att:

- Arbeta fram dagvattenplan, inklusive skyfall-skartering och översvänningsutredning, och hålla den aktuell.
- Säkerställa att vatten vid extrema regn kan rinna vidare på markytan i sekundära avrinningsvägar och översvänningsytor.
- Anlägga multifunktionella ytor som periodvis kan ta om hand regnvatten och där emellan användas för t.ex. lek och idrott.
- Planera för skugga, t.ex. genom trädplantering och genom att värna stora träd i staden där så är lämpligt.
- Säkerställa att lägsta nivå för färdigt golv inte understiger +46,50 m.ö.h. vid ny- och ombyggnation nedströms vattendelaren.
- Projektera och anlägga parker och gator så att dessa ligger lägre än kvartersmark.
- Begränsa andelen hårdgjord mark, både för att möjliggöra infiltration av dagvatten och för att gröna ytor bidrar till ett mer behagligt klimat vid extrem värme.
- Analysera var i staden klimatanpassningsåtgärder behövs och avsätta mark för detta.
- Successivt bygga om äldre ledningssystem så att det inte förekommer kombinerade ledningar med dagvatten och avlopp.
- Minska klimatpåverkan och utsläpp av växthusgaser.
- Säkerställa att klimatanpassning blir en del av framtida risk- och sårbarhetsanalyser och att kommunen väljer riskdimensionering.
- Säkerställa en god sol- och skuggmiljö på förskolor, skolor och äldreboenden.

Kulturmiljö

Kulturmiljön har stor betydelse för stadens identitet och berättar om staden och samhällets utveckling. I staden finns det både miljöer och enskilda byggnader som är av kulturhistoriskt värde. Ytterligare utredning av stadens värdefulla kulturmiljöer ska göras inom ramen för en kulturmiljöplan.

Av regionalt intresse

I Länsstyrelsens kulturmiljöprogram för Skåne pekas Hässleholms stadskärna och Södra Stambanan ut som miljöer som är särskilt värdefulla ur ett Skåneperspektiv och som ska bevaras, vårdas och utvecklas.

”Miljönärrepresentativför det tidiga järnvägssamhället och som sådan välbevarad och intressant då den äventill vissadelarkansägasspeglar bostadssociala förhållanden. Järnvägen var av största betydelse för samhällets framväxt. Såväl byggnaderna som trädgården är väsentliga element i miljön. Hässleholm är även ett tydligt exempel på garnisonsstad.”

”Södrastambanan var av största betydelse för förbindelserna inom Sverige och är ett viktigt och levande dokument över järnvägsbyggandes omfortfarande största betydelse i den svenska infrastrukturen.”

Särskilt värdefulla kulturmiljöer

I Hässleholm är det framförallt följande miljöer som har stort kulturhistoriskt värde:

- Kvartersstrukturen i centrum med avlånga kvarter och uppdelning av gatorna i avenyer, huvudgator och bakgator. Tydlig axel mellan stationen och kyrkan.
- Den järnvägsanknutna miljön kring stationshuset och kvarteret Paradiset med järnvägsbostäderna och platsen för SJs växtdepå.
- Garnisonsmiljöerna på de f.d. regementsområdena T4 och P2.
- Hässleholmsgården.
- Bostadsmiljöer från folkhemsepoken.

Särskilt värdefulla byggnader

I staden finns ett flertal byggnader som har ett särskilt kulturhistoriskt bevarandevärde. Dessa byggnader ska skyddas mot förvanskning genom skydd i detaljplan (se karta och förteckning på nästa uppslag).



LÄS MER

- Kulturmiljöprogram för Skåne, Länsstyrelsen
www.lansstyrelsen.se/skane

Ställningstaganden:

Kommunen ska verka för att:

- Arbeta fram en kulturmiljöplan och hålla den aktuell.
- Skydda särskilt värdefulla byggnader och miljöer (se karta) mot förvanskning genom att ge dem skyddsbestämmelser i detaljplan.
- Lyfta fram och synliggöra stadens och olika platser kulturhistoria.
- Förhålla ny bebyggelse inom stadskärnan till befintlig skyddsvärd bebyggelse vad gäller volym, höjd, takutformning etc.

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

I kartan nedan markeras särskilt värdefulla kulturmiljöer och byggnader som ska skyddas mot förvanskning. Eventuella befintliga skyddsbestämmelser i detaljplan eller behov av skyddsbestämmelser anges för varje objekt.

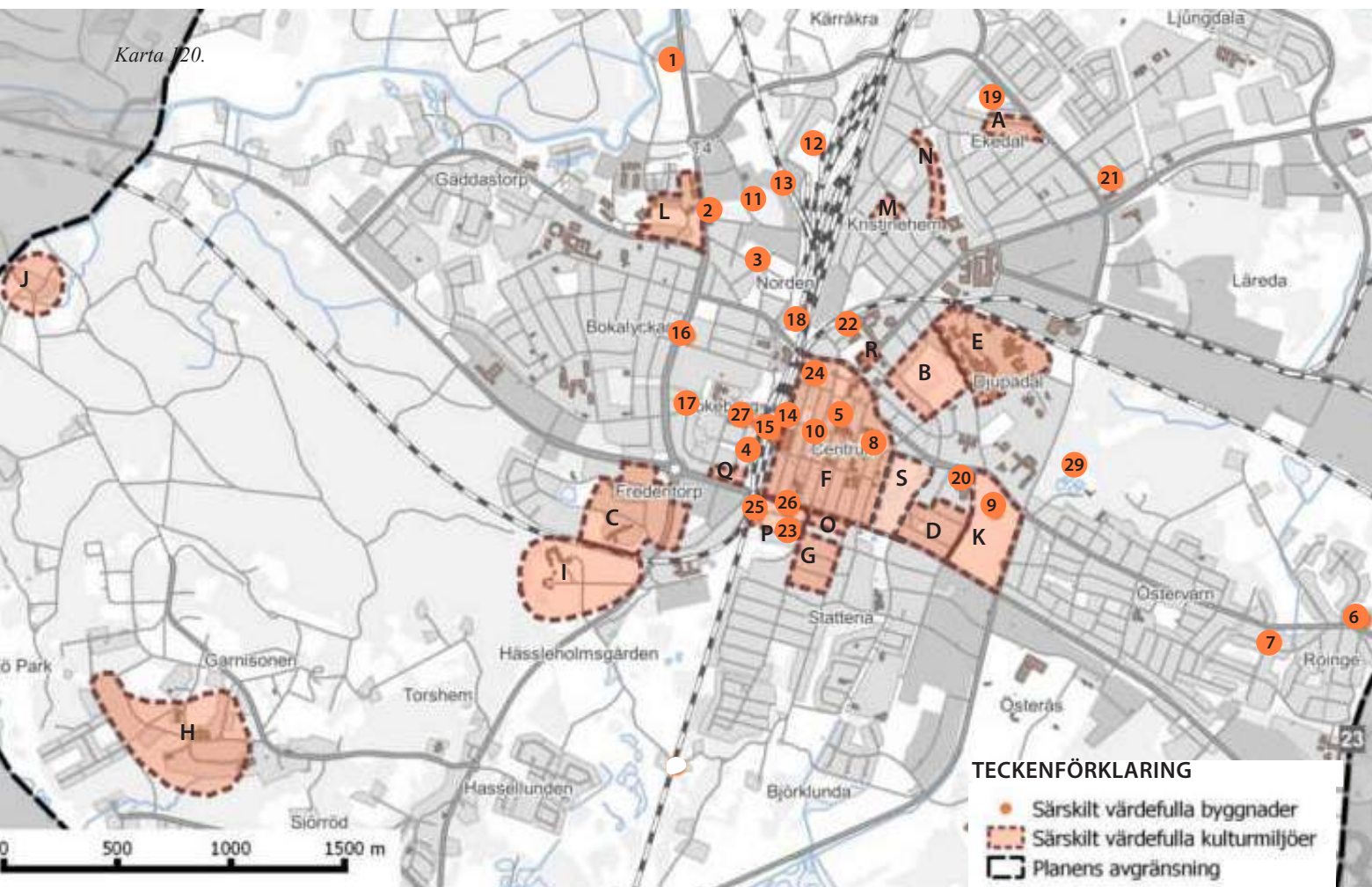
Särskilt värdefulla kulturmiljöer

- Kvarteret Körsbäret, 1970, gruppbyggda typhus. Bör skyddas i detaljplan.
- Djupadal. Skyddsvärd bebyggelse kring Djupadalsparken.
- Fredentorp. Skyddsvärt område från senare delen av folkhemsepoken, 1950-talet och tidigt 1960-tal, som ligger söder och väster om Västertorg. Kvarteret Midgård med flerfamiljshus från ca 1960 ligger centralt i området. Har skyddsbestämmelser i detaljplan. Utpekat som särskilt värdefullt i utredning om skyddsvärda flerfamiljshus från folkhemsepoken.
- Hagaområdet. Flerfamiljsbebyggelse kring Hagaparken från tidigare delen av folkhemsepoken.

Utpekat som särskilt värdefullt i utredning om skyddsvärda flerfamiljshus från folkhemsepoken.

- Sjukhusområdet. Generellt skyddat med varsamhetskrav i detaljplan. Gaveln som fondmotiv i Frejgatan särskilt skyddad.
- Centrum. Viktigast är att slå vakt om den Edelsvärdsinspirerade stadsplanen med avenyer, huvudgator och smalare bakgator så att karaktären bibehålls. Flertal byggnader med olika kulturhistoriskt och/eller arkitektoniskt värde. För vissa byggnader kan det individuella värdet vara lägre men de har då en mer miljöstöttande funktion för helhetsintrycket.

Hela eller delar av fastigheterna: Länsmannen 10, 9, 3, 7, 8; Timmermannen 1, 10; Häradskrivaren 8, 9, 7, 5; Muraren 10; Färgaren 6; Köpmannen 4, 2; Läkaren 1; Barberaren 1, 2; Mården 7; Orgelbyggaren 3; Hlm 87:6 (Kyrkskolan); Nybyggaren 7, 5, 4, 3, 2; Kopparslagaren 8, 5, 7; Vagnmakaren 8, 7, 6, 4, 10; Stadshuset 8; Spinnaren 7, 8,



4 (Ebeneserkyrkan), 9, 3, 1; Örtagården
13(församlingshem).

- G. "Blomstergatorna". Bostadsområde från 1930- och 1940-talet med tvåplanshus på norrsidan av kvarteret och enplanshus på södra. Viktig karaktär att skydda.
- H. Garnisonen/P2. Kanslihus och mässar från etableringen 1947. Mässarna har kvar ursprungliga röda fasadtegllet medan kanslihuset slammats gult liksom övriga byggnader i "kärnan" av området. Kasernbyggnader m.m. från etableringen 1947. Ursprungligen i rött tegel som senare slammats gula. Ska skyddas i detaljplan enligt kulturmiljöutredning för garnisonsområdet.
- I. Hässleholmsgården, Corps de logi, flyglar och ekonomibyggnader. Har skyddsbestämmelser i detaljplan.
- J. Mölleröds kungsgård med slottsruin.
- K. Hässleholms begravningsplats med kapell, Cyrillus Johansson respektive Thedor Wählin. Skyddad enligt kulturmiljölagen
- L. T4-området. Skyddsbestämmelser i detaljplan för byggnader i huvudsak vid och kring Trängplan: Remonten 1 (filmsalen, ridhuset, verkstadsbyggnad, karantänstall), Darehallen 1 (gymnastikbyggnad), Hlm 88:1 (musikpaviljongen som flyttats till annan plats inom samma fastighet, cykelverkstaden, markan), Trängaren 1 (kanslihus), Heideman 1 (kasern), Fridhem 8 (sjukan). T4 Kaserner (Tre överstar 1, 2, 4), 1950-tal, bör skyddas i detaljplan.
- M. Kvarteret Ringgården, radhus från ca 1950. Har skyddsbestämmelser i detaljplan.
- N. Kvarteren Björkhagen och Solslänten, en- och tvåfamiljhus från 1940- och 1950-tal. Har skyddsbestämmelser i detaljplan.
- O. "Stockholmshuset". Bör skyddas i detaljplan.
- P. Kvarteret Paradiset med järnvägsbostäderna och platsen för SJ:s växtdepå.
- Q. "Grannskapscenter" (Målarbasen 16, Målarbasen 17, Turbanen 11) 1950-tal. Bör skyddas i detaljplan.
- R. "Stadsparkshuset" samt ett par av flerfamiljshuset på andra sidan Stobygatan (Hlm 87:2, Hlm 87:3, Hlm 87:4, Minnet 1 "Parkbiografen", Uven 2). Bör skyddas i detaljplan.
- S. Hembygdsparken. Nationalromantisk park och tillhörande bebyggelse. Bör skyddas i detaljplan.



Gavelbyggnad, Hässleholms sjukhus.

Särskilt värdefulla byggnader

1. Före detta linfabrik (Magasinet 1). Har skyddsbestämmelser i detaljplan.
2. Före detta museum, numera café (Värpatorparen 2). Har skyddsbestämmelser i detaljplan.
3. Filfabriken (Reläet 7). Bör skyddas i detaljplan.
4. Korsvirkeshuset (Skepparen 5). Bör skyddas i detaljplan.
5. Hässleholms elverk (Verkstaden 10). Har skyddsbestämmelser i detaljplan.
6. Röinge tingshus. Har skyddsbestämmelser i detaljplan.
7. Röinge gamla skola. Bör skyddas i detaljplan.
8. Hässleholms stadskyrka, 1914 (Fredrik Sundbärg). Har skyddsbestämmelser i detaljplan samt skyddad enligt kulturmiljölagen.
9. Vattentornet (Hässleholm 87:9), Ivar Tengbom. Bör skyddas i detaljplan.
10. Flerfamiljhus (Köpmannen 2), byggt i två etapper ca 1950. Har skyddsbestämmelser i detaljplan.
11. T4 Förrådsbyggnad (Magasinet 7). Bör skyddas i detaljplan.
12. SJ, lokstall (Hlm 114:76). Bör skyddas i detaljplan.
13. T4 Havremagasinet (Magasinet 3), 1919. Bör skyddas i detaljplan.
14. SJ, Hässleholms station med perrongöverbyggnader. Har skyddsbestämmelser i detaljplan.
15. Disponentvilla åt Hässleholms bryggeri (Verkstaden 7). Har skyddsbestämmelser i detaljplan.
16. Västerkyrkan (Geparden 10). Bör skyddas i detaljplan.

17. Stjärnhuset (Stjärnberget 2). Bör skyddas i detaljplan.
18. SJ, godsmagasin (Hlm 88:30). Bör skyddas i detaljplan.
19. Villa Bäckström (Vildvinet 3), 1970. Bör skyddas i detaljplan.
20. Kupolens sporthall (Badhuset 1), Valdus Wikén. Bör skyddas i detaljplan.
21. Ljungdalakyrkan (Dämmet 12). Bör skyddas i detaljplan.
22. Hässleholms tekniska skola, HTS, gamla delen (Hlm 87:6). Bör skyddas i detaljplan.
23. SJ, boställshus, Folke Zettervall. Har skyddsbestämmelser i detaljplan.
24. Tingshuset (Tingsbacken 9), 1865. Bör skyddas i detaljplan.
25. SJ, banvaktarbostad/trädgårdsmästarebostad. Bör skyddas i detaljplan.
26. SJ, boställshus. Bör skyddas i detaljplan.
27. Elverket. Ägs av Hibab. Har skyddsbestämmelser i detaljplan.



Stationshuset.



Hässleholms stadskyrka, ritad av Fredrik Sundbärg.



Tingshuset.



Bensonska huset (Orgelbyggaren 3).

Stadens bebyggelse epoker

Historiens utveckling går att utläsa i den byggda miljön i dagens Hässleholm. Genom teknikutveckling, politiska beslut, utställningar mm, har förutsättningarna och idealen avseende hur vi bygger och planerar våra samhällen under tidens gång sprängvis förändrats.

Bebyggelsemiljöerna kan grovt delas upp i ett antal tidsepoker där olika stadsbyggnadsideal och byggnadsstilar är mer eller mindre tydligt läsbara. Gränser mellan tidsepoker är inte knivskarpa och inom samma period kan det rymmas flera stilströmningar. I den byggda miljön ingår i huvudsak gator och byggnader men även torg och parker. Den stora volymen byggnader i Hässleholm från folkhemsepoken 1935 – 1974 gör att Hässleholm till stora delar kan karaktäriseras som ”Folkhemmets mönsterstad” som den en gång blev utsedd till i en tidningsartikel.

Tiden före järnvägen (- 1859)

Från tiden före järnvägen finns inte mycket bebyggelsemiljöer kvar idag. Landskapet runt staden är idag betydligt mer beskogat än det varit tidigare. De fåtal byggnader som finns kvar är Hässleholmsgårdens huvudbyggnad, flyglar och några av dess ekonomibyggnader. I Röinge finns Tingsgården kvar. När det gäller gator eller vägar går den gamla landsvägen mellan Helsingborg – Blekinge att följa genom staden via Pukehusvägen – Finjagatan – Viaduktgatan – Tingshusgatan – Röingegatan – Röingevägen. Övrigt vägnät från tiden före järnvägen går att finna spår av mer segmenterat, till exempel Esplanadgatan, Kristinehemsvägen, Stjärneholmsvägen (till Vankiva), Gamla vägen (till Stoby) och delar av cykelbanan till Sjörröd (till Hovdala/Brönnestad).

Nybyggartiden (1860 – 1914)

Gatunätet i stadskärnan speglar tidens rutnätsideal där breda trädkantade avenyer anläggs tvärs mot järnvägen. Parallellt med järnvägen anläggs varannan gata som en bredare huvudgata med butiker, bostäder m.m. och varannan som en smalare bakgata med ekonomibyggnader. Fastigheterna går genom hela kvarteret och har därmed en finsida och en baksida. Denna karaktär är fortfarande mycket tydlig i stadskärnan. Byggnader från denna epok uppförs i olika historiserande stilar. Viktigare byggnader som finns kvar är tingshuset, stadshotellet, delar av T4, vattentornet, Hässleholms tekniska skola, Kyrkskolan, flera frikyrkor och Hantverksföreningens hus. I centrum finns

ytterligare ett fåtal hus från denna epok. Stadsparken anläggs.

Utanför det område som municipen och köpingen omfattade finns en del mer brokig småhusbebyggelse kvar från denna tid, bland annat i Kristinehemsområdet. Den omgivande landsbygden ändrade karaktär efterhand som de omgivande byarna skiftades och gårdar flyttades ut. Nya skiftesvägar läggs ut på landsbygden runt samhället.

Småstadsepoken (1915 – 1934)

I den nyblivna staden byts delar av den äldre låga bebyggelsen ut mot en mer stadsmässig och högre bebyggelse. Staden växer inom sina gränser. Stilmässigt har jugend ersatts av nationalromantik och därefter tjugotalsklassicism. Vid Stortorget uppförs ett sparbankshus och stadshotellens grannhus byggs om och till och ges en tjugotalsklassicistisk form. Den gamla stationen från 1860 rivs och 1922 står den nya nationalromantiska stationen i brunt helsingborgstegel klar, ritad av Helgo Zetterwall. Utanför stadens område fortsätter den oreglerade småhusbebyggelsen i Kristinehem, Statten och Bokalyckan att breda ut sig kring ett mer topografiskt anpassat gatunät. I slutet av perioden börjar de första fritidshusen uppföras nere vid Finjasjön i Sjörröd.

Tidig folkhemsepok – funktionalism (1935 – 1949)

Med Stockholmsutställningen 1930 slog funktionalismen, funkisen (egentligen modernismen), igenom i Sverige. Funkisen som ideal fick stort genomslag bland annat genom att socialdemokraterna kom till regeringsmakten 1932 och påbörjade byggandet av det så kallade folkhemmet. Genom subventionerade bostadslån och olika regleringar ökade statens styrning successivt av vad som byggdes och hur det byggdes. Funktionsseparering mellan boende och verksamheter blir ett ideal. Som ett led i att få staten att förlägga Skånska pansarregementet, P2, till Hässleholm efter andra världskriget, bildade staden ett allmännyttigt bostadsbolag, Hässleholmsbyggen, som fick i uppdrag att bygga ett tusen nya bostäder. Genom inkorporeringar 1942 och 1946 ökade stadens areal och tidigare oreglerad bebyggelse blev planlagd.

Byggnaderna från denna tid eftersträvades att placeras så att alla bostäder skulle få samma tillgång till ljus och luft. Flerfamiljshusen byggdes som lamellhus och småhusen som gruppbyggda enligt typritningar. Typiskt

för perioden är putsade fasader och röda tegeltak. Hagaområdet öster om den nyanlagda Hembygdsparken bebyggs med flerfamiljshus liksom delar av staden söder om Andra Avenyen. På Stattena byggs ett småhusområde där tvåvåningshus placeras i kvarterens norra del medan det i de södra delarna byggs enfamiljshus. Bokalyckan och Djupadal byggs ut och Hässleholms sjukhus invigs 1938 norr om den nyanlagda Djupadalsparken.

Senare folkhemsepok – regional modernism (1950 – 1959)

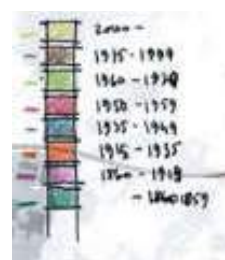
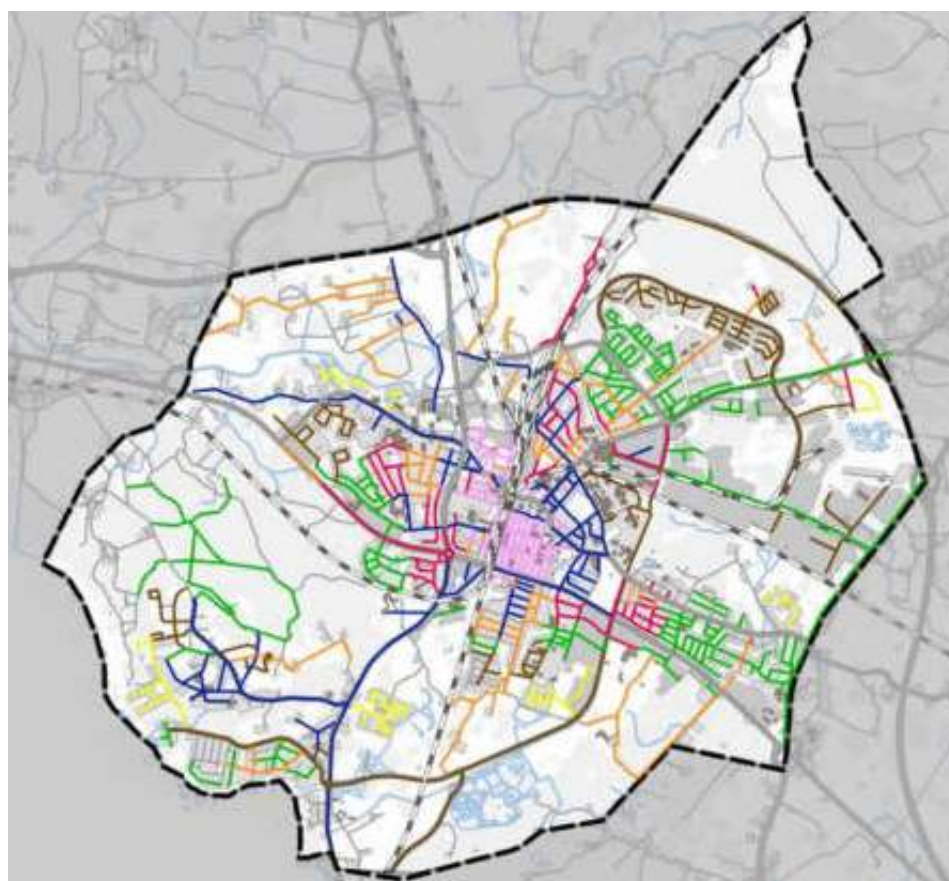
I början av 1950-talet lanseras grannskapstanken som stadsbyggnadsideal där ett bostadsområde skulle innehålla skola, service och affärer som de boende kunde ta sig till gående eller cyklande utan att behöva korsa några bilvägar. Bygandet är fortfarande hantverksmässigt men stilmässigt blir modernismen mer regionalt anpassat vilket innebär att tegel blir det dominerande fasadmaterialet. Man tillåter sig att formge byggnadsdetaljer som ren utsmyckning i smidesdetaljer, dörrar med mera. I Hässleholm är Fredentorpsområdet sydväst om Grönängsplan ett tidstypiskt område med torg, skola och blandad bostadsbebyggelse.

Staden växer kraftigt och tidvis är Hässleholm Sveriges snabbast växande stad. I Kristinehem, Stattena, Bokeberg, Bokalyckan och Östervärn byggs nya gator och bostäder. Läreda industriområde börjar byggas ut.

Rekordårens epok – miljonprogrammet (1960 – 1974)

I början av 1960-talet slår det mer industriella byggandet igenom med prefabricerade hus och byggnadsdelar. För att bygga bort den stora bostadsbristen i Sverige och för att höja bostädernas standard beslutade riksdagen att det skulle byggas en miljon nya bostäder på tio år, 1965 – 1974, i det så kallade miljonprogrammet. Under perioden 1960 – 1974 byggs mer än 100 000 bostäder per år i Sverige.

Hässleholms yta växer betydligt och bostäder byggs i huvudsak som friliggande enbostadshus, oftast gruppbyggda med enhetligt utseende, på Ljungdala, Östervärn, Röinge, Ekedal, Stattena, Bokalyckan och Fredentorp. Ett större flerfamiljshusområde byggs på Ljungdalaområdet. I de centrala delarna fortsätter en förtätning av centrum och Bokeberg med flerfamiljshus. Stora markområden planläggs för industrier i Läreda



Karta 21 visar tidsepok för områdenas utbyggnad.

industriområde. Genom kommunsammanslagningen 1974 blir Hässleholms stad huvudort i en av Skånes till ytan största kommuner. I de närliggande "förorterna" Tormestorp, Stoby, Finja och Vankiva har det också under perioden byggts mycket enfamiljshus.

Den arkitektoniska kvalitén på det som byggs under perioden varierar kraftigt. Nya oprövade material och tekniska lösningar lanserades årligen med varierande resultat för den byggda miljön. Bilen får en mycket stor roll i planeringen under denna period.

Den postmoderna epoken (1975 – 1999)

Med oljekriserna i mitten av 1970-talet bryts trenden med ständigt hög tillväxt i ekonomin. I de stora städerna står nyproducerade flerfamiljshus tomma. En reaktion mot den stora rivningsvåg som drabbat svenska städer kommer nu. Bilismens negativa påverkan på våra stadsmiljöer kommer mer i fokus. Byggnadsidealet svänger från det moderna till nostalgiska hänvisningar till äldre byggnadsstilar. Staten satsar på upprustning av befintliga flerfamiljshus i stället för att riva och bygga nytt. Stora arkitektoniska värden går förlorade på grund av okänsliga ombyggnader. Villabyggandet fortsätter fram till bankkrisen i början på 1990-talet då bostadsbyggandet rasar rejält och det byggs under resten av epoken få bostäder då de statliga bostadssubventionerna tas bort och marknaden själv ska reglera var och vilka bostäder som behöver byggas.

I Hässleholm byggs villor och radhus på norra delen av Ljungdala utmed Belevägen, på södra Statten och på Gäddastorp. Omvandlingen av Sjörröd från fritidshusområde till villaområde sker i huvudsak under tidsperioden. Centralt byggs några större flerbostadshus, galleria och ett nytt sparbankshus. Staden förvärvar T4-området i samband med försvarsbeslutet 1982 då T4 flyttar ner till P2 på garnisonsområdet. På T4-området påbörjas en omvandling från militär verksamhet till bostäder och civila verksamheter.

Genom en ny dragning av väg 21 norr om staden avlastas de centrala gatorna från genomfartstrafik.

Vår epok (2000 -)

Vad vår egen tid kommer att kallas i framtiden är ännu ett oskrivet blad. Det stadsbyggnadsideal som många eftersträvar idag är den täta funktionsblandade gång- och cykelvänliga kvartersstaden med god kollektivtrafik. Byggnadsmässigt har modernismen åter blivit modern fast i ny tappning. Att marknaden nu styr

byggnadsutvecklingen istället för det starka samhället syns tydligt i bebyggelsens brokighet. Dock hålls mycket samman genom nymodernismens formspråk och ljusa putsade fasader.

När försvarsmakten la ner all sin verksamhet i Hässleholm år 2000 blev det en chock för staden. Kommunen förvärvade garnisonsområdet och övningsfälten för att ha kontroll över områdets utveckling. I mitten av 2000-talets första decennium beslutades att satsa på attraktiva villaområden med stor individuell frihet och mervärde i form av närhet till sjö, å, golf- eller naturområden för att vända en negativ befolkningsutveckling. Under de senaste tio-tolv åren har områden som Ekbacka, Röinge hage, Björklunda, Hassellunden och Finjasjö park byggts ut. I de centrala delarna har ett flertal flerfamiljshus byggts.

Nu, 2017, står vi inför ännu ett steg i utvecklingen med en höghastighetsstation i Hässleholms centrum och spännande förtätningsprojekt i centrala staden och de före detta militärområdena.



STADSKARAKTÄRER

Beskrivning av geografiska delområden i staden.

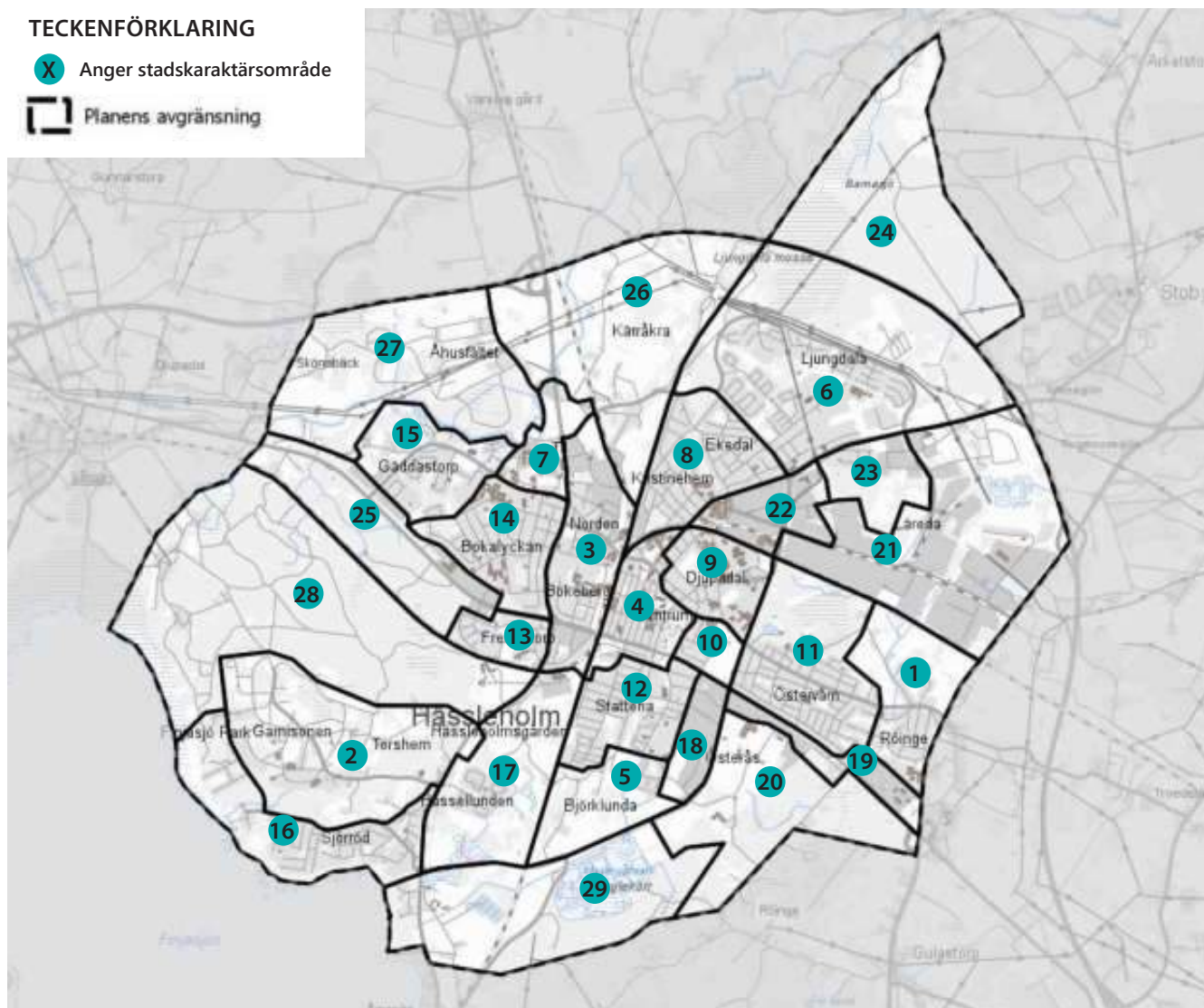
Stadskaraktärsområden

Staden har delats in i ett antal delområden med hänsyn till områdenas karaktär. I detta kapitel beskrivs alla områdena utifrån befintliga förhållanden och framtida utveckling. Mest fokus läggs på de båda utvecklingsområdena Centrala staden och Garnisonen. För att utgöra ett mer komplett planeringsunderlag ska det här kapitlet läsas samman med övriga kapitel.

TECKENFÖRKLARING

 Anger stadskaraktärsområde

 Planens avgränsning



1. Röinge
2. Garnisonen
3. Västra centrum

4. Centrum
5. Björklunda
6. Ljungdala
7. T4
8. Ekedal och Kristinehem
9. Djupadal
10. Hagaområdet

11. Östervärn och Galgbacken
12. Statta
13. Fredentorp

14. Bokalyckan
15. Gaddastorp
16. Sjöröd och Finjasjö strand
17. Hassellunden
18. Österås väster
19. Östra infarten
20. Österås och Kattamarken

21. Läreda öst
22. Läreda väst
23. Läreda nord
24. Hässleholm nord
25. Helsingborgsvägen och Fredentorpsskogen
26. Kärråkra
27. Åhusfältet
28. Mölleröd och Hässleholmsgården

1. Utvecklingsområde Röinge

Kulturmiljön har stor betydelse för stadens identitet och berättar om staden och samhällets utveckling. I staden finns det både miljöer och enskilda byggnader som är av kulturhistoriskt värde.



Stadsbild nuläge

Röinge karakteriseras till stor del av en småskalig bostadsbebyggelse. Områdets norra del består av ett obebyggt natur- och kulturlandskap som knyter an till Galgbacken i väster. I söder ligger Röingeskolan och i anslutning till skolan finns Röinge skolskog, ett naturområde som föreslås värderas som klass 1-område i Grönplan för Hässleholm. Röingeområdet avgränsas på två sidor av tung infrastruktur; riksväg 23 avgränsar området i öster och Skånebanan avgränsar i norr. Röingegatan är en tydlig barriär som delar området i två delar i öst-västlig riktning. Röinge gamla bystruktur finns delvis bevarad i Röinge tingsgård, Röinge gamla skola och delar av det tidiga gatunätet. På åker- och ängsmarken i områdets norra delar finns kulturhistoriskt värdefulla inslag bland annat i form av stengården och en fågata. I området finns fornlämningar i form av fossila åkrar, röjningsrösen och härdar. Delar av områdets västra del ingår i det sekundära skyddsområdet för Galgbackens vattenskyddsområde.

Stadsbild utveckling

Den befintliga småskaliga bostadsbebyggelsen kan kompletteras med ny småskalig blandad stadsbebyggelse där det finns obebyggda platser i anslutning till Röingegatan. Området befinner sig väster om väg 23, innanför den stadsgräns där staden i första hand ska växa enligt gällande översiktsplan, vilket gör området lokaliseringsmässigt lämpligt att bebygga. Område väster om väg 23 är bullerutsatt vilket kommer att påverka ny exploatering. Efterhand som området kompletteras med ny bostadsbebyggelse kommer behovet av service i form av förskola/skola att öka. Det är viktigt att det tas hänsyn till det ytmässiga behovet vid fortsatt planering. Kartan visar hur mycket yta en enplans förskola för 80 barn tar i anspråk. Karaktären på befintlig bebyggelse varierar, men småskaligheten och en relativ gleshet är en gemensam nämnare.

Ny bebyggelse föreslås ansluta till denna småskalighet. Röingegatan utgör idag en barriär mellan de norra och de södra delarna av området. En omgestaltning av Röingegatan är önskvärd för att få ner hastigheten på trafiken, underlätta för gående och cyklister att röra sig i nord-sydlig riktning och på så sätt öka tryggheten i området. I området finns kulturhistoriskt värdefulla och bevarandevärda byggnader. Röinge tingsgård och Röinge gamla skola bedöms som extra bevarandevärda. Vid ny bebyggelse öster om Röinge tingsgård är det viktigt att hänsyn tas till tingsgården och att det etableras ett respektavstånd mellan tingsgården och ny bebyggelse. Vid gestaltning av ny bebyggelse ska befintliga strukturgivande element, t ex fågatan och andra stengården, användas som utgångspunkt. Mellan bostadsbebyggelsen och Skånebanan i norr finns ett område med natur/betesmark som i förlängningen västerut leder till Galgbackens naturområde, Galgbacken föreslås få status som kommunalt tätortsnära naturreservat i Grönplan för Hässleholm. Vid fortsatt planering av de obebyggda fastigheterna i Röinge är det viktigt att hänsyn tas till den övergripande gröna strukturen, så att sammanhang inte byggs bort. I Röinge södra kant finns Kattamarken, en alsumpskog, som precis som Galgbacken på sikt pekas ut som tätortsnära naturreservat. Kopplingen mellan Kattamarken och Galgbacken, via befintliga små parker i bostadsbebyggelsen och natur/betesmarken, är viktig att bevara och förstärka. Den befintliga gång- och cykelvägen under Skånebanan är en viktig koppling i stadens övergripande gröna struktur och kan utvecklas i framtiden.

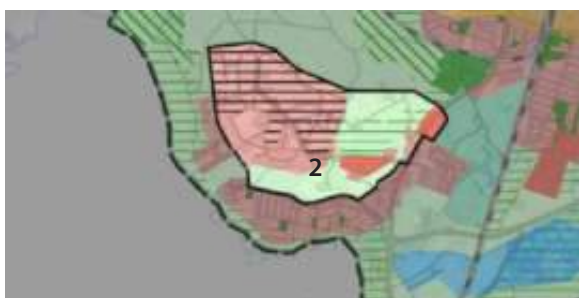
Sammanfattning

Kommunen ska verka för att:

- ett respektavstånd till Röinge tingsgård bibehålls vid ny bebyggelse.
- bebyggelsen kompletteras med ny småskalig blandad stadsbebyggelse där det finns luckor.
- Stadens sammanhängande gröna struktur förstärks genom bevarande och utveckling av naturområden och gröna kopplingar.
- Gång- och cykelkopplingen under järnvägen mot Låreda i norr bevaras och utvecklas.
- Kopplingen mellan Galgbacken, Röinge skolskog och Kattamarken värnas.
- Befintliga kulturhistoriska inslag t ex i form av fågata blir strukturgivande vid ny bebyggelse.

2. Utvecklingsområde Garnisonen

Området som här benämns Garnisonen omfattar garnisonsområdet innanför staketet, området i anslutning till Torshems gård samt Sjöröd norr om Sjövägen. Garnisonen är ett stadsnära område med höga natur- och rekreationsvärden. Natur- och kulturlandskapet ger, tillsammans med karaktärsfull bebyggelse och andra fysiska spår från den tidigare militära verksamheten, spännande förutsättningar för områdets framtida utveckling.



Stadsbild nuläge

Garnisonens olika delar har delvis olika karaktär, men närheten till naturen är en gemensam nämnare. Torshemsområdet och Sjöröds gård karakteriseras av ett skogs- och kulturlandskap med mindre gårdar, ängsmark och gles, småskalig bostadsbebyggelse. Området knyter i norr an till Hässleholmsgårdens rekreationsområde och området ingår i det nät av vandringsleder som korsar Hässleholm. Området har en hel del värdefull natur i form av ekskog och ekhagmark. Områdets norra del genomkorsas av ett brett dike och området är delvis sankt. Området är rikt på stengården och andra spår från tidigare generationers bruk av marken. Garnisonsvägen delar området i en nordlig och en sydlig del men förbinder samtidigt Torshemsområdet och Sjöröds gård med Garnisonsområdet i väster och Hovdalavägen i öster. En gång- och cykelväg löper genom området i nordsydlig riktning parallellt med, och väster om, Hovdalavägen från Hässleholmsgården, över Garnisonsvägen och vidare söderut. Hovdalavägen, i områdets östra kant, är en av stadens huvudinfarter med en gestaltning som idag inbjuder till höga hastigheter. Befintlig bebyggelse består i huvudsak av småskalig och gles bostadsbebyggelse med ett varierat arkitektoniskt uttryck samt några mindre gårdar omgivna av betesmark. Garnisonsområdet innehöll fram till år 2000 pansarförbandet P2 och området präglas tydligt av den tidigare militära verksamheten. Befintlig natur bidrar också starkt till områdets karaktär. Större delen av den kulturhistoriskt intressanta bebyggel-

sen finns i den här delen av området och en kulturhistorisk värdering gjordes 2003 av regionmuseet i Kristianstad. En del ny bebyggelse har tillkommit sedan den militära verksamheten lades ner. Området delas i en nordlig och en sydlig del av Garnisonsvägen och Regementsvägen, som i dag har en storskalig gestaltning som inbjuder till höga hastigheter. Området söder om Garnisonsvägen är detaljplanlagt 2015. Detaljplanen medger en blandad bebyggelse med bostäder, service och verksamheter. Ny bebyggelse som föreslås i detaljplanen är anpassad till befintlig byggnads- och grönskastruktur.

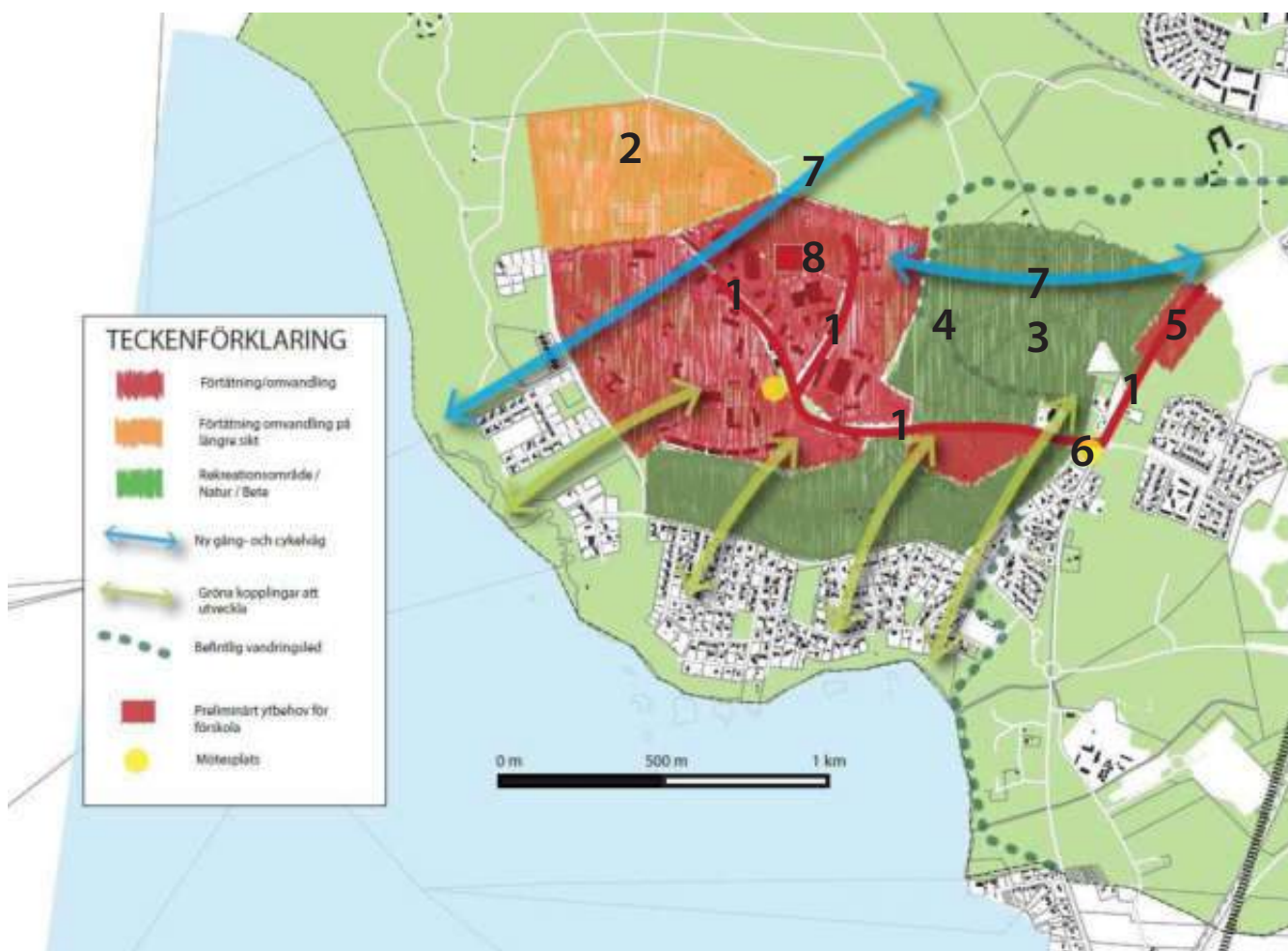
Stadsbild utveckling

Utbyggnad och prioritering

Hovdalavägen utpekas som ett av stadens utvecklingsstråk och det är längs det här stråket, och vidare längs Garnisonsvägen/Regementsvägen och Tygvägen, som utbyggnaden av Garnisonen primärt sker (1). Längs det här stråket kopplas Garnisonsområdet samman med resten av staden. Här läggs fokus på gaturummet, ny bebyggelse, gröna kvaliteter och samspelet dem emellan. Den nordvästliga delen, längst ut på Garnisonsområdet (2) bedöms lämplig att bygga ut i ett senare skede när kopplingen till staden är etablerad.

Natur och rekreation

I Garnisonen är närheten till naturen påtaglig och en av områdets stora tillgångar. Mellan Hovdalavägen och Torshemsgården kommer ett område med höga naturvärden att värderas som Klass 1-område i Grönplan för Hässleholm (3). I det här området finns bland annat värdefulla ekbestånd och ekhagmark. Kulturlandskapet i anslutning till Torshemsgården (4) kommer även i fortsättningen att fungera som betesmark. I Garnisonen värnas och utvecklas den befintliga naturen och det skapas nya gröna kopplingar som knyter samman Garnisonen med angränsande natur- och rekreationsområden som Hässleholmsgården, Finjasjön och Hovdalaområdet. Garnisonen är en del av ett större sammanhang av stadsnära natur- och rekreationsområden som är viktiga för staden som helhet. Tillgängligheten till natur- och rekreationsområden



utvecklas både för de som planeras bo i Garnisonen och för de som besöker området. Tillgängligheten till området säkerställs genom att områdets bil-, gång- och cyklevägar är allmänna med kommunen som huvudman. I takt med att staden växer som helhet och får allt fler invånare ökar behovet av natur- och rekreationsområden med hög kvalitet, både avseende innehåll och storlek. Ny bebyggelse, bostäder och verksamheter, i Garnisonen innebär hårdare tryck på natur- och rekreationsområden. Storleken och kvaliteten på dessa områden är därför av betydelse.

Områdets befintliga naturvärden och kopplingarna till omkringsliggande natur- och rekreationsområden är en utgångspunkt när tillägg görs i form av ny bebyggelse. Vandringsleden "I Posta Nillas spår" har en del av sin sträckning genom Garnisonen och bidrar till att knyta samman stadens natur- och rekreationsområden.

Garnisonsområdet ingår i det av länsstyrelsen utpekade riksintresset för friluftsliv, FM 23 Hovdala-Finjasjön (se

under rubriken Riksintresse). Avgränsningen för ny exploatering i Garnisonen har gjorts med utgångspunkten att den ska stödja syftet med riksintresset för friluftsliv.

Täthet och exploatering

Tätheten på den nya bebyggelsen i Garnisonen kommer att variera. Längs huvudstråken eftersträvas en högre täthet och på vissa ställen kan bebyggelsen gå upp i höjd till 3-4 våningar, medan det i områdets inre delar och i gränslandet mot angränsande natur- och rekreationsområden företrädesvis planeras för en tät och låg bebyggelse. Avvikelser från det här principiella mönstret kan komma att bli aktuella när området detaljplaneras, men alltid utifrån den specifika platsens förutsättningar. Runt de befintliga gårdarna i området planeras ingen ny bebyggelse, men befintlig bebyggelse kan kompletteras med mindre byggnader kopplat till gårdarnas verksamhet. Möjligheten att komplettera befintlig gårdsbebyggelse med ytterligare enstaka bostadshus prövas i varje enskilt fall.

I begreppet blandad stadsbebyggelse ryms såväl mindre parker, lekplatser, verksamheter samt social och kommersiell service, utöver bostadsbebyggelse, och ytbehovet för alla dessa funktioner måste finnas med tidigt i planeringen. I Garnisonen tillåts de gröna inslagen ta stor plats. Uppskattningsvis kommer det att vara möjligt att planera för ca 1000 nya bostäder i Garnisonen.



*Tätt och lågt med trädgårdsstaden som förebild, exempel
Tullinge Trädgårdsstad, Arken Arkitekter. Foto: Arken arkitekter*

Struktur och gestaltning

Områdets olika delar har olika karaktär och ny bebyggelse gestaltas utifrån förutsättningarna på varje specifik plats.

Utgångspunkten är att åstadkomma en blandad stadsbebyggelse som omfattar såväl bostäder som verksamheter, service och parker och mötesplatser.

I anslutning till natur- och rekreationsområden föreslås en tät och låg bebyggelse. Väl gestaltade småskaliga flerfamiljshus och radhus, med hög kvalitet och med materialval som harmonierar med omgivningen, är lämpliga här. Här finns möjlighet för bostäder med markkontakt, men utan stora egna trädgårdar. Mindre privata ytor i omedelbar anslutning till bostadsbebyggelsen komplettera med större gemensamma allmänningar och odlingslotter. En tydlig gestaltning med privata/halvprivata och publika zoner är viktig och bidrar till tryggheten i området. I delar av området ges möjlighet till bostadsnära odling med möjlighet till småskalig djurhållning.

Längs Garnisonsvägen ges möjligheter för lite högre exploatering och där det är lämpligt kan bebyggelsen gå upp till 3-4 våningar. Verksamheter i form av kon-

tor, utbildningslokaler, hantverkslokaler eller liknande kan placeras i kantzonen. En kombination av bostad/lokal i form av så kallade bokaler är också möjlig. Cykel- och bilparkering integreras med bebyggelsen och stora markparkeringar undviks. Gestaltningen av bebyggelsen längs det prioriterade stråket utmed Hovdalavägen och Garnisonsvägen/Regementsvägen och Tygvägen görs med samma omsorg som den lägre bostadsbebyggelsen, och med samma fokus på material och detaljer.

Ny bebyggelse i anslutning till Hovdalavägen (5) på den här sträckan hamnar i blickfånget när man rör sig längs vägen, och det är viktigt att bebyggelsen gestaltas väl. Området på ömse sidor om Hovdalavägen bör planeras som en helhet och inkludera Hovdalavägen. Eventuellt buller hanteras utan att det anläggs bullervallar/bullerplank mot Hovdalavägen. Garnisonsområdet börjar vid Dragonrondellen och gestaltningen av Garnisonsvägen och marken i anslutning till vägen är viktig för att sätta standarden för resten av området.

Sydvästra delen av Garnisonen omfattas delvis av påverkansområdet för Hässleholms reningsverk, vilket kan påverka bebyggelsens skala och placering (se vidare MKB och under rubriken Teknisk försörjning). Gaturummen och mötesplatser ges en stadsmässig gestaltning och skala, som relaterar till bebyggelsen eller naturen de gränsar mot. Gaturummen ska ha en mänsklig skala med trottoarer och inbjuda till förflyttning till fots och till cykel. Rumsskapande vegetation, t ex träd, spelar en viktig roll i utformningen av gaturummen, parallellt med ny bebyggelse. Entréer till ny bebyggelse ska placeras så att de bidrar till att befolka gatan och ge trygghet.

Mötesplatser och service

Korsningspunkten Hovdalavägen och Garnisonsvägen (6) utgör idag en naturlig mötesplats utifrån befintliga servicefunktioner i form av korvkiosk/grill, busshållplats och brevlåda.

Möjlighet till etablering av fler mötesplatser och mer service ökar i takt med att Garnisonen utvecklas och antalet människor som vistas i området blir fler. Mötesplatser kan ha olika karaktär och utgöras av mindre torg, lekplatser och parker. Möjlighet till servicefunktioner för de som bor och arbetar i området ges genom



Exempel på gatukaraktär.

att bottenvåningar avsätts för ändamålet på lämpliga platser, företrädesvis kopplat till mötesplatser. Befintligt och nytt föreningsliv utgör en tillgång och ges möjlighet till etablering i lokaler i området.

Gator och rörelser

Tillgängligheten till, från och genom Garnisonen förbättras genom nya kommunikationsvägar som understödjer förflyttning till fots och med cykel. Garnisonen kopplas till staden med gång- och cykelvägar både längs Hovdalavägen, diagonalt genom Torshemsområdet och norrut mot Helsingborgsvägen (7). Ett nytt pendlingsstråk för cykel med god komfort för höga hastigheter etableras längs Garnisonsvägen och Hovdalavägen. Inte genaste vägen, men snabbaste och säkraste. Alternativa cykelstråk planeras genom Torshem, anpassad efter de befintliga förutsättningarna, eventuellt i befintlig ”fågata”, för en långsammare men mer upplevelserik cykelfärd. Hovdalavägen utgör entrégata till staden från Dragonron-

dellen och omgestaltas från infartsväg till en mer stadsmässig gata, med lägre hastighet, trottoarer och alléer. Stadsbussen trafikerar Hovdalavägen och Garnisonsvägen och går med med täta turer in till centrum.

Förskolor och skolor

Ett ökat antal boende innebär ett ökat behov av social service som t ex förskolor och skolor. Hänsyn till dessa funktioners ytbehov behöver tas tidigt i planeringsprocessen och utifrån ett långsiktigt perspektiv. Som exempel på nyckeltal när det gäller behovet av antal platser kan 0,15 förskoleplats/lägenhet och 0,25 grundskoleplats/lägenhet användas som utgångspunkt. En förskola med 80 platser byggd i två plan och med 40 kvm friyta/barn tar ca 3500 kvm i anspråk. 1000 nya invånare i Garnisonen innebär ca 150 nya förskoleplatser, vilket innebär ca 7500 kvm yta för ny förskola/förskolor. Ett symboliskt område som indikerar hur mycket yta nya förskolor upptar är inritad på kartan (8).

Sammanfattning

Kommunen ska verka för att:

- ny bebyggelse gestaltas utifrån Garnisonens förutsättningar, t ex: topografi, vegetation, befintlig bebyggelse, kulturhistoriska spår och rekreationsstråk.
- ny bebyggelse byggs ut i etapper och placeras initialt där den gör ”mest nytta” och även ”minst skada”, dvs där den knyter samman områden och bidrar till ökat folkliv och trygghet och där den bidrar till att bevara och utveckla rekreativa kvaliteter och naturvärden. Detta innebär att utbyggnad först sker längs Hovdalavägen, Garnisonsvägen/Regementsvägen och Tygvägen och först därefter exploateras den nordvästligaste delen av Garnisonen (8).
- Hovdalavägen gestaltas om till stadsgata, med gång- och cykelväg från Dragonrondellen. Ny bebyggelse i anslutning till vägen får en stadsmässig utformning och placeras så att den förhåller sig till vägen. Inga bullervallar/plank längs Hovdalavägen.
- Garnisonsvägens sträckning från Hovdalavägen och västerut bebyggs med blandad stadsbebyggelse för att koppla ihop Garnisonsområdet, Torshemsområdet och centrala Hässleholm. Cykelvägen förlängs fram till Hovdalavägen.
- nya publika kopplingar för gång- och cykel skapas för att öka tillgängligheten till de stadsnära rekreationsområdena kring Garnisonen, och för att underlätta kommunikationen för de som ska bo i området.

Fortsatt arbete

I den fortsatta planeringsprocessen för Garnisonen ges gestaltungsfrågorna stort utrymme för att med utgångspunkt i befintliga förutsättningar skapa en attraktiv och hållbar stadsdel.

Texten ovan fördjupas i ett utförligare Program-PM, därefter planeras den fortsatta processen ske i ett flertal detaljplaner. Frågor om t ex dagvattenhantering, geoteknik, trafikförsörjning, buller samt frågor om behovet av social service mm utreds i kommande detaljplaner.

Referenser

- Kulturhistorisk värdering 2003, Regionmuseet Kristianstad



Logementsbyggnad, Garnisonen. Foto: Johan Funke.

3 och 4. Utvecklingsområde Centrala staden

Centrala staden omfattar Centrum och Paradiset öster om järnvägen, samt Norden, Bokeberg och Sonetorp väster om järnvägen. Järnvägen har alltid varit, och kommer fortsätta att vara, stadens hjärta.



Stadsbild nuläge

Hässleholms stad växte fram efter tillkomsten av järnvägen under mitten av 1800-talet vilket starkt präglat staden. Järnvägsstationen är stadens hjärta. Stambanan går som en skiljelinje mellan västra och östra Hässleholm. Centrala staden hyser många av stadens viktigaste funktioner; järnvägsstation, skolor, Norra station, torg, handel, kyrka, service, sjukhus, parker, Kulturhuset, Stadshuset, Tingsrätten, ett brett utbud av boende, och mycket mer. Nedan beskrivs fem delområden inom centrala staden.

Centrum

Öster om södra stambanan ligger den karakteristiska rutnätsstaden, Hässleholms centrum. Det var SJ:s dåvarande chefsarkitekt Adolf W. Edelsvärd som ritade den första järnvägsstationen och stadsplanen för Hässleholm. Första Avenyens siktlinje mellan kyrkan och stationsbyggnaden är kännetecknande för Hässleholm och visar vilken betydelse järnvägen haft och ännu har för stadens utveckling. Järnvägsstationen ligger mitt i staden och fungerar som knutpunkt och mötesplats. Flera av stadens viktigaste och välbesökta offentliga rum och institutioner ligger i centrum, Stortorget, Nytorget, Amelies plats, Kulturhuset m.fl.

Paradiset

Paradiset ligger söder om Kristianstadsvägen, öster om stambanan, och hyser rester av SJ:s egen plantskoleverksamhet och flera kulturhistoriskt intressanta bostadshus som tidigare varit tjänstebostäder för järnvägsanställda. Området består till stor del av stora öppna grönytor med uppvuxna träd.

Bokeberg

Bokeberg som avgränsas av Vankivavägen, Kristianstadsvägen, Viaduktgatan och södra stambanan, består mestadels av bostäder, men även kontor och verksamheter, främst närmast järnvägen. Ett höjdparti sträcker sig på tvären genom områdets södra del. Här ligger det s.k. Stjärnhuset, ett av stadens landmärken.



Rutnätsstaden i Häresekonomiska kartan (1928-29) med siktlinjen mellan stationen och kyrkan, utmed Första Avenyen.

Bebyggelsen i Bokeberg har inte samma tydliga kvartersstruktur som öster om järnvägen. Kvarteren är generellt stora och stadsstrukturen är mer upplöst, där byggnaderna ofta ligger friliggande med friytor och parkeringar emellan. Närmast Hässleholm C ligger Norra station med kontor, möteslokaler och service.

Järnvägsstationens gångbro landar med sin rulltrappa i en platsbildning som leder vidare mot Nyköbingsparken och Bokebergsgården. Parkeringar dominerar utmed Magasinsgatans norra del. Det gamla elverket och disponentvillan som tillhört bryggeriet har bevarandevärde.

Norden

Norden, som avgränsas av Vankivavägen, Norra Kringelvägen, Markarydsbanan och Viaduktgatan, har delvis varit en del av det numera nedlagda regementet T4 men hyser idag olika typer av verksamheter och bostäder. Stora ytor är obebyggda efter att verksamheter rivits.





Visionsbild: Filfabriken har fått en publik funktion och bildar entré till den nya stadsdelsparken.

Havremagasinet från början av 1900-talet försåg en gång i tiden hästarna vid regementena i Skåne, Halland, Blekinge och Småland med havre, men fungerar numera som kontorsbyggnad. Andra byggnader med bevarandevärde är t.ex. Filfabriken och Verumgården.

Sonetorp

Sonetorp som avgränsas av Kristianstadsvägen, Skånebanan och Hovdalavägen, domineras av storskalig handel och stora parkeringsytor. Här finns även bostäder, främst flerbostadshus, men även ett fåtal villor utmed Skånebanan. Trygghetsboendet och landmärket Pärlan från år 2012 är ett 15 våningar högt höghus som ligger mitt i området.

Stadsbild utveckling

Staden ska ha en levande, trygg, attraktiv, tillgänglig och funktionsblandad stadskärna med Hässleholm C som hjärta, central punkt och naturlig mötesplats. Trygghets- och trivselhöjande i staden är t.ex. att entréer till bostadshus orienteras mot gatan, att bottenvåningar hyser publika verksamheter. Inom område som är utpekad för handel ska bottenvåningar i byggnader vara förberedda för centrumfunktioner. Centrala staden ska fortsätta att utvecklas med handel, offentliga platser, gågator, service,

restauranger, kaféer och andra utåtriktade funktioner både öster och väster om järnvägen.

Att ta fasta på rutnätsstadens struktur och bebyggelsens skala är viktigt eftersom det är en del av det ursprungliga Hässleholm. Ny bebyggelse bör skalmässigt och uttrycksmässigt anpassas till befintlig bebyggelse, men kan i strategiska hörn i centrum, öster om järnvägen, med fördel få avvika, för att skapa spänning och tillföra något oväntat. Centrumkärnan ska även tillåtas växa västerut, vilket är en naturlig utveckling som går hand i hand med utvecklingen av Hässleholm C då höghastighetståg kommer att trafikera stationen.

Utbyggnad och prioritering

Vid förtätning och omvandling inom centrala staden är närheten till Hässleholm C inklusive den framtida höghastighetsstationen av största vikt. Det är viktigt att dra nytta av närheten till den kollektivtrafiknod som Hässleholm C är och som i nära framtid kommer att vara en av Sveriges viktigaste järnvägsstationer. Området allra närmast Hässleholm C lämpar sig bäst för publika verksamheter, exempelvis hotell- och kongresscenter, handel, service, och kontor, men även bostäder m.m.

Etableringarna närmast Hässleholm C planeras med fördel så att de ger mervärden åt hela kommunen. Området direkt väster om Hässleholm bör ges högsta prioritet, tillsammans med förtätning inom Bokeberg med nya centrumfunktioner, samt i kvarteren Minnet och Stads-
huset tillsammans med Nytorget. Förtätningen utmed Viaduktsgatan kan bidra till att göra den mer stadsmäsig. Möjlighet till större nyetableringar av främst bostäder finns i delområdet Norden.

Mötesplatser och service

När stadens centrala delar förtätas och omvandlas uppstår behov av nya mötesplatser och utökad service vid sidan av det befintliga. Det kommer med ökande resandeströmmar t.ex. finnas behov av att utveckla ett nytt, större stationstorg väster om järnvägen. Det kan tillsammans med Hässleholm C inklusive den nya höghastighetsstationen, samordnas med en besöksintensiv verksamhet och bilda en attraktiv och ny entré till kommunen (se avsnitt Järnväg och station). Oavsett vilken typ av publik verksamhet som kommer att etableras här är gestaltningen av den, de offentliga platserna och kopplingen till stationen och övriga staden av största vikt eftersom det kommer att bli vad människor först kommer att möta när de anländer till Hässleholm. En arkitekttävling bör utlysas för att ta fram förslag.

Det finns behov att skapa nya gröna mötesplatser i form av kvartersparker, stadsdelsparker och gröna stråk. Staden rymmer många ytor som idag är gröna men som är extensivt skötta och som ofta upplevs som baksidor. Dessa kan få nytt liv och bli attraktiva urbana parker för hässleholmarna. Planering pågår under år 2017 för grönytan intill Bokebergsgården. Den ska bli en spännande plats för gröna skönhetsupplevelser och rekreation, där dagvattendammarna utformas som attraktiva inslag och samtidigt ser till att förhindra översvämningar i omgivningarna.

För området Norden föreslås en centralt belägen, ca 3 ha stor, stadsdelspark. Storleken gör det möjligt att rymma många olika funktioner som efterfrågas i en stadsdelspark, allt från lek och bollspel till picknick och vilsam vistelse i grönska. Parken kan med fördel ligga mellan Verumgården och Filfabriken där mark som redan idag har vegetation kan förädlas. Filfabriken som minner om Hässleholms industrihistoria kan få en framskjuten plats vid en entré till parken och som identitetsskapande inslag



Orienteringskarta centrala Hässleholm.



*Visionsbild för parken vid Bokebergsgården.
(Illustration: Sigma Civil)*

i denna del av centrala Hässleholm. Verumgården kan bli stärkt som mötesplats med hjälp av parken. (Se bild på föregående uppslag). Parken kan med fördel byggas som första etapp för att fungera som katalysator för den fortsatta utbyggnaden.

Täthet och exploatering

Vid utbyggnad, förtätning och omvandling i centrala staden är närheten till Hässleholm C inklusive den framtida höghastighetsstationen den viktigaste utgångspunkten. Närmast Hässleholm C kommer en högre täthet och högre byggnadshöjder tillåtas. Detta gäller särskilt väster om södra stambanan, där förtätningens möjligheter är större och där kvartersstrukturen skiljer sig från östra sidans rutnätsstad. Inom rutnätsstaden bör nya s.k. "infills" förhålla sig till befintlig bebyggelse i skala, volym och struktur, d.v.s. generellt ca 4 våningar, men att avvikelser från detta kan medges om det kan motiveras. Det är viktigt att tätheten inte strider mot möjligheten att skapa en god boendemiljö, inklusive möjligheter till utevistelse och lek. Sol- och skuggstudier bör göras vid all planering av ny bebyggelse.

Gator och rörelser

Det är viktigt att centrala Hässleholm har god tillgänglighet och känns välkomnande för alla typer av besökare. När Hässleholm förtätas ökar trycket på de centrala delarna av staden och konkurrensen om marken för olika markanvändningar. Fler besökare i centrum kräver fler gator, gångvägar, cykelvägar och vistelsezoner.



Förtätningsexempel från Stockholm med verksamheter i bottenvåningen, orienterade mot gata.



Förtätningsexempel från Frykholmogatan, Hässleholm. Byggnaden har verksamheter i bottenplanet och underordnar sig rutnätsstadens struktur och skala.



Exempel på s.k. bokaler - verksamhetslokaler som byggts till på ett befintligt flerbostadshus. Det skapar mer väldefinierade gaturum, liv och rörelse, samt underlättar entreprenörskap. Foto: Tobias Starck, Malmö stad.



Exempel på parkeringshus integrerat i kvarter med bostäder och verksamheter i Limhamn. Planerat färdigställande 2019. (Illustration: NCC / Kamikaze Arkitekter).

Centralt placerade markparkeringar kommer att bli attraktiva att bygga på. För att ändå göra det möjligt att köra bil fram till stadens centrala delar föreslås att några större parkeringsanläggningar byggs i strategiska lägen i centrumkärnans periferi. (Se avsnitt trafik om parkering) Dessa ska i största möjliga utsträckning integreras med andra verksamheter och bostäder, med bottenvåningar för publika verksamheter och livfulla och öppna fasader med många entréer ut mot gator och torg. Från parkeringshusen kan man enkelt promenera in i centrumzonen och till Hässleholm C.

När centrum utvidgas väster om järnvägen är det viktigt att utveckla nya stråk och då knyta an till befintlig gatustruktur och skapa sammanhängande, attraktiva och upplevelserika stråk. En fortsatt utbyggnad av Första Avenyen som attraktiv gågata fram till kyrkan är, tillsammans med upprustning av anslutande gator och torg, på planeringsstadiet år 2017.

Andra viktiga rörelseriktningar är de som sker tvärs över järnvägen mellan stadens västra och östra delar. Fler passager måste skapas för att möta behovet som uppstår både p.g.a. ökat resande till och från Hässleholm C och en växande befolkning. Enligt Region Skånes prognoser kommer antalet dagliga resenärer på Hässleholm C att öka från ca 13-14 tusen år 2017 till 21 tusen år 2020. År 2035 antas antalet resenärer vara 32-35 tusen per dag, vilket är i paritet med Lund C år 2017. Resenärer på den framtida höghastighetsjärnvägen tillkommer utöver detta. Detta visar behoven av gång- och cykelpassager mellan västra och östra sidan och behov av gator, torg

och parkeringshus för angöring till Hässleholm C. En möjlighet att skapa fler passager för fotgängare är att nyttja det mellanplan som skulle uppstå mellan höghastighetsjärnvägen på pelare och övriga järnvägsspår på marken. (Se bild i avsnitt Järnväg och station) Magasinsgatan är en viktig angöringsgata som kommunen så långt möjligt bör värna även i framtiden.

Förskolor och skolor

Utbyggnaden av Norden tillsammans med övriga förtätningsmöjligheter i centrala staden kommer att innebära ett behov av förskole- och grundskoleplatser i närområdet. En utbyggnad inom centrala staden på mellan 2 000 – 3 000 bostäder motsvarar ca 300-450 förskoleplatser respektive 500-750 grundskoleplatser. Ytbehovet för en större förskola med ca 150 platser är 7 000 kvm. Det skulle i så fall krävas minst två såna förskolor inom centrala staden. Ytbehovet för en grundskola (0-9) med 500 elever är ca 11 000 kvm. Behovet av en grundskola i området är mer osäkert. I närområdet finns redan en privat grundskola (Internationella engelska skolan), en grundsärskola (T4-skolan) och en grundskola (Västerskolan). Lämplig placering av åtminstone en av de nya förskolorna är i anslutning till den framtida stadsdelsparken.

Parken kan bli ett utmärkt komplement till förskolans eller grundskolans egen utemiljö. Två symboliska områden som motsvarar två förskolor, med totalt 300 barn, har tillsammans med ytan för en grundskola för 500 elever lagts in i kartan först i avsnittet. Detta ger en fingervisning om ytbehoven.



Amelie Ehnrenborg (1811-1876) bodde på hässleholmsgården och har fått ge namn åt platsen framför Hässleholm C. Hon skänkte marken till det som blev Kyrktorget, kyrkan, Första Avenyen och nuvarande Kyrkskolan. Färdigställs 2018. (Illustration: COWI).

Sammanfattning

Kommunen ska verka för att:

- Utveckla Hässleholm C som en attraktiv lokal, regional och nationell knutpunkt och mötesplats.
- Skapa nya attraktiva mötesplatser och publika verksamheter som knyts till Hässleholm C och ger mervärden för hela kommunen och för besökare.
- Utveckla centrum, öster om järnvägen, genom försiktig förtätning och upprustning av allmänna platser som underordnar sig rutnätsstadens struktur.
- Utveckla centrum, väster om järnvägen, mot en mer stadsmässig karaktär med fler centrumfunktioner och tydligare kvartersstruktur med tydligare gränser mellan privat och offentlig mark.
- Skapa nya parker och gröna stråk samt rusta upp befintliga grönytor för att både vara ett attraktivt inslag i stadsmiljön, men även för att bevara och utveckla ekosystemtjänster.
- Skapa en ny stadsdelspark på ca 3 ha inom stadsdelsområdet Norden.
- Utveckla nya attraktiva stråk inklusive östvästliga förbindelser över stambanan.
- Bygga p-hus på attraktiva och centrumnära lägen. P-husen ska så långt möjligt integreras med verk-

samheter och bostäder för att skapa en attraktiv och livfull helhet. Närmast stationen ska väl tilltagna parkeringsanläggningar för cyklar finnas.

- Planera för kommersiell och kommunal service närmast Hässleholm C och t.ex. förskolor och skolor i omvandlingsområdena.

Fortsatt arbete

I den fortsatta planeringsprocessen för Centrala staden ges gestaltungsfrågorna stort utrymme för att med beaktande av befintliga förutsättningar skapa ett attraktivt och hållbart centrum med utgångspunkt i Hässleholm C. Texten ovan fördjupas i ett utförligare Program-PM, därefter planeras den fortsatta processen ske i ett flertal detaljplaner.

Stationsfunktionerna med beaktande av samtliga järnvägssträckors utvecklingsplaner är viktiga att utreda vidare. Hur stadens olika delar bättre ska knytas samman och hur gestaltungsfrågor ska hanteras är här särskilt viktiga att beakta.

Vidare är frågor om t ex dagvattenhantering, geoteknik, trafikförsörjning, buller samt frågor om behovet av social service mm viktiga att beakta i kommande detaljplaner.

5. Björklunda

Björklunda har potential att utvecklas till en attraktiv boendemiljö med sin unika placering mellan stad och landsbygd. Områdets närhet till centrum (drygt 1500 m) och dess starka koppling till omkringsliggande landskap gör området intressant. Björklunda har dessutom goda förutsättningar att ansluta till och bli en naturlig del av stadens befintliga strukturer.



Stadsbild nuläge

Björklunda ligger i södra Hässleholm, söder om stadsdelen Stattena, i gränslandet mellan stad och landsbygd. Områdets unika placering gör platsen extra intressant och skapar goda förutsättningar för en attraktiv boendemiljö.

Den del av Björklunda som redan är utbyggd med villa- och parhusområde benämns som Björklunda etapp 1. Denna del byggdes ut år 2006 och är lokaliserad i områdets nordöstra del, utmed Björklundavägen. I övrigt består området till största del av natur- och kulturlandskap där det småskaliga jordbrukslandskapet är tydligt framträdande.

År 2007 kommuniserades ett första programförslag för Björklunda och år 2009 presenterades ett samrådsförslag. Utredningar kring bl.a. områdets grundvattennivåer och översvämningsrisk har förändrat förslaget sedan dess. Samtidigt grundar sig förändringarna också i nya planeringsförutsättningar som t.ex. inventering av värdefull natur och ställningstaganden kring vad som är hållbart och attraktivt. Förändringarna består bl.a. av förändrad kvartersstruktur och nya gatusträckningar samt att en del områden som tidigare föreslogs bebyggas istället bevaras på grund av att naturens värde eller dess funktion som översvämningsyta vid höga vattenflöden.

Planprocessen

År 2007 kommuniserades ett första programförslag för Björklunda och år 2009 presenterades ett samrådsförslag. Utredningar kring bl.a. områdets grundvattennivåer och översvämningsrisk har förändrat förslaget sedan dess.

Samtidigt grundar sig förändringarna också i nya planeringsförutsättningar som t.ex. inventering av värdefull natur och ställningstaganden kring vad som är hållbart och attraktivt. Förändringarna består bl.a. av förändrad kvartersstruktur och nya gatusträckningar samt att en del områden som tidigare föreslogs bebyggas istället bevaras på grund av att naturens värde eller dess funktion som översvämningsyta vid höga vattenflöden.

Rekreation och rörelsemönster

Björklunda används i dag framförallt av hässleholmarna som rekreativ område och transportstråk, där cykel och promenader är det naturliga färdmedlet genom området. Ett av de mest populära stråken löper längs med rullstensåsen (Maglegatan) och knyter ihop staden med bl.a. Magle våtmark och Tormestorp.

Värdefulla naturområden

I Björklunda med omnejd finns områden med värdefull natur som föreslås skyddas som värdefull natur klass 1. För mer information om dessa områden, se **Tema grönsstruktur**. Den värdefulla naturen i området kommer att bevaras och har styrt gestaltningen.

Rullstensåsen fungerar, utöver sin funktion som transport- och rekreativ stråk, som en grön korridor och som ett landmärke genom staden och ut i landskapet. Det gröna stråket sträcker sig från Göingeåsen, via Magle våtmark och Björklunda, vidare in i staden till Linnéängen. Området i öster utgörs av värdefull betesmark.

Småskaligt jordbrukslandskap

Planområdet karaktäriseras av ett småskaligt jordbrukslandskap. Det småskaliga åkerbruket och betesmarkerna har skapat tydliga rum och linjer i landskapet med hjälp av de stenmurar som finns i området.

Historisk siktlinje

Från planområdets nordvästra del finns en siktlinje som når ända till Hässleholms kyrka, drygt en kilometer norr ut längs med Maglegatan/Kyrkgatan. Siktlinjen har en historisk koppling och blir extra viktig eftersom kyrkan är ett av stadens viktigaste landmärken. Gestaltningen, och framför allt gatornas placering, har tagit hänsyn till siktlinjen och den föreslås finnas kvar även i framtiden.



Skissen ovan visar viktiga stråk och element i landskapet som ska beaktas i planarbetet. Bilden visar också inom vilka ytor bebyggelse respektive natur kommer att lokaliseras.

Biotopskyddade områden

Inom planområdet finns objekt som är skyddade genom miljöbalkens generella biotopskydd som gäller inom jordbruksmark. Skyddade objekt som berörs i Björklunda är t.ex. stenmurar, åkerholmar och alléer (minst fem träd i rad). Skyddet innebär att det är förbjudet att ta bort eller skada biotoperna. Dispens kan dock ges vid särskilda skäl och en sådan ansökan görs i så fall via länsstyrelsen.

Dagvatten och översvämningsrisk

I planområdets sydöstra del finns idag två dagvattendammar. Dagvattendammarna fungerar som fördröjningsmagasin innan vattnet rinner vidare till Magle våtmark och därefter ut i Finjasjön. Utöver den tekniska funktionen bidrar dammarna till en ökad biologisk mångfald och vattnet höjer även upplevelsevärde i området för oss människor.

Svämplananalysen i Temaklimatanpassning indikerar att Björklunda riskerar att översvämmas vid höga vattenflöden eftersom delar av området ligger lågt i landskapet. Större delar av området ligger dessutom inom båtadsområde och på grund av detta måste särskilda åtgärder vidtas för att inte risker översvämnings i framtida bostadsområden. För att säkerställa detta genomförs flertalet

utredningar inom detaljplanearbetet. De ytor som bedöms olämpliga att bebygga kommer istället att bidra till områdets karaktär genom att fungera som multifunktionella översvämningsytor.

Stadsbild utveckling

Syftet med att utveckla Björklunda är att skapa ett nytt bostadsområde i södra Hässleholm med kopplingar till centrum, service, rekreation och kollektivtrafik. Området ska fungera som en naturlig fortsättning på stadsdelen Statten och ska tillvarata och bygga vidare på de spår och gränser som finns synliga i landskapet.

Björklunda är tänkt att ge plats åt drygt 300 bostäder fördelat på villor, rad- och parhus och flerbostadshus för att möta behovet och efterfrågan av bostäder i Hässleholms stad. Det ska även skapas förutsättningar för en central mötesplats där olika funktioner föreslås samlas för att bidra till en levande mötesplats.

Mötesplatsen föreslås vara ett torg där funktioner så som busshållplats, cykelparkering samt service och handel ska lokaliseras. Förskolan placeras även den vid torget för att bidra till mer liv och rörelse på platsen.

Natur och kulturvärden

Planförslaget ska ta hänsyn till områdets natur- och kulturkvaliteter som exempelvis betesmarkerna. Kvaliteterna ska bevaras för att stärka områdets identitet och synliggöra platsens historia men också för att bidra till ett attraktivt och levande bostadsområde.

Planförslaget ska sträva efter att bevara och synliggöra befintliga strukturer och linjer i landskapet, bland annat genom att framhäva befintliga stenmurar och dess vegetation (bärbuskar och träd). Den historiska siktlinjen upp mot kyrkan ska bevaras och även uppväxta större träd. Vidare ska också dagvattendammarna, värdefulla grönområden och betesmarkerna i området bevaras.

Multifunktionella ytor

Planförslaget kommer att möjliggöra multifunktionella ytor för att hantera dagvatten- och översvänningsproblematiken. Detta kommer bland annat att innebära att det föreslås skapas ytor som fungerar som exempelvis park/mötesplats vid låga vattenflöden, men som dagvattenförsörjning vid höga flöden.

Mötesplatser

I det nya Björklunda planeras det för en mötesplats i form av ett stadsdelstorg där bl.a. busshållplats, förskola och verksamheter ska lokaliseras för att bidra till liv och rörelse kring torget. Utöver denna centrala plats, som föreslås fungera som framtida mötesplats för hela södra Hässleholm, kommer även andra mindre mötesplatser att föreslås. Exempelvis lekplatser och mindre parker.

Parkering

Cykelparkeringar ska prioriteras och placeras strategiskt, bl.a. nära torg, busshållplats och förskola. Samtidigt ska alla hushåll ha möjlighet till bilparkering i närheten av sin bostad. Beroende av boendeform och utfartsmöjligheter kommer parkeringen att finnas i direkt anslutning till tomten, på tomten eller på en samlad parkeringsyta i närheten. Allmänna parkeringar föreslås anläggas längs med förlängningen av Österåsgatan samt i anslutning till torget/förskolan.

Förskola

Det planeras för en ny förskola i Björklunda. Förskolan föreslås lokaliseras i direkt anslutning till det framtida torget för att bidra till en aktiv och levande mötesplats. Lokaliseringen utgår också ifrån att det redan finns uppväxt grönska på platsen.

För att uppmuntra till hållbart resande inom staden är det dessutom en fördel att förskolan lokaliseras i direkt anslutning till Maglegatan/rullstensåsen och busshållplatsen på torget.

Förskolan dimensioneras för sex avdelningar med ca 20 barn per barngrupp och utemiljön kommer erbjuda över 40 m² /barn. Förskolan byggs med fördel i två våningar, delvis för att skapa mer utemiljö för barnen men också för att skapa en tydligare inramning av torget.

Konsekvenser

Kulturvärden

En exploatering av området innebär, trots stor hänsyn till kulturmiljövärden, att biotopskyddade objekt kommer att påverkas. Det gäller framförallt avbrott i befintliga stenmurar där gator och stråk behöver komma fram. De stenmurar som behöver flyttas placeras på annan lämplig plats inom området.

Naturvärden

Upplevelsen av att vistas i området som besökande kommer att förändras eftersom det tillkommer nya värden i området. En del befintliga träd och skogsdungar kommer att gå förlorade, men de mest värdefulla träden och grönområdena bevaras och ges möjlighet till utveckling.

Sociala värden

Området kommer ingå i stadens kollektivtrafiken och erbjuda service i form av förskoleverksamhet. Dessutom kommer det att finnas möjlighet till kommersiell närservice i byggnaderna runt torget.

Området kommer även efter en exploatering kunna fungera som rekreationsområde, men upplevelsen av att vistas på platsen kommer att förändras. Värden som rullstensåsen och betesmarkerna bevaras samtidigt som nya värden i form av omväxlande bebyggelse tillkommer. Det är dock viktigt att poängtera att det även efter en exploatering kommer finnas många alternativ för allmänheten att röra sig inom och förbi området.

Vidare förväntas föreslagna förändringar i gatustrukturen bidra positivt till att Björklunda etapp 1 (befintligt villaområde) ansluts till staden på ett logiskt sätt både med gång, cykel, kollektivtrafik och bil. Nya mötesplatser bedöms också bidra positivt till omkringsliggande bostadsområden.

Miljö och klimat

En ökad bebyggelse medför en ökad biltrafik men enligt trafikutredning (Tyréns AB, Trafikutredning Björklunda i Hässleholm, 2017-06-09) bedöms det handla om låga flöden. Hög kollektivtrafikstandard och många och kvalitativa cykelstråk kommer att ge invånarna en större möjlighet att välja bort bilen i vardagen.

Materiella värden

En exploatering av det nya Björklundaområdet kommer innebära att ca 17 ha mark får ändrad användning. Ca 11 ha brukas som åkermark (klassificerad som klass 4-5 jord) och de övriga ca sex ha domineras av ungskog. Totalt utgör planområdet en yta på ca 64 ha, varav stora delar bevaras som natur/betesmark.



Siktlinje från Björklunda till Hässleholms kyrka.

SAMMANFATTNING

- 300 nya bostäder tillkommer inom en radie av ca 1,5 km från Hässleholms centralstation i form av flerbostadshus, par-/radhus och villor.
- Bostadsområdet kopplas till stadens befintliga strukturer när det gäller kollektivtrafik, gatunät, cykelstråk och grönområden.
- Landskapets strukturer och linjer ligger till grund för områdets gestaltning.
- Värdefulla naturvärden bevaras och den historiska siktlinjer bibehålls.
- Stenmurar och större träd bevaras så långt det är möjligt, delvis för att de skyddas av biotopskyddet men också för att de bidrar till att skapa ett mervärde på platsen.
- Möjlighet ges att skapa en mötesplats i form av ett nytt stadsdelstorg i områdets centrala delar. Här ska funktioner såsom busshållplats, förskola och verksamheter samlas.
- Österåsgatan förlängs och byggs ihop med Södra Kringelvägen. Cykelväg ska finnas längs med sträckan och trottoarer ska finnas på båda sidor.
- En allé planeras längs med Österåsgatans förlängning för att bidra till att skapa ett trevligt och stadsmässigt gaturum.
- Björklundavägen öppnas upp i väster och ansluts till Österåsgatans förlängning för att skapa en naturligt koppling till staden och centrum.
- Delar av området bebyggs inte till förmån för att ytorna istället blir multifunktionella ytor som ska fungera som översvämningssytor vid höga flöden.

6. Ljungdala

Stadskaraktersområde Ljungdala omfattar de bostadsområden som omringas av Stobyvägen i sydost, Belevägen i norr, södra stambanan i väster och Norra kringelvägen i sydväst. Området omfattar också det föreslagna klass 1-området Ljungdala mosse samt ett grönt bälte mot riksväg 21 som bland annat inbegriper ett koloniområde.



Stadsbild nuläge

Ljungdala prägas av bostadsområden från den senare delen av 1900-talet varav den delen av området som består av flerfamiljshus tillkom under tiden för det så kallade miljonprogrammet. Miljonprogrammet präglades bland annat av en storskalig struktur med funktionsseparation. Detta syns tydligt i stadsbilden där breda bilvägar dras runt bostadsområdet samtidigt som områdets "insida" enbart har gång- och cykelvägar samt en storskalig grönsstruktur. Funktionsseparationen syns också i hur enfamiljshusen ligger avskilda från flerfamiljshusen, ofta med tomternas baksida mot de stora grönyrtornas ytterkanter. Denna typ av kvarters-

struktur återfinns också i flerfamiljshuskvarteren där husens entréer riktar sig inåt mot innergården och husens baksidor utgör väggar mot de offentliga grönyrtorna.

I området finns främst tre typer av bebyggelse:

- Villaområden med byggnader i 1 eller 1 ½ plan.
- Radhusområden i 1 eller 1 ½ plan varav flera enplanshus även har källare.
- Flerfamiljshus med tegelbyggnader i tre plan samt källare.

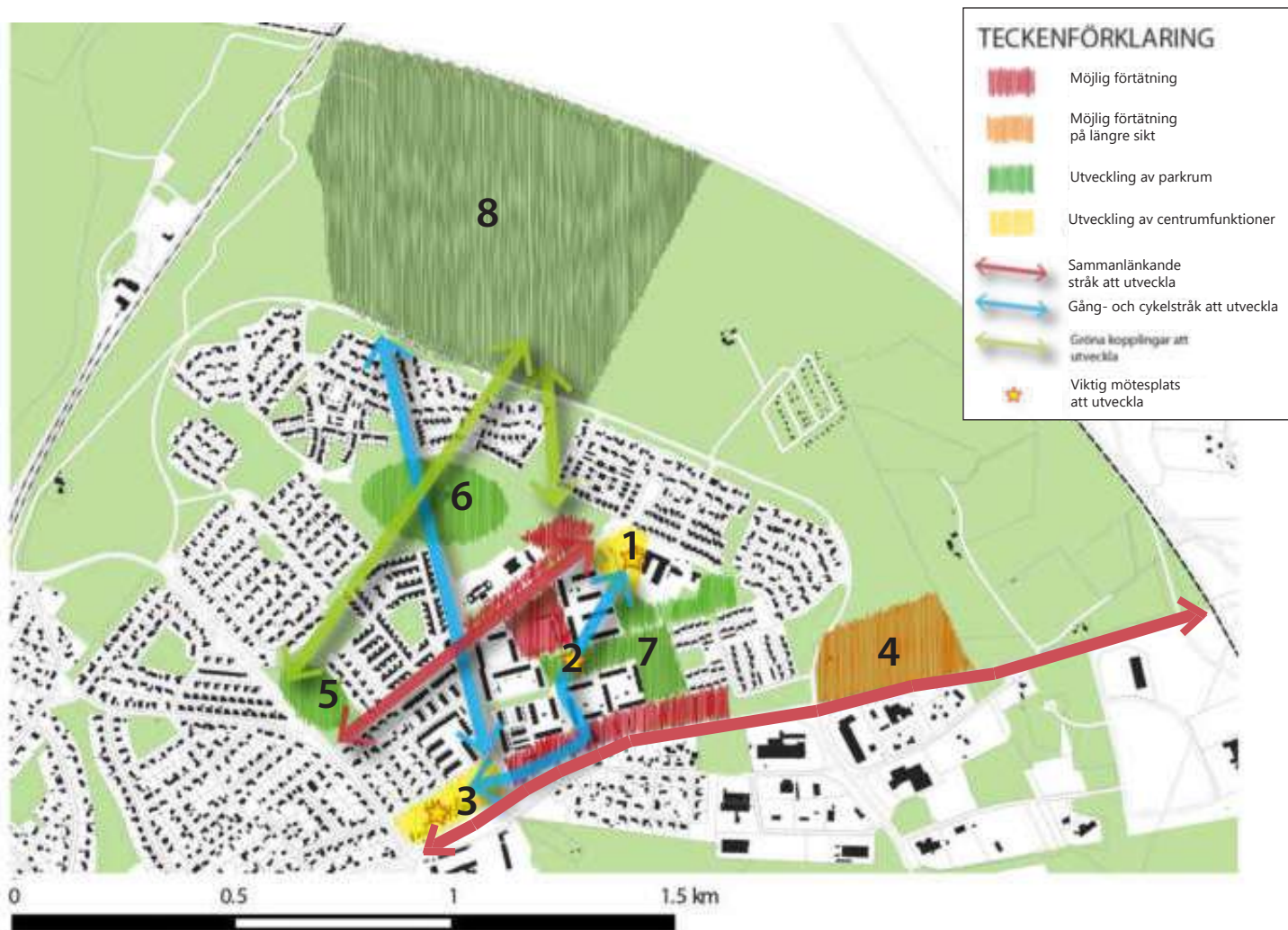
Villaområdena i stadsdelen består främst av så kallade villamattor som byggdes i stora delar av landet främst under 1970- och 80-talet. Bebyggelsen präglas av likartade hus, ofta i ett, eller 1 ½ plan och en gatustruktur med återkommande säckgator som hindrar genomfart och söktrafik i området. I Ljungdalas nordvästra del finns nyare bebyggelse, främst från 1990-talet, ofta kedje- eller parhus och med samlad parkering. Till övervägande del är gatorna inne i villaområdena småskaliga och gröna men det förekommer även gator som är för breda i förhållande till trafikmängd och omkringliggande, byggnader. I dessa fall saknas rumsbildande kvaliteter i gaturummet.



Bilden visar en av gång- och cykelvägarna inne i flerfamiljshusområdet med fastighetens baksida mot parken.



Bilden visar en småskalig platsbildning med fruktträd och bänk på en villagata i områdets östra del.



Skissen ovan visar viktiga stråk och element i landskapet som ska beaktas i planarbetet. Bilden visar också inom vilka ytor bebyggelse respektive natur kommer att lokaliseras.

Stadsbild utveckling

Utveckling och prioritering

Vid utveckling av Ljungdala bör en tydligare strukturering av stråk och mötesplatser utarbetas. Mötesplats Ljungdala (1), Ljungdalaskolan, områdets nybyggda förskola vid Trebackalånggatan samt multisportarenan (2) bildar redan idag ett nav i området men den rumsliga strukturen kring dessa mötesplatser behöver förtydligas. Detsamma gäller den lokala matbutiken och Ljungdala kyrka (3). Det är idag otydligt vad som är kvartersmark (privat mark) och vad som är publik mark. Det finns också mycket få entréer och fönster ut mot de offentliga rummen vilket gör dem otrygga. Villornas trädgårdar, i dessa fall baksidor, vetter mot den offentliga marken, ibland med höga plank, vilket gör cykelvägar och gångstråk otrygga och obefolkade. Idag (2017) ansluter garagelängor, vändplatser och stora parkeringsytor till vad som har potential att bli ett vackert, befolkat och stadsmässigt centralt torgrum i området. I sydvästra delen av Ljungdala återfinns också Ljungdala kyrka och den lokala matbutiken. Även här finns behov av att skapa en bättre rumslighet, samt att se över den interna kopplingen mellan dessa två stadsdelscentran.

En nyckelfråga i utvecklingen av Ljungdala är att omstrukturera området med det storskaliga bilcentrerade, utifrånmatande planeringsideal som rådde under 1960- och 1970-tal. Ett exempel på hur detta kan göras är att förtäta längs med en ny eller utvecklad bussgata, exempelvis Trebackalånggatan, och i den nya bebyggelsen vända entréerna ut mot denna bussgata och ut mot de offentliga parkerna.

En större variation av typ av bostäder och upplåtelseformer vore önskvärt inom Ljungdalas olika delområden. För att bättre koppla ihop flerbostads- och villabebyggelse behövs också tydligare entréer och stråk mellan områdena. Ett led i den processen är att bygga mer utåtriktade kvarter som vänder sig mot de allmänna rummen, något som också kunde bidra till en ökad upplevd trygghet.

Det finns goda förutsättningar för förtätning i Ljungdala. De luftledningar som idag skär genom området kommer grävas ned (för mer information, se **Tema teknisk försörjning**) och i och med detta frigörs stora ytor som kan utvecklas såväl för rekreation som för gång, cykling och bebyggelse. Vidare kan nya

byggnader tillföras för bättre rumsskapande på stora öppna ytor som parkeringar eller svåransvända gräsytor som fungerat som utfyllnad. Bebyggelse på delar av dessa stora öppna ytor kan även användas för att knyta samman Ljungdalas olika bostadsområden.

Natur och rekreation

Hela Ljungdala upplevs som grönt då området genomkorsas i öst- västlig riktning av ett större grönstråk bestående av parkerna Breidablick (6) och Orions bälte (7). Dessa grönområden förgrenar sig även ut mellan de olika delarna av området. Det finns även två kullar som kan användas för utblickar, i Balders hage (5) samt i Breidablick. Breidablick är idag ganska igenväxt vilket hindrar stor del av utsiktsmöjligheterna. I Ljungdala finns mycket grönska och natur men de kvalitativa aspekterna har stor utvecklingspotential. Stora gräsytor kunde utvecklas genom att fler funktioner tillförs. Ljungdala skulle exempelvis kunna bli platsen för en ny temapark kombinerat med utegym, boulebanor och stadsodling och/eller kafé, samlad på ett väl utformat sätt ihop med cykelbanor, bussgata etc.

För beskrivning av det föreslagna klass 1-området Ljungdala mosse (8), se **tema grönstruktur**. Övrig natur nordost om Ljungdala mosse fungerar som närrekreation för boende i stadsdelen och här finns både koloniområde och slingor för motion och rekreation. Här finns hästgårdsverksamhet och några enstaka bostadshus med lantlig karaktär.

I grönområdet tillåts anläggningar som stödjer ändamålet, exempelvis utökad koloniverksamhet eller rekreativsmöjligheter men ingen ny samlad bebyggelse. Enstaka hus med god koppling till befintlig bebyggelse kan tillåtas.

Räddningstjänsten

En ny brandstation kan komma att lokaliseras längs Stobyvägen och Belevägen efter prövning genom detaljplan (4). För mer information om brandstationens lokalisering, se **Tema kommunal service**. Vid en sådan lokalisering skulle brandstationen markera stadens entré. Som sådan bör byggnaden hålla hög arkitektonisk kvalitet och för att uppnå detta kan en arkitektävling utlysas.

Entrégator

Ljungdala omges av några av stadens större matargator, bland annat Stobyvägen som också fungerar som en av stadens entréer. Stobyvägen har stor potential att utvecklas mot att bli en attraktivare entré. Den föreslagna nya brandstationen kan komma att utgöra ett utropstecken vid stadens början och de stora parkeringsområden som sedan följer i höjd med områdets flerbostadshus, kan med fördel förtätas på ett sätt som gör Stobyvägen mer stadsmässig och som tillför rumsliga kvaliteter till den befintliga bebyggelsen. En minskad gatubredd och trädrader längs vägen behövs för att åstadkomma en ståtlig och mer urban entrégata.



Mötesplats Ljungdala.

7. T4-området

Stadskaraktersområde T4 omfattar det gamla regementsområdet vars verksamhet flyttats till Garnisonen under 1980-talet. En utveckling av Västra centrum och stadsdelen Norden kommer att koppla T4-området närmare centrum och bidra med nya urbana och gröna kvaliteter.



Stadsbild nuläge

T4-området domineras av det tidigare Skånska trängregementets lokaler från 1900-talets första år. Området avgränsas i norr av Almaån och Åhusfältets skogsområde, i öster av järnvägen och i söder av Finjagatan. I området finns flera större byggnader som speglar en svunnen tid och har höga kulturvärden, bland annat Kasern Heide-man och Havremagasinet. I södra delen blandas bostäder med centrumändamål och skola. Längst i norr återfinns handel och kontor. Området öster om Vankivavägen består till största delen av verksamhetsområde men här finns även en del villabebyggelse från tidigt 1900-tal.

Karaktärsskapande bebyggelse i T4-området.

Stadsbild utveckling

I FÖP:en pekas stadskaraktersområde T4 ut som ett område för blandad stadsbebyggelse. Det innebär att både bostäder, handel och verksamheter som inte kräver skyddsavstånd kan integreras i området. T4 ska fortsätta utvecklingen mot ett mer stadsmässigt område. Särskild omsorg bör läggas vid utvecklingen av Trängplan och hur bostäder och verksamheter möter platsen, samt hur Trängplan knyts till staden och centrum.

Karaktärsområdets norra del pekas också ut som en möjlig plats för att utveckla och förtäta volymhandel och verksamheter, främst i anslutning till Vankivavägen. Denna del av T4 används redan för handel och verksamheter men har potential att förtätas. Som en av stadens entréer ska särskild omsorg läggas vid gestaltning mot Vankivavägen. Se Tema näringsliv, handel och turism för mer information. Rumsbildande och förskönande alléer eller andra gatuträd skulle bidra till en attraktivitetshöjning av vägen, såväl som en mer stadsmässig entré. I övrigt ger närheten till centrum och omvandlingsområdet Norden, såväl som rekreativa möjligheter längs Almaån och det värdefulla grönområdet Åhusfältet, stora kvaliteter i området.



8. Ekedal och Kristinehem

Stadskaraktersområde Ekedal och Kristinehem är småskaliga egnahemsområden som började exploateras på 1940-talet.



Stadsbild nuläge

Områdena består till största delen av mindre villabebyggelse på medelstora tomter. En grupp radhus av hög arkitektonisk kvalitet, Ringgården, uppfördes på 50-talet. Bebyggelsen i Kristinehem och Ekedal är att betraktas som skyddsvärd enligt byggnadsnämndens beslut (§299/2001) med vissa riktlinjer. I området finns ett antal mindre parker och gröningar, bland annat Ekedalsparken som skiljer de två områden från varandra. Området har ett finmaskigt gatunät som tillåter genomfart men som avgränsas av

Ekedalsparken och Läredaskolan. I områdets södra del där stambanan och Skånebanan går samman, finns ett mindre verksamhetsområde. Här finns också Tivolibacken, ekbacken som tidigare varit plats för såväl dansbana, kreatursmarknad som cirkusplats, och som idag fungerar som park för de omkringboende.

Stadsbild utveckling

Vid en framtida utbyggnad av Skånebanan mot Kristianstad med ytterligare ett spår, behöver möjligheten att däcka över järnvägen i anslutning till Tivolibacken studeras. En överdäckning skulle kunna innebära att Tivolibacken och miljöerna runt omkring kan bevaras och utvecklas och att kontakten söderut mot Tekniska skolan förstärks. Övergången kan göras planskild åtminstone för gång- och cykel. Kristinehem och Ekedal är att betrakta som färdigbebyggt, eventuellt med möjlighet för enstaka kompletteringar. Områdets parker och gröningar är viktiga både för områdets karaktär och ur ett natur/rekreationshänseende och är inte lämpliga att bebygga.

Kedjehus i klassisk funkisstil.



9. Djupadal

Stadskaraktersområde Djupadal, till större delen bestående villabebyggelse, är ett av stadens centrala bostadsområden. Här finns också Djupadalsparken och stadens sjukhus.



Stadsbild nuläge

Djupadal är i huvudsak bebyggt med större villor, med inslag av lägre flerbostadshus. Bebyggelsen omgärdar en naturlig sänka, Djupadalsparken. Parken ligger lägre än omgivande gator och bebyggelse och gaturummet söder och öster om parken upplevs som väldigt öppet och odefinierat. Gaturummets karaktär växlar även med varierande förgårdslinje. Mot norr och väster ligger villorna i direkt anslutning till parken vilket gör att parken endast anas vid entréerna. Parkrummet upplevs ändå som ett relativt slutet rum, på grund av nivåskillnaden. Sjukhusområdets tegelbebyggelse, som började uppföras i slutet av 1930-talet, beskrivs bäst som hus i park. Den kuperade parken mitt i området bidrar till känslan. Djupadalsparken med omkringliggande villabebyggelse, samt sjukhusområdet är att anse som värdefulla kulturmiljöer.



Gaturum och villabebyggelse längs sjukhusområdet.



Gavel med vackra balkonger, Hässleholms sjukhus.

I öster finns servicefunktioner, bland annat Linnéskolan, GöingevalLEN och några förskolor insprängda i skogsvegetationen.

Stadsbild utveckling

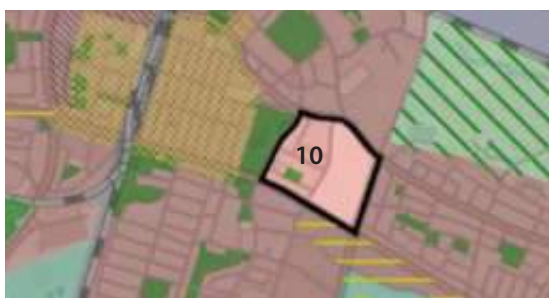
Strukturen som omgärdar Djupadalsparken, med stora villor på rymliga tomter, är att betrakta som värdefull ur kulturmiljöhänseende och behålls intakt. I kvarteret Minnet, i hörnet Röingegatan/Stobygatan, finns utrymme för förtätning med blandad stadsbebyggelse. I områdets östra del, mot Norra Kringelvägen, finns social service i form av skolor, förskolor och idrottsplaner. Den uppväxta skogsvegetationen i anslutning som omgärdar servicefunktionerna i öster bidrar till en god utemiljö för befintliga verksamheter.

Sjukhusområdet

En fortsatt utveckling av sjukhusets verksamhet är positiv för Hässleholm. Vid en framtida omgestaltning och förtätning av sjukhusområdet är det av stor vikt att hänsyn tas till befintliga kulturhistoriska kvaliteter och rumsstrukturer, samt att ny bebyggelse gestaltas med arkitektonisk omsorg. Befintlig vegetation i anslutning till sjukhuset utgör en kvalité och vid en framtida komplettering av bebyggelsen är det viktigt att hänsyn tas till befintlig vegetation.

10. Hagaområdet

Hagaområdet är ett av Hässleholms kulturhistoriskt mer intressanta bostadsområden. Här finns också stadens kyrkogård och badhus.



Stadsbild nuläge

Större delen av bebyggelsen i Haga uppfördes under senare delen av 1940-talet som en grannskapsenhet med bostäder, park och service. Bostadsbebyggelsen består av sexton lamellhus i tre våningar, hantverksmässigt utförda med material av hög kvalitet och omsorg om detaljerna. Qpoolen byggdes 1957 och kompletterades 1970-71 med Simhallsbadet. Anläggningen består av badhus och idrottsanläggning. Haga och Qpoolen/Simhallsbadet har ett stort kulturhistoriskt värde. En bebyggelsehistorisk utredning genomfördes av Regionmuseet i Kristianstad under 2017. För att dokumentera områdets kvaliteter och ge riktlinjer för områdets bevarande och utveckling.

Öster om Östra Hagagatan finns Hässleholms Östra Begravningsplats med sina karaktäristiska formklippa

idegranar och sin symmetriska plan. Begravningsplatsen har en parkliknande karaktär med stora träd och alléer. Här finns också Hässleholms begravningskapell från 1907. Mellan Österåsgatan och Hagagatan finns ett kvarter med äldre villor och nyare flerfamiljshus.

Stadsbild utveckling

Hagaområdets kvaliteter ska tas tillvara och hänsyn ska tas till området kulturhistoriska värden vid framtida renoveringar, med den bebyggelsehistoriska utredningen som utgångspunkt. Snapphaneparken, centralt i området, har stor betydelse för områdets struktur och rumslighet och bevaras och utvecklas. Möjlighet till förtätning av Haga finns på några få ställen; I väster, mot Österåsgatan, finns en yta som tidigare har varit bebyggd med en lägre butikslokal och i öster mot Östra Hagagatan finns en gräsbevuxen obebyggd yta. Ny bebyggelse ska gestaltas utifrån området förutsättningar som kulturhistoriskt värdefull miljö och anpassas till platsen. Vid en framtida etablering av ett nytt badhus i Hässleholm är en tillbyggnad av Qpoolen och Simhallsbadet ett alternativ. Den nuvarande placeringen är den traditionella platsen för badhuset och lämpad för ändamålet. Vid en utbyggnad ska hänsyn tas till de befintliga byggnadernas kulturhistoriska värde. Vid en eventuell flytt av badhuset till en annan plats i Hässleholm, kan Qpoolenområdet saneras och utvecklas med blandad stadsbebyggelse.



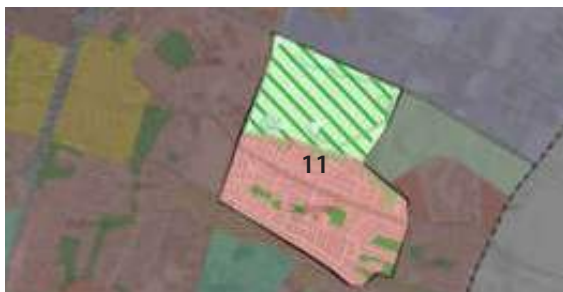
Klassiska funkisbostäder.



Hässleholms kyrkogård.

11. Östervärn och Galgbacken

Östervärn består främst av ett femtiotal område med småskalig villabebyggelse. I karaktärsområdet finns det värdefulla naturområdet Galgbacken.



Stadsbild nuläge

Östervärn började byggas ut under 50-talet med småskalig villabebyggelse. I områdets södra del finns även en del radhusbebyggelse. Området upplevs som grönt tack vare relativt stora trädgårdar med uppväxt grönska och en del större träd. Söder om Röingegatan finns ett antal mindre parker/gröningar som bidrar till den gröna kvaliteten. Östervärns norra del består av ett större naturområde, Galgbacken (inklusive Linnéängen). Galgbacken domineras av vattentornet som genom sin höga placering fungerar som landmärke i staden. I anslutning till vattentornet finns ett skyddsområde för vattentäkt (se även Tema

teknisk försörjning). Röingegatan löper igenom Österås i öst-västlig riktning. Gatan är trädkantad och försedd med trottoar samt gång- cykelväg. Gatans raka sträckning inbjuder till höga hastigheter, vilket försvårar möjligheten för gångtrafikanter att korsa gatan. Skånebanan avgränsar området i norr och Kristianstadsvägen i söder. En gång- och cykelväg under Skånebanan kopplar ihop Österås med Låreda i norr.

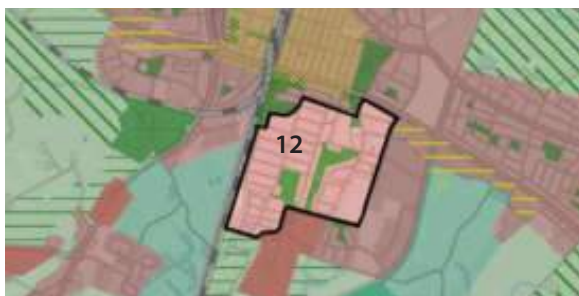
Stadsbild utveckling

Med undantag för enstaka kompletteringar av bebyggelsen är Östervärn att betrakta som färdigutbyggt. Galgbackens dignitet som naturområde befasts genom att det får klass 1-status och föreslås bli naturreservat. Naturområdet är en del av ett större sammanhang av stadsnära natur- och rekreationsområden som är viktiga för staden som helhet. För mer information, se Tema grönstruktur.

Gång- och cykelvägen under Skånebanan fyller en viktig funktion för att koppla samman området med Låreda, och bedöms viktig att värna och utveckla.

12. Stattena

Stattena består främst av villabebyggelse och avgränsas i norr av Kristianstadsvägen, i öster av Norra Kringelvägen, samt i väster av Södra stambanan.



Stadsbild utveckling

Mot söder gränsar Stattena mot Björklunda. Större delen av Stattena består av villabebyggelse organiserad kring ett finmaskigt gatunät. Längst i söder finns ett område med radhusbebyggelse. I nordsydlig riktning genom området löper ett grönt stråk

bestående av Maglekärrsparken och Göingeparken. I norr börjar Hembygdsparken. Grönstråket avbryts av nöjesparken Björksäter vars parkering ligger som en öppen yta i området. Öster om Göingeparken finns gruppbyggda radhus i ett eller två plan.

Stadsbild utveckling

Stattena kan i stora delar anses som färdigbyggt, med enstaka möjligheter till kompletterande bebyggelse i befintliga detaljplaner. I anslutning till nöjesparken Björksäter finns en större grusad yta som idag fungerar som parkering. Här finns möjlighet till förtätning med blandad stadsbebyggelse i två till fem våningar. Det gröna stråket med Maglekärrsparken och Göingeparken i Stattenas centrala del bevaras och utvecklas vidare ner mot Björklunda.

13. Fredentorp

Fredentorp omges av Hovdalavägen i öster, Helsingborgsvägen i norr, Skånebanan i söder och det värdefulla naturområdet Fredentorpsskogen i väster.



Stadsbild nuläge

Fredentorp består av till största delen av bostadsbebyggelse av olika karaktär. Mot de större omgivande vägarna, Helsingborgsvägen och Hovdalavägen finns flerbostadshus från 50- och 60-talet i tre plan. Husen är goda representanter för sin tid med fasader i gul respektive rött tegel. I en del bottenvåningar finns mindre serviceetableringar. Centralt i området finns en grupp med finstämd radhusbebyggelse från 50-talet omgiven av lummig grönska.

Mot Skånebanan i söder finns ett område med villabebyggelse från 70-talet, ett radhusområde samt Grönängsskolan. Här finns även en mindre verksamhet. Centralt i området finns Venaparken som domineras av en större instängslad damm. En gång- och cykelpassage under Skånebanan kopplar samman området med Hässleholmsgården i söder.

Stadsbild utveckling

Fredentorp är till största delen att betrakta som färdigutbyggt, med enstaka möjlighet till kompletterande bebyggelse. Områdets gröna karaktär med Venaparkens centrala placering och områdets koppling till Hässleholmsgården är värdefulla kvaliteter som ska värnas.

Fredentorp är skyddsvärt ur ett kulturhistoriskt perspektiv och kommer att ingå i ett kommande kulturmiljöprogram.

14. Bokalyckan

Bokalyckan består till största delen av bostadsbebyggelse uppförd under 1950- och 1960-talet.



Stadsbild nuläge

Bokalyckan bostadsbebyggelse består i huvudsak av mindre villor i ett plan uppförda under 1950- och 60-tal. I områdets östra del finns flerbostadshus från 50- och 60-talet i tre plan, orienterade kring gröna gemensamma gårdar. Husen är tidstypiska lamellhus med i huvudsak teglade fasader, med inslag av puts. I området finns flera skolor, bland annat Norrängsskolan och Västerskolan. I Bokalyckan finns flera mindre parker och gröningar, Granhöjden, Bokalyckan och Ljungbacken.

Villabebyggelsen relativt stora trädgårdar med uppväxt grönska bidrar till att ge området en lummig karaktär. I norr gränsar Bokalyckan mot T4-området med bebyggelseinslag från regementstiden. I den norra delen finns också en större sporthall. Vankivavägen, som löper i områdets östra sida, är en av stadens entrégator. Vägen utgör idag, med sin breda sektion, en barriär.

Stadsbild utveckling

Bokalyckan är till största delen att betrakta som färdigutbyggt, med enstaka möjlighet till kompletterande blandad stadsbebyggelse. Längs Helsingborgsvägen finns möjlighet till viss förtätning med volymhandel. De många mindre parkerna i Bokalyckan är viktiga att värna, sköta och utveckla, både som en tillgång för området och som en del av stadens övergripande grönstruktur. Åtgärder för att överbrygga Vankivavägens barriäreffekt bedöms som önskvärda för att knyta samman Bokalyckan med Västra centrum.

15. Gäddastorp

Stadskaraktersområde Gäddastorp avgränsas av Almaån i norr, Sprängaregatan i öster, verksamhets- och handelsområdet längs Helsingborgsvägen i söder, samt delar av betes- och naturmark i väster. Området består främst av enfamiljshus, men här finns även flerfamiljshus och vissa verksamheter samt en omfattande grönstruktur.



Stadsbild nuläge

Gäddastorps bostadsbebyggelse består främst av enfamiljshus från den senare delen av nittonhundratalet, av varierande utseende men företrädesvis i ett plan. Här finns även ett radhusområde samt kontor/småindustriområde från 80-talet i sydväst. Huvudsakligen gles bebyggelse kring säckgator omgivna av grönstråk. Stadsbilden karaktäriseras av ett postmodernistiskt ideal med gatusystemet i slingor och ett inre nät av gång- och cykelvägar som leder mellan bebyggelsen i det gröna nav som utgör områdets hjärta. Den park som viks ut i flikar inom bostadsområdet består främst av natur- och ängsmark med extensiv skötsel. I Gäddastorp finns också flerfamiljshus i två plan, organiserat som ett inåtvänt område med en egen infrastruktur och parkeringslängor som utgör områdets yttre gränser. Gatorna i bostadsområdena är övervägande småskaliga och parkering sker företrädesvis på fastigheternas tomtmark. Det senaste tillskottet i områdets bebyggelse består av ett nytt villaområde längs med Almaån. Tomterna är mycket glesa placerade och området är inte fullt utbyggt. Mellan fastigheterna och Almaån löper en rekreativ stig som också kan följas för att via broar nå det värdefulla naturområdet Åhusfältet. För mer information om klass 1-områden, se Tema grönstruktur.

Säckgata, Gäddastorp.



I Gäddastorp finns även ett koloniområde samt vissa verksamheter i områdets sydvästra del. Området i nordväst längs Pukehusvägen utgörs av lantlig miljö med betesmarker och utspridda enfamiljshus från första halvan av nittonhundratalet.



Pukehusvägen.

Stadsbild utveckling

Större delen av Gäddastorp kan sägas vara färdigbyggt men det finns utrymme för viss förtätning, företrädesvis genom att tillföra mindre flerfamiljshus för att skapa en större variation i området men även verksamheter som kan inbegripas i blandad stadsbebyggelse får förekomma. I bottenvåningen på flerbostadshusen kan man ha marklägenheter med egen ingång både från gatan och ut i egen täppa på gården. I området närmast Helsingborgsvägen samt Ekbacka finns luckor i bebyggelsestrukturen som bör utredas närmare. Ska flerfamiljshus tillföras är det dock viktigt att arbeta för en tydligare uppdelning mellan offentligt och privat, samt att husen vänder sig ut mot de offentliga rummen på ett sätt som tillför kvaliteter till befintliga gatu- och grönstrukturer. Den lantliga karaktär som återfinns i karaktärsområdets nordvästra del bör bevaras. Ingen ny sammanhållen bebyggelse tillåts därmed här. Enstaka hus kopplade till befintlig bebyggelse kan tillåtas.

Den gröna strukturen är en stor tillgång och ger karaktär åt området. Det kan dock finnas behov av att tillföra fler karaktärer och en ökad multifunktionalitet till parksystemet med exempelvis mer parklika planteringar, utegym eller andra aktivitetsskapande inslag. Det är också viktigt att ta höjd för att Almaån vid höga flöden ska kunna svämma över utan att egendom skadas men även att allmänheten ska ha tillgång till strandpromenaden hela vägen. Gäddastorp har en stor andel park och natur i närområdet, inte minst längs med Almaån och det utpekade klass 1-området Åhusfältet. Dessa rekreativa värden bör värnas.

16. Sjöröd och Finjasjö park

Stadskaraktersområde Sjöröd avgränsas av Finjasjön i söder, Hovdalavägen i öster, Sjövägen och Finjasjö parkväg i norr samt Mölleröds skog i nordväst.



Stadsbild nuläge

Sjöröd är ett äldre sommarstugeområde som sedan 1970-talet expanderat och blivit ett område för åretruntboende. Sjöröds stadskaraktersområde präglas av närheten till Finjasjön och de strövområden som löper längs strandkanten samt inåt Hässleholmsgården och Mölleröd, såväl som söderut mot Hovdala. Bebyggelsen består främst av enplanshus av varierande karaktär från andra halvan av nittonhundratalet, men det förekommer även äldre såväl som nyare hus. Gatunätet är småskaligt och ramar in av trädgårdar. Gatorna som leder ned mot sjön slutar ofta i vändplatser och övergår till en stig eller en gång- och cykelväg. Finjasjö park är ett nybyggt område med enfamiljshus längs två säckgator och en sammankopplande gata, som leder ned till Finjasjön. Bostadsområdet är omgivet av natur, främst yngre ädellövskog.

Stadsbild utveckling

Utbyggnad och prioritering

Sjöröd och Finjasjö park bedöms inte ha utrymme för någon vidare utbyggnad utöver eventuella enstaka hus. De villadominerade områdena planeras att kompletteras

med andra former av bebyggelse och upplåtelseformer i och med utbyggnaden av utvecklingsområdet Garnisonen. Detta kommer också innebära att Sjöröd knyts närmare centrum och stationen, även om naturen avses att bevaras som en ridå mellan Garnisonen och Sjöröd.



Gaturum, Sjöröd.

Natur och rekreation

Den gröna strukturen i Sjöröd består främst av naturmark. Sjöröd och Finjasjön ingår i det av länsstyrelsen utpekade området för riksintresse friluftsliv. Längs med hela området löper det utpekade värdefulla naturområdet Finjasjöns strand som sammankopplar Möllerödsområdet, som föreslås bli kommunalt naturreservat, samt det värdefulla naturområdet Bokehäll. Genom dessa naturområden löper också vandringslederna "I Posta-Nillas spår" och "Finjasjöleden", som båda utgör delar av Skåneleden. För mer information om gröna värden och vandringsleder, se **Tema grönstruktur**. Denna rekreativa tillgång ska bevaras och förädlas och det är betydelsefullt att stråk hålls obrutna.



Kanotutflykt på Finjasjön. Foto: Sven Persson.

17. Hassellunden

Hassellunden består av ett bostadsområde samt golfbana med tillhörande verksamhet.



Stadsbild nuläge

Stadskaraktersområde Hassellunden omfattar ett bostadsområde med nyare småhusbebyggelse, Hässlegårdens golfklubb med klubbhus, samt i söder ett grönområde med träd- och buskvegetation och dagvattendammar. Området avgränsas i väster av en av stadens entrégator, Hovdalavägen. Hovdalavägen har i dag karaktär av landsväg och inbjuder till höga hastigheter. Utmed Hovdalavägen finns enstaka bostadshus. I öster avgränsas området av stambanan.

Stadsbild utveckling

Bostadsområdet Hassellunden är i dag färdigutbyggt enligt gällande detaljplaner. Norr om det befintliga bostadsområdet planeras ytterligare blandad stadsbebyggelse på båda sidor av Hovdalavägen. Ny bebyggelse i anslutning till Hovdalavägen hamnar i blickfånget när man rör sig längs vägen, och det är viktigt att bebyggelsen gestaltas väl. Området på ömse sidor om Hovdalavägen planeras som en helhet och inkluderar vägen. Eventuellt buller hanteras utan att det anläggs bullervallar/bullerplank mot Hovdalavägen. Hovdalavägen utgör entrégata till staden från Dragonrondellen in mot Hässleholm och omgestaltas från infartsväg till en mer stadsmässig gata, med lägre hastighet, trottoarer och alléer. Vid en utveckling golfklubben orienteras verksamheten mot Hovdalavägen för att understödja vägens funktion som sammanknyttande element mellan centrum och Garnisonen. En ny planskild gång- och cykelövergång planeras korsa stambanan i höjd med Björklunda. Naturområdet i söder har funktionen skyddsområde mot Hässleholms reningsverk och exploateras inte.

18. Österås väster

Stadskaraktersområde Österås väster består till största delen av verksamhetsetableringar av varierande storlek och karaktär.



Stadsbild nuläge

Här finns bland annat många bilorienterade företag; däckfirmor, besiktningsföretag och bilförsäljare. Här finns också verksamheter av mer publik karaktär, till exempel en bowlinghall. Ett fåtal bostäder, i form av småhus, finns insprängda i området nordvästra hörn. I sydväst finns en del oexploaterad ängsmark, planlagd som natur. Området som helhet är i dag relativt glest bebyggt. Södra Kringelvägen, som avgränsar området i öster, är en av stadens entrégator. Vägen kantas i

den södra delen av en enkel trädallé. I den norra delen, i höjd med Österås idrottsplats, finns det trottoarer. Längs hela vägen löper en cykelväg.

Stadsbild utveckling

Österås väster är utpekad som ett område med blandad stadsbebyggelse, vilket innebär att de verksamheter som etableras här ska vara av icke störande karaktär. Gällande detaljplan för områdets södra del medger i dag industri med skyddsavstånd, och det finns behov av en ny detaljplan för den här delen. I den norra delen anger gällande detaljplan redan småindustri av icke störande karaktär. Längs Kristianstadsvägen kan Österås industriområde utvecklas med volymhandel. Gatunätet behöver få en mer finmaskig utbredning i form av kommunala gator för att möjliggöra förtätning. Ett mer finmaskigt gatunät gör det också möjligt att skapa stråk genom området för att koppla samman Statten och centrum med Österås idrottsplats.

19. Östra infarten

Kristianstadsvägen är en av stadens entrégator och har ett brett gaturum med landsvägskaraktär.



Stadsbild nuläge

Längst i öster kantas Kristianstadsvägen av ett större industriområde som idag fungerar som upplag. Längre in mot staden finns gles bostadsbebyggelse, verksamheter och större handelsetableringar. Väster om Mellanhedsvägen finns en dubbelriktad

cykelväg som är avskild från biltrafiken, längre österut övergår den i en smal vägren. Gaturummet gränsar i söder mot Kattamarken och kantas bitvis, även längre in mot staden, av vegetation.

Stadsbild utveckling

Längs Kristianstadsvägen finns möjlighet till förtätning med blandad stadsbebyggelse, framförallt volymhandel, service och icke störande verksamheter. Särskild hänsyn till utformningen ska tas med tanke på att gatan utgör en av stadens entréer. Kristianstadsvägen föreslås få en mer urban karaktär med trottoarer, cykelväg och alléträd.

20. Österås och Kattamarken

Stadskaraktersområde Österås och Kattamarken utgörs av stadens största idrottsområde och ett av de värdefulla naturområden som pekas ut för att bli kommunalt naturreservat.



Stadsbild nuläge

Österås är kommunens största idrottsområde och innehåller fotbollsplaner, tennis- och ishall, ridhus, hundklubb mm. Österås möter staden med en stor asfaltyta för parkering. Mot söder och väster övergår området till skogsmark. Kattamarken består främst av alsumpskog med stora vattenhållande effekter. Kattamarken och de övriga skogsområden som återfinns runt Österås idrottsplats är en stor resurs för utövandet av olika aktiviteter kopplade till Österås, inte minst ridningen.

Stadsbild utveckling

Kattamarken är ett av de värdefulla naturområden som pekas ut som ett framtida kommunalt naturreservat. För mer information om Kattamarken se Tema grönstruktur.

Idrottsanläggningar är ytkrävande och FÖP:en föreslår att ytterligare yta söder om det befintliga idrottsområdet viks för idrottsverksamheten. Multifunktionalitet är ett alternativ för att ytterligare optimera markutnyttjandet och infrastruktur som vägar och parkeringar bör utformas på ett stadsmässigt sätt med mänsklig skala. Av stor betydelse är också hur väl Österås kopplas till staden och de omkringliggande bostadsområdena. Det är viktigt att gång- och cykelstråken är trygga och utformade så att de barn som utövar olika aktiviteter i området på ett smidigt sätt kan ta sig dit. För mer information se Tema kommunal service.



Fotbollsspelaren Amanda Svensson. Foto: Johan Funke.

21-23. Läreda

Läreda öst (21) är ett område av industriell karaktär. Läreda väst (22) består av blandade verksamheter som handel och industri. Läreda nord (23) är ett blandat område med icke-störande verksamheter och villabebyggelse.



Stadsbild nuläge

Läreda öst (21) är ett storskaligt område med industriell karaktär med insprängd natur och ett glest, storskaligt gatunät. Här ligger ett antal större industrier samt stadens fjärrvärmeverk. I anslutning till Belevägen och fjärrvärmeverket finns ett större naturområde, delvis på mark som tidigare använts som avfallsdeponi. I den östra delen finns en skjutbana. Området avgränsas i öster av väg 21 och 23.

Läreda väst (22) är ett område med blandad funktion. Utöver ett flertal industriella verksamheter finns här även ett stort handelsområde för dagligvaruhandel och volymhandel. Här finns även en gymnasiskola, Jacobsskolan. Största delen av marken är ianspråktagen och hårdgjord, med några få gröna inslag.

Läreda norr (23) består av villabebyggelse och mindre verksamheter av icke störande karaktär. Naturområdet i söder är utan stora ekologiska värden, men har stor betydelse för området ur ett rekreativt perspektiv och som skyddszon mot verksamhetsområdet.

I Läreas södra och centrala del löper ett industrispår. Spåret används bland annat av Flogas för transport av gasol (se mer under tema Miljö, hälsa och säkerhet).

Stobyvägen ingår i stadens huvudvägnät som en av stadens entrégator och har ett brett och odefinierat gaturum med landsvägskaraktär, i synnerhet öster om cirkulationsplatsen vid Norra kringelvägen. Väster om cirkulationsplatsen har Stobyvägen mer karaktär av stadsgata och är delvis trädkantad.

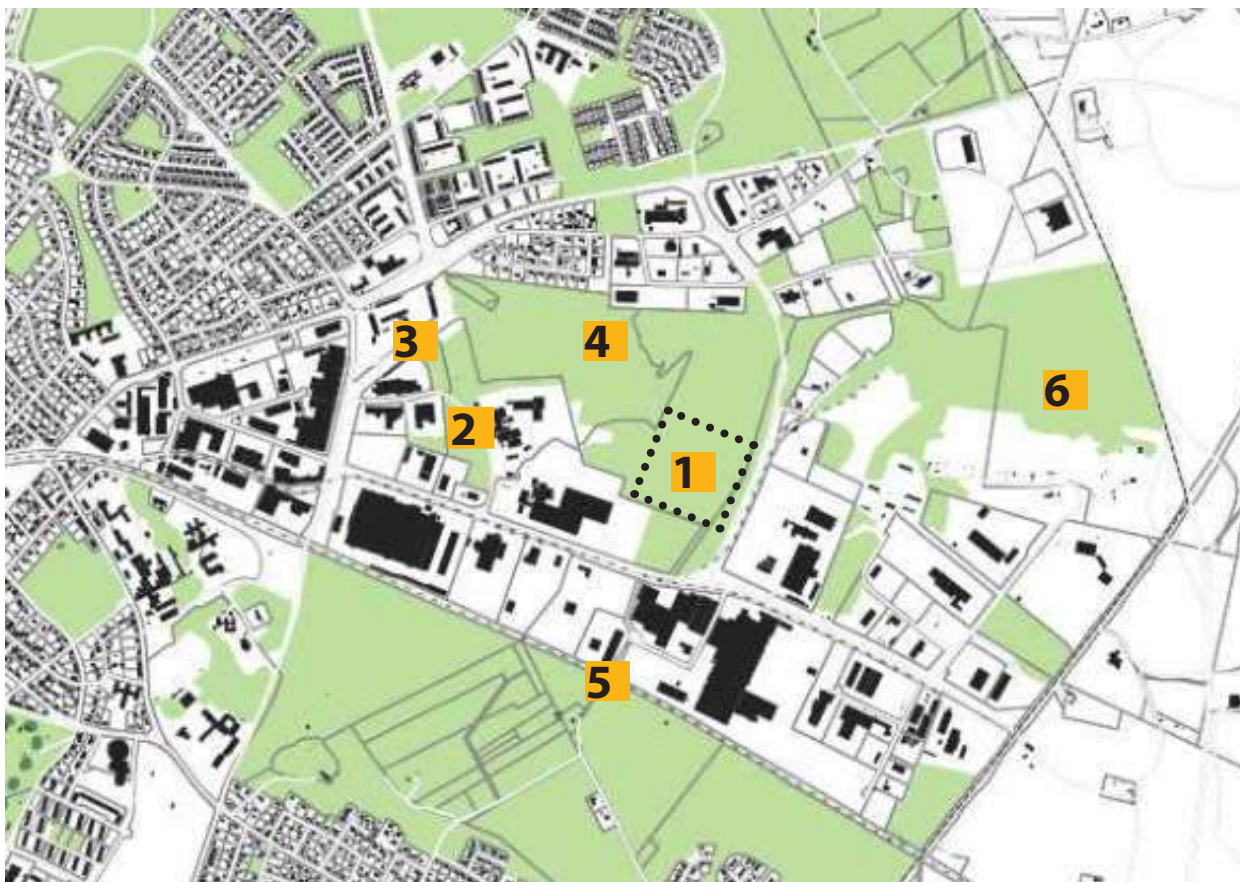


Stadsbild utveckling

Generellt för hela Läreda gäller att gatunätet görs mer finmaskigt för att möjliggöra förtätning samt att befintliga, såväl som nya, gaturum får en grön inramning med trädalléer. Områdets bil-, gång- och cyklevägar görs allmänna med kommunen som huvudman. Läreda öst (21) kompletteras väster om Belevägen med ett nytt område för industriändamål (1). Området får sin infart från Belevägen och områdets interna gatunät görs allmänt. Befintligt fjärrvärmeverk (2) kommer under kommande år att kompletteras med en ca 60 meter hög ackumulatortank.



Gaturum, Läreda.



Översiktskarta, Låreda.

Tanken kommer att utgöra ett landmärke i staden och gestaltas med omsorg. Befintligt industrispår bevaras med möjlighet för framtida utveckling (se även tema Järnväg och station). Befintlig skjutbana ligger kvar, men ytterligare fritidsverksamheter är inte lämpliga att etablera här. Befintliga luftburna starkströmsledningar i Låredas västra del (3) planeras grävas ner under 2018 (se även tema Teknisk försörjning).

Låreda väst (22) utvecklas för volymhandel, medan detaljhandel även i framtiden lokaliseras till centrum. Området utvecklas för ökad attraktivitet och tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter. Befintliga verksamheter kan ges möjlighet till kompletterande bebyggelse där platsens förutsättningar medger det.

Låreda Norr (23) har användningen blandad stadsbebyggelse, bland annat bestående av befintlig bostadsbebyggelse och verksamheter av icke störande karaktär.

Naturområdet (4) bevaras och utvecklas för rekreation och kopplas i söder ihop med ett större sammanhang av stadsnära natur- och rekreationsområden. Stobyvägen, som är en av stadens entrégator, föreslås få karaktär av stadsgata med trottoarer, cykelväg och alléträd längs hela sin sträckning. Ny bebyggelse längs vägen kan gestaltas och orienteras så att den stärker karaktären av stadsgata. Planerad förtätning av Ljungdala på Stobyvägens norra sida ger området en mer urban karaktär. Längs Stobyvägens södra sida kompletteras befintlig bebyggelse med icke störande verksamheter.

Gång- och cykelpassagen under Skånebanan (5), som är viktig för att koppla ihop Låreda och området söder om Skånebanan, bevaras och utvecklas. Våtmarken i Låredas östra del (6), norr om skjutbanan, bedöms inte vara lämplig för rekreation, men fyller en viktig funktion ur andra aspekter, bland annat för att ta hand om dagvattnet från områdets hårdgjorda ytor.

24. Hässleholm nord

Hässleholm nord är ett område detaljplanlagt för verksamheter sedan 2012. Här finns möjligheter att lokalisera tunga och skyddavståndskrävande verksamheter, samt att lokalisera transporterna till järnvägen.



Stadsbild nuläge

Hässleholm nord planlades som verksamhetsområde år 2012 men etableringen har ännu inte påbörjats. Området omfattar 193 hektar och ägs av kommunen. Hässleholm nord är lokaliserat norr om staden där väg 21 och Södra stambanan möts. I öster gränsar området till Stoby och i norr sker en gradvis övergång mot ett öppet odlingslandskap. Det är kommunikationsläget som är områdets största tillgång då det finns möjlighet att ansluta till järnvägen samt väg 21 utan att behöva

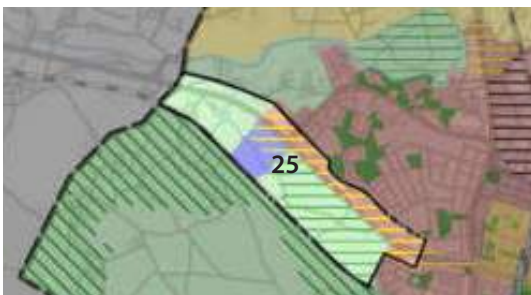
leda godstrafiken in i staden. Det är också en fördel att störande verksamheter lokaliseras utanför tätbebyggt område, inte minst då en fortsatt förtätning av staden leder till att fler människor kan komma att störas av verksamhetsbuller, transporter och liknande.

Stadsbild utveckling

Det är av största vikt för FÖP:ens genomförande att en utbyggnad av Hässleholm nord initieras. Den förtätning som planförslaget förespråkar blir på sikt svår eller omöjlig att genomföra om störande och/eller volymkrävande verksamheter lokaliseras inne i staden. Hässleholm nord är ett mycket stort område som kommer få byggas ut etappvis. Även verksamhetsområden behöver en grön struktur som skapar rumslighet och minskar upplevelsen av storskalighet som lätt uppstår i dessa områden. För mer information om Hässleholm nord och kommunens ställningstaganden kring verksamhetsområden, se Tema näringsliv, handel och turism.

25. Helsingborgsvägen och Fredentorpsskogen

Helsingborgsvägen är utpekad som en av stadens viktiga entréer och föreslås förtäta med verksamheter och grönska. Fredentorpsskogen pekas ut som ett bevaransvärt klass 1-område.



Stadsbild nuläge

Stadskaraktersområde Helsingborgsvägen och Fredentorpsskogen avgränsas av Skånebanan i söder, bostadsområdet Fredentorp i öster, bostadsområdena Gäddastorp och Bokalyckan i norr och Almaån i väster. Norr om Helsingborgsvägen finns handel och verksamheter etablerade, bland annat Stoby måleri. Söder om vägen finns ett kuperat skogsområde med gammal bokskog och alsumpskog som används för rekreation.

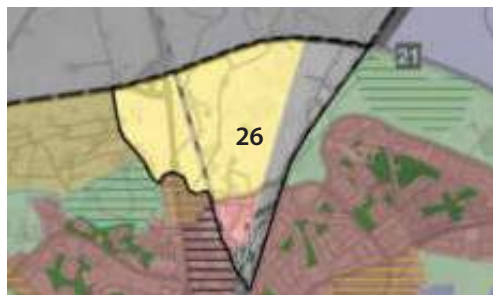
Stadsbild utveckling

Längs norra delen av Helsingborgsvägen finns möjlighet att förtäta med handel och verksamheter utan krav på skyddsavstånd. FÖP:en möjliggör också för ett nytt ytkrävande handels- och verksamhetsområde söder om Helsingborgsvägen i höjd med Finjagatan. Särskild omsorg behöver läggas vid gestaltningen längs Helsingborgsvägen med hänsyn till det exponerade läget vid en av stadens entréer. Se Tema näringsliv, handel och turism för mer information.

Området öster om det nya verksamhetsområdet, Fredentorpsskogen, föreslås skyddas som ett klass 1-område. Här prioriteras de rekreativa och ekologiska värdena och ingen ny bebyggelse får förekomma. Området bör på sikt kopplas med en gång- och cykelväg till Hässleholmshärdens rekreationsområde samt Garnisonen och Finjasjön söder om Skånebanan. Detta kan göras i samband med ombyggnationen av Skånebanan till två spår. För mer information om Fredentorpsskogen, se Tema grönstruktur.

26. Kärråkra

Kärråkra omges av södra stambanan i öster, Stjärnholmevägen i väster och väg 21 i norr. Området pekas ut för verksamhet kopplat till järnvägen och för jordbruk.



Stadsbild nuläge

Kärråkras östra del längs södra stambanan är planlagt för järnvägsändamål och sedan 2017 har också etableringen av en underhållsdepå för persontåg börjat anläggas. För mer information om järnvägsdepån i Kärråkra se tema järnväg och station.

Hela västra delen av Kärråkraområdet utgörs av jordbruksmark med tillhörande bebyggelse och inslag av natur. Genom området sträcker sig i nord-sydlig

riktning Almaån, Vankivavägen och Markarydsbanan. De senare utgör barriärer som bidrar till att området lämpar sig mindre bra för allmän rekreation.

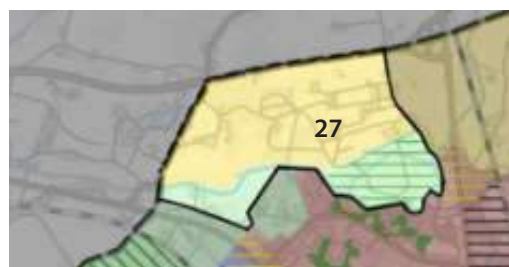
Stadsbild utveckling

FÖP:ens ställningstagande är att pågående markanvändning inom området ska fortsätta. Rationellt brukande av jorden ska värnas och ingen ny sammanhållen bebyggelse eller nya verksamhetsområden får etableras. Området kommer att beröras av en utbyggnad av höghastighetsjärnvägen. Viktigt att ta med sig är att Almaån fyller funktion som översvämningssområde vid extrema flöden och markanvändningen får inte försvåra infiltrationsmöjligheterna.

Vankivavägen, liksom Södra stambanan och Markarydsbanan, utgör några av stadens stora entréer. Längs med dessa är det extra viktigt att den omkringliggande miljön hanteras med särskild omsorg.

27. Åhusfältet

Stadskaraktersområde Åhusfältet består främst av naturmark, åker- och betesmark men här finns även ett antal bostäder och vissa verksamheter.



Stadsbild nuläge

Stadskaraktersområde Åhusfältet inbegriper som namnet antyder det utpekade värdefulla naturområdet Åhusfältet i områdets sydöstra del, jordbruks- och betesmark i områdets nordliga och sydöstra delar, naturmark centralt i området och i öster återfinns Hässleholms discgolfpark. För mer information om klass 1-området Åhusfältet se Tema grönstruktur. Området begränsas i öster av Stjärnholmevä-

gen, i norr av väg 21, i söder av Almaån och Pukehusvägen och i väst av väg 1986.

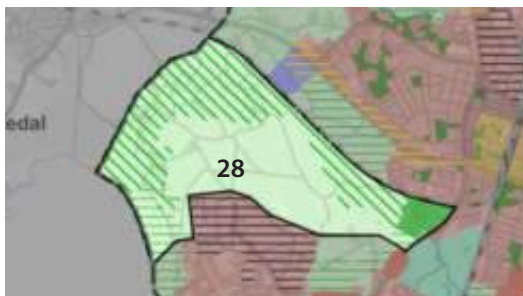
Den bebyggelse som finns i området består främst av enfamiljshus, vissa av dem med koppling till jordbruk eller djurhållning. Här finns också Åhus gamla skola som efter att skolan lades ned nyttjades i den militära verksamheten. Sedan ett antal år används fastigheten som bostad i privat ägo.

Stadsbild utveckling

Området planläggs i FÖP:en som jordbruksområde och delvis som värdefull natur klass 1-område. Jordbruk som kategori används då odling och bete utgör den befintliga övervägande verksamheten på platsen. Det innebär att ingen ny sammanhållen bebyggelse tillåts men att enstaka nya byggnader för ändamålet kan tillåtas. Den rekreativa tillgängligheten till Almaån ska värnas. I övrigt fortsätter befintlig verksamhet och användning.

28. Mölleröd och Hässleholmsgården

Möllerödsområdet och Hässleholmsgården utgör tillsammans stadens största sammanhängande natur- och rekreationsområde.



Stadsbild nuläge

Den militära verksamheten som tidigare präglade Hässleholm har sedan nedläggningen i början av 2000-talet bland annat resulterat i att stora områden i, och omkring staden, bevarats från exploatering. Detta har bidragit till att Mölleröds skogsområde idag utgör ett unikt och omfattande inslag av natur centralt i staden. Området har inte heller splittrats med bilvägar eller annan bebyggelse, något som gör att sammankopplingen med den anrika Hässleholmsgården och dess anslutande rekreationsmiljöer bevarats intakt. Området ingår också i riksintresse för friluftsliv som även kopplas till Finjasjön och Hovdala. Här har också hittats lämningar efter Sveriges äldsta bosättning.

Mölleröds slottsruin.



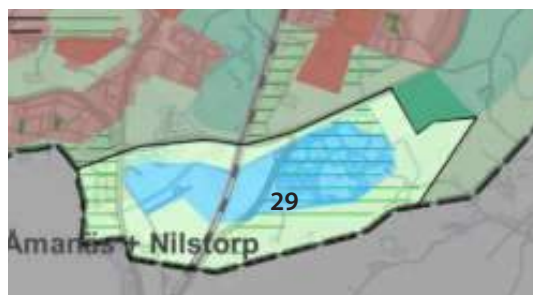
Stadsbild utveckling

Stora delar av området föreslås i FÖP:en bli skyddade som kommunala naturreservat. För mer information se Tema grönstruktur. För information om Hässleholmsgården och Mölleröds kungsgård, se kapitlet Inledning: Hässleholms historia - staden fram till idag.

I och med utbyggnaden av det föreslagna utvecklingsområdet Garnisonen kommer det att finnas behov av att koppla stadens nordvästra delar till de sydvästra genom trygga cykelförbindelser över Helsingborgsvägen och Skånebanan. Detta bör göras, om inte förr, så i samband med att Skånebanan byggs om till två spår. På samma gång kopplas det utpekade klass 1-området Fredentorpsskogen till Mölleröd och Hässleholmsgården. Detta skulle bidra till att alla bostäder norr om Skånebanan knyts närmare Mölleröd och Finjasjön, något som gagnar de boende och stärker Riksintresset för Friluftsliv genom att göra det mer tillgängligt. Som en del i detta kan fyndplatsen för den cirka 14 000 år gamla bosättningen framhållas och göras till ett spännande utflyktsmål. Parallellt med detta ska eventuella skyddsbehov av platsen utredas.

29. Magle

Magleområdet består främst av reningsverkets anläggningar men inbegriper även det föreslagna klass 1-området Bokehill, viss bebyggelse samt naturmark. Magle våtmark, en av reningsverkets anläggningar, pekas också ut som ett klass 1-område för höga natur- och rekreationsvärden.



Stadsbild nuläge

Området genomkorsas i nord-sydlig riktning av Södra stambanan, Hovdalavägen samt Norra byvägen. Området avgränsas i norr av Södra Kringelvägen, i öster av österåsområdet, i söder av naturmark och i väster av Finjasjön. Reningsverkets verksamhetsområde dominerar markanvändningen inom området.

Stadsbild utveckling

Reningsverkets funktionalitet är prioriterad och rekreation eller annan användning inom reningsverkets verksamhetsområde samt skyddsområde å 300 meter sker på reningsverkets villkor. Kring reningsverkets olika funktioner föreslås utöver skyddsavståndet även ett påverkansområde på upp till 1000 meter. Den natur och växtlighet som omger reningsverksområdet ska bevaras för att fungera som skydd mot dålig lukt, buller och andra störningar som skulle kunna uppkomma av verksamheten. Se Tema teknisk försörjning för mer information. De allmänna vägar, cykelvägar och järnvägar som genomkorsar reningsverkets verksamhetsområde omfattas dock inte i reningsverkets nyttjandeförtur och ska hållas tillgängliga för allmänheten.

För beskrivningar av de föreslagna klass 1-områdena Bokehill och Magle våtmark, se Tema grönstruktur.

Vassbäddarna vid reningsverket.



FORTSATT ARBETE OCH FRAM- TIDA STÄLLNINGSTAGANDEN

Hur vi går vidare för att förverkliga fördjupningen av översiktsplanen och målbilden för Hässleholms stad.

Fortsatt arbete och framtida ställningstaganden

För att ge det som föreslås i översiktsplanen kraft och förutsättningar att genomföras behöver ställningstaganden och åtaganden arbetas in verksamhetsplanerna för de kommunala förvaltningarna och bolagen. De politiska ställningstaganden som görs i detta dokument ska följas och vara vägvisare för kommunens fortsatta utveckling av staden. Genomförandet är också beroende av privata aktörer, region och stat.

FORTSATT UTREDNING

För att nå FÖP:ens mål och intentioner finns ett antal frågor som behöver utredas vidare. Vi behöver ta del av andras erfarenheter kring stationsutveckling av höghastighetsstationer, t ex från Tyskland. Arbetet ska ske i linje med Samverkan höghastighetsjärnväg Hässleholm – Lund. Det är också viktigt att framtagna planeringsunderlag, som exempelvis riktlinjer för bostadsförsörjning, trafikstrategier och grönstrategier, hålls aktuella. Följande planer, strategier och utredningar är exempel på sådant som behöver tas fram och hållas aktuella i kommunens fortsatta översiktliga planering:

- Kultur- och naturmiljöstrategi och kulturmiljöplan, inklusive kartläggning av viktiga mötesplatser i staden.
- VA-strategi och VA-plan, inklusive översvämningskartläggning och skyfallskartering.
- Färdigställa och ajourhålla grönplan, inklusive kompensationsmetod för förlust av grönska och ekosystemtjänster.
- Färdigställa och ajourhålla trafikplan, inklusive åtgärdsplan för buller.
- Kommunal friluftsstrategi/plan.
- Inventering av gällande fastighetsindelningsbestämmelser (äldre men gällande), tomtindelningar eller fastighetsplaner.
- Möjligheten att köpa in detaljplanlagda gator och cykelvägar ska utredas.

FORTSATT PLANERING

Inom detaljplanearbetet ska exempelvis gestaltungsutredningar avseende både kvarter, byggnader, gaturum och parker, tas fram. Det ska också vid behov genomföras bullerutredningar i detaljplaneskedet som läggs samman i ett lapptäcke i GIS.

Förtätning och omvandling i staden kommer att kräva att flera detaljplaner ersätts och ändras för att den utveckling som föreslås i FÖP:en ska kunna komma till stånd. Exempelvis kräver de områden som pekas ut för förtätning av blandad stad, Garnisonen, Norden och Ljungdala, flera nya detaljplaner.

På ett antal platser står den föreslagna markanvändningen i direkt konflikt med vad som tillåts i gällande detaljplan. Dessa detaljplaner bör ändras snarast för att områdets tänkta utveckling ska kunna ta fart och för att undvika en fortsatt utbyggnad enligt dagens detaljplan.

Nedan följer exempel på sådana detaljplaner:

- **Röinge södra industriområde:** Kattamarken är utpekad som värdefull natur men är delvis planlagd för industri. Detaljplanen är inte genomförd. Föreslås i FÖP och kommande grönplan att bli naturreservat.
- **Draglinan m.fl;** verksamhetsområde som tillåter verksamheter som kan vara störande för omgivningen. Detaljplanen är genomförd men här finns även restaurang, bowlingbana mm. Föreslås i FÖP som område för blandad stadsbebyggelse, med ickestörande verksamheter. Inga av de befintliga verksamheterna i området klassas idag som störande eller i behov av skyddsavstånd.
- **Del av stadsdelen Sjöröd:** gällande detaljplan medger folkparksändamål och behöver ändras för att kriterierna för skyddsavstånd till reningsverket ska kunna hållas.
- **Hässleholm 89:9:** detaljplanen tillåter handel samt industri inom området Landhusen som i FÖP:en pekas ut för blandad stadsbebyggelse.
- **Verksamhetsområde mellan Kristianstadsvägen och Röinge skola:** området saknar detaljplan, pekas i FÖP:en ut för blandad stadsbebyggelse men används i dagsläget för industriverksamhet.
- **Paradiset:** saknar i dagsläget detaljplan men pekas ut för blandad stadsbebyggelse.
- **Reningsverket:** saknar i dagsläget detaljplan och bör detaljplanläggas för att säkra verksamheten. I anslutning finns även en tomtindelningsplan som ska upphävas.

En översyn bör göras för att identifiera gällande detaljplaner där det kan vara lämpligt att utöka byggrätterna, till exempel tillåta inredning av vindar eller tillåta parhus/radhus där det idag endast får förekomma friliggande hus.



Foto: David Johansson

KONSEKVENSER

Enligt Plan- och bygglagen och Miljöbalken ska konsekvenserna av en översiktsplans genomförande bedömas. Här följer en översiktlig beskrivning av de direkta konsekvenserna och de indirekta och kumulativa effekterna av ett genomförande av fördjupningen av översiktsplanen för Hässleholms stad.

Innehåll

INLEDNING

- Bakgrund och syfte MKB
- Metod och avgränsning
- Tre utvecklingsscenarion

SAMMANFATTANDE KONSEKVENSER OCH JÄMFÖRELSE

- Scenario 1
- Scenario 2
- Sammanvägd bedömning

KONSEKVENSER

1. Riksentressen och skyddade områden
2. Miljökvalitetsnormer
3. Miljömål
4. Tematiska konsekvenser:
 - Stadsliv, attraktionskraft och sociala värden
 - Bostäder
 - Järnväg och station
 - Trafik
 - Grönstruktur
 - Kommunal service
 - Näringsliv, handel och turism
 - Miljö, hälsa och säkerhet
 - Teknisk försörjning
 - Klimatanpassning
 - Kulturmiljö

► Inledning

För att visa om en översiktsplan eller en fördjupning av översiktsplan bidrar till en hållbar utveckling behöver de ekonomiska, sociala och ekologiska aspekterna belysas och konsekvensbeskrivas. Bedömningen ska beskriva den mest betydelsefulla påverkan på människa och miljö som planens genomförande kan antas medföra.

Bakgrund och syfte

En översiktsplan eller en FÖP är endast ett vägledande dokument och är inte juridiskt bindande. Konsekvenserna kan därför vara svåra att förutsäga och bedöma och kan endast göras översiktligt, bland annat eftersom det inom planperioden är osäkert vilka delar av FÖP:en som genomförs och i vilken omfattning. Ett delgenomförande av planen i ett område kan i många fall ge oförutsägbara konsekvenser. Konsekvensbeskrivningen utgår därför till stor del från att FÖP:en genomförs i sin helhet.

Metod och avgränsning

FÖP:ens miljökonsekvensbeskrivning fokuserar på de frågor som kan innebära betydande miljöpåverkan på en övergripande nivå. Konsekvenser på mer detaljerad nivå är mer relevanta att göra i kommande planprogram och detaljplaner.

Konsekvensbeskrivningen inleds med en jämförelse mellan Framtidsplan för Hässleholms stad och ett så kallat nollalternativ och deras respektive konsekvenser. Slutsatsen av jämförelsen är att Framtidsplan för Hässleholms stad är det alternativ som bedöms ge minst negativa konsekvenser och detta förslags konsekvenser analyseras sedan vidare utifrån fyra delaspekter; riksintressen och skyddade områden, miljö kvalitetsnormer, miljömål och till sist utifrån FÖP-förslagets elva tematiska kapitel.

Tidsmässig avgränsning

Den tidsmässiga avgränsningen av konsekvensbeskrivningen sträcker sig över samma tidsperiod som FÖP:en, det vill säga från idag fram till cirka år 2030, men även med utblick mot år 2050.

Geografisk avgränsning

Konsekvensbeskrivningen omfattar planområdet som avgränsas av väg 21 i norr, väg 21 och 23 i öster, Almaån i väster, Finjasjön i sydväst samt reningsverksområdet i söder. Verksamhetsområdet Hässleholm nord, norr om väg 21, ingår också i FÖP området.

För samtliga miljöaspekter gäller planområdets gränser

förutom för vattenpåverkan och klimatfaktorer där påverkan kan bli regional respektive global.

Avgränsning av bedömda aspekter

Konsekvenserna som behandlas rör främst de aspekter som bedömts kunna innebära betydande miljöpåverkan om förslagen i FÖP:en genomförs. Bedömningen berör markhushållning, klimat, utpekade natur- och kulturvärden, hantering av risker, uppfyllande av gällande miljö kvalitetsnormer samt beaktande av nationella och regionala miljömål. Avgränsningen är gjord utifrån samråd med Länsstyrelsen i samband med att arbetet med denna FÖP påbörjades 2012 samt i samband med nya avstämningsmöten inför revideringen till utställningshandlingen av FÖP:en. Konsekvenserna beskrivs utifrån miljömässiga, sociala och ekonomiska aspekter. Konsekvensbeskrivningarna rör allmänna intressen och riksintressen samt andra förordnanden som berör planeringen.

Val av utvecklingsscenarion

Tre scenarion presenteras för att beskriva och resonera kring alternativa utvecklingar för Hässleholms stad:

Scenario 1 "nollalternativ",

Scenario 2 FÖP "Framtidsplan Hässleholms stad" samt
Scenario 3 FÖP 95.

I en MKB ska alltid ett så kallat "nollalternativ" redovisas. Nollalternativet syftar till att illustrera en tänkbar utveckling om FÖP Framtidsplan Hässleholms stad inte genomförs och fungerar som referensalternativ mot vilket övrigt alternativ ska jämföras vid bedömning av konsekvenser. Scenario 3 ger en beskrivning av vad som skulle kunna hända om man inte fokuserar på förtätning överhuvudtaget. Det bedöms dock inte som en trolig utveckling och studeras därmed inte vidare i konsekvensbeskrivningen.

En jämförelse mellan konsekvenserna av huvudförslaget FÖP Framtidsplan Hässleholms stad och nollalternativet diskuteras i Sammanfattande konsekvenser och jämförelse. Därefter utreds planförslagets konsekvenser grundligt.

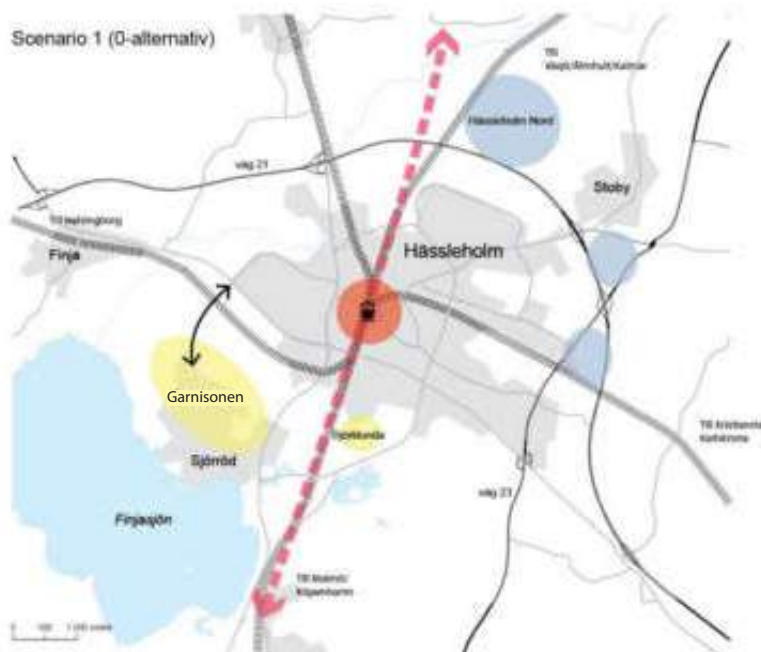
Tre utvecklingsscenarion

Scenario 1 - "Nollalternativet"

Enligt detta scenario byggs staden ut enligt ställningstagandena i ÖP 2007 och med de ställningstagande som gjorts angående FÖP 1995 aktualitet. Hänsyn har också tagits till beslut om markanvändning som fattats därefter, exempelvis att inte bebygga Åhusfältet.

I nollalternativet verkar kommunen för en höghastighetsbana med stopp i centrala Hässleholm samt ca 4 500 nya bostäder (handslag har t ex redan gjorts och en viljeriktning från kommunen har formulerats). I nollalternativet råder en viss restriktivitet med nyexploatering utmed riksvägarna, då man i ÖP 2007 uttalat ett visst fokus på förtätning inom stadsgränsen. Ett antal nya verksamhetsområden är aktuella utmed riksvägarna. Riksvägarna utgör inte lika strikta gränser i detta scenario beträffande nybyggnation av exempelvis bostäder och verksamheter norr och öster om riksvägarna.

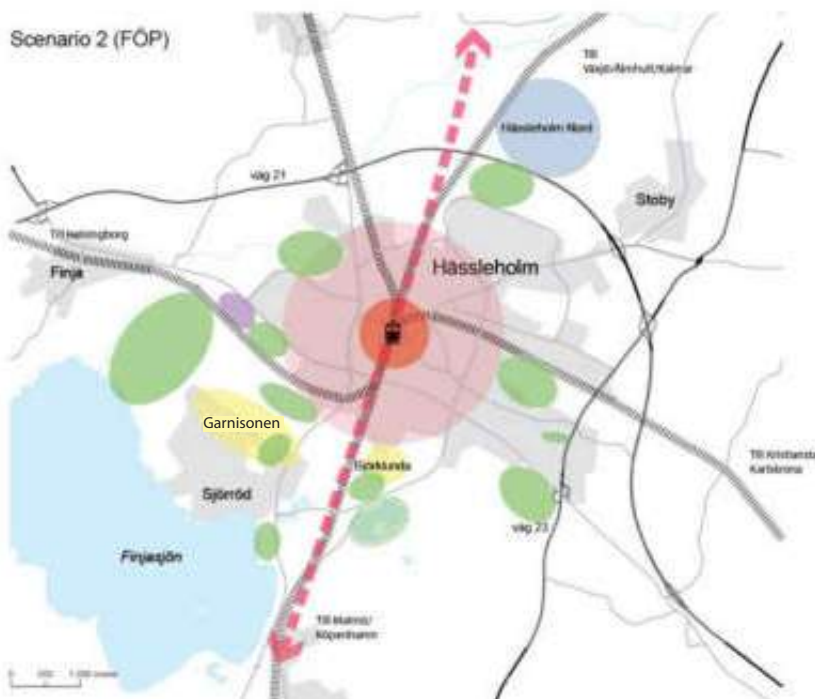
Stadens värdefulla tätortsnära natur föreslås inte ges något särskilt skydd. En eventuell koppling med en större väg mellan Gäddastorp och Finjasjö park resulterar i att den värdefulla naturen och höga rekreativa värdena vid Fredentorp, Mölleröd och Hässleholmsgården påverkas negativt.



Scenario 2 - FÖP "Framtidsplan Hässleholms stad"

Enligt Framtidsplan för Hässleholms stad ska Hässleholm vara en ung, grön och urban stad. Fokus ligger på förtätning och att staden ska växa inåt med ca 4 500 nya bostäder. Det innebär att ta tillvara redan ianspråktagen mark och att använda den effektivare, t ex obebyggda lucktomter, stora parkeringsytor etc. Enligt planförslaget ska marken utanför riksvägarna inte exploateras.

Förtätningen koncentreras till stationsnära lägen och i kollektivtrafikstråk. Förtätning i kollektivtrafikknära lägen bidrar till att minska bilberoende och öka andelen resor med gång och cykel. Kommunen vill satsa på höghastighetståg med station i centrum för att utveckla Hässleholm C till en nationell knutpunkt.



Forts. Scenario 2

Parallellt skyddas stora områden värdefull natur och krav ställs på att förtätningen ska ske även avseende gröna områden med multifunktionalitet. Planförslaget bidrar till en tydligare grön koppling mellan staden och Finjasjön och det område som ingår i riksintresset för friluftsliv.

Scenario 3

I det tredje alternativet ingår tidigare utbyggnadsområden, som bland annat angivits i FÖP 1995.

Glesare bebyggelse med lägre exploateringsgrad utgör majoriteten av den nya bebyggelsen. Fokus ligger på villabebyggelse och omgivande landsbygd. En ny vägkoppling görs mellan Garnisonsvägen och Helsingborgsvägen med en viss etablering utmed vägen. I detta alternativ finns inget stopp på höghastighetsbanan i Hässleholm. Banan kommer att gå utanför staden utan att stanna, detta då satsningar på stationsnära förtätning inte gjorts, något som krävs för att kunna uppfylla de åtaganden som stipuleras i sverigeförhandlingen. Detta leder till att stationen och Hässleholm som stad minskar i betydelse som nod och mötesplats på både nationell och regional nivå. Befolkningsmängden i staden bedöms minska.

Bilberoendet är i detta scenario fortsatt starkt då den utspridda bebyggelsen kräver att man har tillgång till bil. Åhusfältet och stora arealer mellan garnisonsområdet och Helsingborgsvägen bebyggs.



► Sammanfattande konsekvenser och jämförelse: *Scenario 1 och Scenario 2*

Långsiktiga effekter och konsekvenser är sådana som är samverkande eller ökande över tiden (sk kumulativa effekter). Den sammanfattande beskrivningen nedan av dessa effekter är övergripande då det i ett översiktsplaneskede inte går att förutsäga exempelvis vilka verksamheter som kommer att etablera sig i föreslagna verksamhetsområden osv.

KONSEKVENSER SCENARIO 1 - NOLLALTERNATIVET

Nollalternativet speglar en trolig utveckling om FÖP:en inte antas och genomförs.

Ökat invånarantal

Även i nollalternativet möjliggörs för ett ökat invånarantal genom förtätning och genom ett antal utbyggnadsområden (Garnisonen, Björklunda mm). I ÖP 2007 anges att innanför stadsplaneringsgränsen ska all ny och kompletterande bebyggelse uppfylla utvecklingskraven "minskat bilåkande", "ökad befolkningstäthet", "ökad stadsmässighet" och "ökad kollektivtrafikunderlag". Förtätningen kan även i nollalternativet innebära lokalt sämre bullermiljöer, utsläppsnivåer etc.

Minskning av naturtillgångar

Nollalternativet föreslår att ca 150 ha naturmark ianspråk tas för ny exploatering. I nollalternativet tas inte heller ställning emot att bygga en ny, större väg mellan Gäddastorp och det stora ny området Finjasjö park. Denna väg riskerar att skada natur- och rekreativvärden i det av Länsstyrelsen utpekade riksintresset för friluftsliv.

Ökad klimatpåverkan

En utbyggnad av flera perifera verksamhetsområden med tillhörande transporter leder till en ökad klimatpåverkan. Byggs de mer perifera bostadsområdena ut innan man förtätat i kollektivtrafikstråk kan även dessa ge upphov till ökad klimatpåverkan, förutom den påverkan som en ändrad markanvändning ger på exempelvis ekosystemtjänster.

Ökat transportbehov

Nollalternativet är inte lika skarpt vad gäller att ny bebyggelse främst ska tillkomma i form av förtätning utan lämnar utrymme till en mer bilorienterad struktur

vilket i sin tur ger ökad energianvändning och ökande bullernivåer och luftföroreningar. Det leder också till större kostnader för infrastruktur genom längre sträckor för ledningsdragning, vägutbyggnad etc. Avståndet till service som vård, affärer, förskola, skola med mera riskerar också att öka i vissa delar.

Fler arbetstillfällen

Nollalternativet möjliggör för flera nya verksamhetsområden, förutom det detaljplanlagda Hässleholm Nord. Då det ännu inte finns en trafikplats med en anslutning till Hässleholm Nord ger nollalternativet mer lättillgängliga lokaliseringmöjligheter för nya verksamheter än FÖP-alternativet. Tillgången till mark kan innebära att fler arbetstillfällen tillkommer till Hässleholm och att fler företag väljer att etableras sig här.

KONSEKVENSER SCENARIO 2 - FÖP "FRAMTIDSPLAN HÄSSLEHOLMS STAD"

Ökat invånarantal

En fortsatt utbyggnad av bostäder innebär fler invånare i kommunen och i Hässleholms stad. Nya, små lägenheter skulle kunna möjliggöra för äldre att flytta från sina villor och i stället bo i en mindre, mer lättskött lägenhet centralt i staden - nära handel och service. Ett bredare bostadsutbud skulle även kunna möjliggöra för unga vuxna att finna en första egen bostad och skapa en rörlighet på bostadsmarknaden.

Minskning av naturtillgångar

Utbyggnad på natur- och jordbruksmark innebär att naturtillgångar minskar. Trots att FÖP:en i huvudsak föreslår förtätning och omvandling av befintliga områden ianspråk tas ca 45 ha naturmark, varav cirka 14 hektar är jordbruksmark, för exploatering. FÖP:ens ambition är också att främja en hållbar livsstil med hjälp av de faktorer som går att påverka med den fysiska miljön, exempelvis förutsättningar för att ansluta till fjärrvärme, kommunalt VA etc.

Ökat transportbehov

Fler företag och fler invånare innebär ökande transporter av varor och ett ökande behov av att förflytta sig. Detta kommer att innebära mer transporter på vägar och järnvägar något som i sin tur riskerar att öka barriärverkan, buller och utsläpp. Det är viktigt att kommunen fortsatt verkar för att förbättra kollektivtrafiken i regionen och att man även verkar för att förbättra möjligheten för godstransporter via järnväg. De båda verksamhetsområden som föreslås i FÖP:en är redan kopplade (Läreda), eller kan kopplas till järnvägen (Hässleholm nord).

Fler arbetstillfällen

Fler invånare innebär ett ökat underlag för kollektivtrafik, handel och service, något som i sin tur kan innebära fler arbetstillfällen. Fler invånare och ett aktivt centrum kan göra det mer attraktivt att starta och driva företag i Hässleholm. Här spelar även stärkta kollektivtrafikförbindelser roll. Fler invånare kan också innebära ett ökat skatteunderlag och att fler kan arbeta inom skola, vård och omsorg.

Minskad biltrafik

FÖP:en föreslår en fortsatt satsning på gång- och cykelvägar samt utbyggnad i kollektivtrafiken nära lägen. Tillgängligheten till alternativa färdmedel är något som kommer att göra det enklare att lämna bilen hemma (eller kanske till och med helt avstå från att äga en egen bil). Om biltrafikens dominans minskar, minskar även vägnas barriärverkan och trafikens buller och utsläpp.

Ökad attraktivitet

Ett starkt centrum med fler funktioner och en utveckling av både befintliga och nya mötesplatser kan leda till att fler människor vistas och rör sig i staden. God utformning och gestaltning med mänsklig skala och förnster och entréer i bottenvåningarna ökar också tryggheten i gaturummen.

En förtätning enligt FÖP:ens intentioner kan leda till att fler får tillgång till en grönstruktur med högre kvalitet. Detta då förtätning enligt FÖP:en inte bara handlar om att tillföra ny bebyggelse och hårdgjorda ytor, utan även om att andra värden, som nya parker och grönområden, ska tillföras.

Ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät kan leda till

positiva effekter på folkhälsan. En tystare och mer cykelvänlig stad ökar i sin tur stadens attraktionskraft. En attraktiv stad kan i förlängningen innebära fler invånare, mer handel och service och med det fler arbetstillfällen.

FÖP:en föreslår också ett skyddande av den tätortsnära naturen. Här finns möjlighet för en förbättrad folkhälsa och en ökning av den biologiska mångfalden. Stadens invånare kan erbjudas en aktiv fritid med naturupplevelser på nära håll. Attraktiva grönområden kan även innebära ett ökat intresse för turism och besöksnäring på orten.

Påverkan på befintliga strukturer

En förtätning (och förändring) av Hässleholms stad innebär att befintliga strukturer påverkas. De som redan bor och verkar i staden kommer att påverkas på olika sätt. Frågan om exempelvis stadens identitet är viktig att ha med sig i kommande planering och kan bevakas genom att kommunen i samband med större förändringar genomför barnkonsekvensanalyser och sociala konsekvensanalyser.

Stadens fysiska miljö påverkas av ny bebyggelse som ska passas in bland den befintliga bebyggelsen. Även här kan kommunen minska negativ påverkan. Detta genom att i samband med kommande planering och exploatering väga in och anpassa det nya till befintliga kultur- och naturmiljövärden, så att dessa förstärks och även fortsättningsvis kan vara identitetsskapande.

Regionala effekter

En utveckling av Hässleholms stad innebär påverkan på både lokal och regional nivå, inom allt från miljö och hushållning med mark, till ekonomi och kommunikationer. Transporter av gods kan förväntas öka, likaså arbetspendlingen till och från andra orter i regionen. Störst regional påverkan antas den förväntade höghastighetsbanan och stationen ha för kommunens roll i regionen. Kommunen kommer att genomföra alla större förändringar med beaktande av regionala förhållanden och i dialog med berörda myndigheter, regionen och angränsande kommuner.

SAMMANVÄGD BEDÖMNING SCENARIO 1 OCH SCENARIO 2

Totalt föreslås i nollalternativet att ca 90 ha oexploaterad mark tas i anspråk för ny industri, samt 60 ha för bostadsändamål med mera, vilket ger 150 ha ianspråktagande av ny mark. FÖP "Ung, grön och urban stad" föreslår totalt drygt 50 ha ny mark för ianspråktagande, varav 12 ha för nya verksamheter, 6 ha för idrottsverksamhet och cirka 34 för blandad stadsbebyggelse. Detta innebär att FÖP-alternativet på ett mer effektivt sätt hushåller med resurser. FÖP-förslaget bedöms på översiktlig nivå medföra färre, och mer begränsade negativa effekter än nollalternativet. Nedan följer en sammanfattande jämförelse utifrån olika teman.

Förtätning

Både FÖP:en och nollalternativet möjliggör för utbyggnad av nya bostäder. FÖP:en betonar att det ska ske i blandad stadsbebyggelse. Med nollalternativet möjliggörs inte för motsvarande utbyggnad centralt. I nollalternativet tillåts förutom utbyggnaden av Björklunda även en större utbyggnad av garnisonsområdet (även utanför stängslet upp mot Torshem) på ca 40 ha, samt viss tillkommande bebyggelse utanför riksvägarna. En utbyggnad med bostäder längre från centrum ökar inte människors närvaro i stadsrummet på samma sätt som en utbyggnad på närmare håll. Den mer utspridda strukturen som nollalternativet medför innebär ökande avstånd till service, handel och rekreation. Förtätning utnyttjar även befintlig infrastruktur såsom VA-anläggningar, gatunätet på ett bättre sätt.

De aspekter av FÖP:en som bedöms kunna medföra betydande miljökonsekvenser är effekter av trafik och transporter i kombination med att staden byggs tätare. Den förtätning som föreslås i FÖP:en med bostäder nära järnvägen eller intill gator med stora trafikmängder kan resultera i störande buller för de boende. Detsamma gäller i nollalternativet, även om förtätning är mer poängterad i FÖP:en. Strategin att förtäta staden och komplettera i kollektivtrafikstråk bedöms dock kunna ge en totalt sett minskad miljöpåverkan.

Nollalternativet levererar mer lättillgänglig verksamhetsmark än FÖP-alternativet något som kan ge att fler företag väljer att etablera sig. FÖP:en anger att det kommer att finnas möjligheter att etablera fler företag och

bostäder men på ett trängre och mer komplext sätt genom förtätning på marken och på höjden. Detta bedöms dock sammantaget ge färre negativa effekter än att exploatera på oexploaterad åkermark.

Trafik

Klimateffekterna av höghastighetståget är desamma i både FÖP-alternativet och i nollalternativet. Men genom förtätning med fler bostäder i kollektivtrafikhäna områden, genom satsningar på ett förbättrat gång- och cykelvägnät (med färre barriärer) samt genom att verka för effektiva och hållbara stråk för godstransporter gynnar FÖP:en ett mer energieffektivt samhälle jämfört med nollalternativet. I nollalternativet finns dessutom inte samma detaljeringsgrad över hur gång- och cykelvägnätet kan byggas ut. Därmed antas nollalternativet inte ha samma positiva påverkan på gång- och cykeltrafiken.

Miljö och energi

I både nollalternativet och FÖP-alternativet kan den föreslagna förtätningen (och om otillräckliga åtgärder för lokalt omhändertagande av dagvatten görs) bidra till att det bildas mindre grundvatten. Detta då hårdgjorda ytor och en snabb avrinning leder till att en mindre mängd vatten hinner infiltreras ner i marken och bilda grundvatten. I nollalternativet förekommer en viss förtätning inne i centrum, dock inte lika uttalad som i FÖP "Ung, grön och urban stad". Det innebär att andelen hårdgjord yta blir något mindre i detta alternativ. I nollalternativet är inte heller skyddet av naturområden, parker och jordbruksmark lika tydligt. Det innebär att denna typ av ytor löper en högre risk att bebyggas och hårdgöras. FÖP-alternativet lägger därför stor vikt vid att förtätning och omvandling främst ska ske på redan ianspråktagen mark. Därmed kan ytan ny hårdgjord mark begränsas.

Risken att förorena grundvattnet ökar också med förtätningen då vattnet riskerar att rinna på förorenade hårdgjorda ytor på väg ner i marken. Omhändertagandet av dagvatten är ändå en fråga som kommer att behöva lösas för att dagvatten inte ska orsaka översvämningar, hamna på fel platser eller bli förorenat.

I nollalternativet föreslås ingen nedgrävning av de luftburna ledningarna vilket ger ett sämre markutnyttjande som följd men med en initial kostnadsbesparing. FÖP:ens förslag innebär därför en

förbättring jämfört med nollalternativet, där ledningarna även fortsättningsvis antas vara luftburna.

Fler invånare ger större mängder avfall. FÖP:en bedöms inte ha någon negativ påverkan på avfallshanteringen jämfört med nollalternativet.

Verksamhetsområden

I FÖP:en föreslås ett verksamhetsområde utmed Helsingborgsvägen. En utbyggnad av detta område kan innebära mer biltrafik hit än i nollalternativet där området inte är utpekade för ny bebyggelse och verksamheter. I nollalternativet föreslås två verksamhetsområden invid riksväg 21 och 23, i ett öppet jordbrukslandskap. Påverkan på landskapsbilden skulle bli betydande. Samma områden är i FÖP-förslaget utanför stadens gräns och ska därför betraktas som landsbygd och utvecklas därefter. Dessa områden kan dessutom generera mer transporter från motorfordon än om Hässleholm Nord byggs ut i första hand, detta då Hässleholm Nord har möjlighet att ansluta till industrispår och ha godsleveranser via järnväg. I FÖP-alternativet är Hässleholm Nord det primära verksamhetsområdet för nya verksamheter förutom förtätning bland befintliga verksamheter på Låreda. Nollalternativet möjliggör för en större utbyggnad med verksamheter än vad planförslaget gör, vilket leder till fler transporter.

Den byggnation som i nollalternativet tillåts utanför riksvägarna innebär att man kommer utanför verksamhetsområde för VA. Detta sker i Röinge öster om väg 23 men även vid de två nya verksamhetsområden för industriändamål mellan väg 21 och 23. Detsamma gäller det i FÖP:en utpekade, och redan detaljplanelagda, verksamhetsområdet Hässleholm nord.

Natur

FÖP:en föreslår stora områden för skyddad natur, i motsats till nollalternativet där inga sådana skyddsutpekanden görs. Detta innebär att FÖP-förslaget i större utsträckning än nollalternativet bidrar till riksintresset för friluftsliv, bevarande av ekosystemtjänster, en hälsosammare livsmiljö för stadens invånare samt en mer attraktiv besöksplats för turister. FÖP:ens stora andel skyddad natur bidrar även till att staden blir mer översvämningssäker.

► 1. Konsekvenser riksintressen och skyddade områden

Riksintresse för friluftsliv, se beskrivning
Ingångar - Riksintressen och förordnanden.

Konsekvenser

FÖP:en bedöms inte skada riksintresset för friluftsliv. Omgivningarna till vandringslederna "Finjasjöleden", Skåneleden, samt den nya leden "I PostaNillas spår" pekas i FÖP:en ut som naturområden. Delar av naturområdena föreslås bli kommunala naturreservat, i de delar där det finns extra höga biologiska värden. En grönstrategi för Hässleholms kommuns tätorter har arbetats fram och en grönplan för Hässleholms stad är under framtagande och dess ställningstaganden avseende värdefull, tätortsnära natur har arbetats in i FÖP:en. Strategin antogs av kommunfullmäktige 2017-09-25 och grönplanen planeras att antas under 2018. I grönplanen har även gröna stråk identifierats som viktiga att värna. Dessa är i sin tur integrerade i FÖP:en.

Magle våtmark ingår också i det område som pekats ut som riksintresse för friluftsliv. I denna del föreslår FÖP:en ingen förändring utan våtmarken kan även fortsättningsvis användas som en teknisk anläggning och som naturområde, på reningsverkets villkor.

Den omvandling som föreslås i garnisonsområdet berör redan ianspråktaga ytor, där det idag finns bebyggelse eller där marken använts för exempelvis skjutbana eller parkering med mera. FÖP:en föreslår att den grönstruktur som finns i området värnas och utvecklas och att nya mötesplatser och stråk skapas. Utmed vandringslederna finns breda korridorer och områden med natur där ingen ny bebyggelse föreslås.

Riksintresse för kommunikationer, väg och järnväg, se beskrivning
Ingångar-Riksintressen och förordnanden.

Konsekvenser

FÖP:en föreslår ytor för markreservat till järnvägsändamål för södra stambanan med en breddning mot stadens västra sida. Höghastighetsbanan är ännu inte ett beslutat riksintresse men FÖP:ens ambition är att möjliggöra en höghastighetsstation inne i centrala Hässleholm och att de nya spåren kan gå igenom staden. Vid förtätning invid järnvägen behöver det finnas ett handlingsutrymme vid järnvägen för att

platsen ska kunna inrymma de ombyggnationer som höghastighetståget kan komma att föranleda för att inte riskera att begränsa utbyggnaden av fyra nya spår och en ny station.

FÖP:en föreslår markreservat utmed Skånebanan så att denna kan byggas ut till dubbelspår på sikt, detsamma gäller Markarydsbanan. Även rangerbangården/växlingsbangården skyddas av markreservat i FÖP:en

FÖP:en föreslår att en ny trafikplats byggs utmed riksväg 21 för att tillgängliggöra verksamhetsområdet Hässleholm Nord.

Såväl påverkan på riksintresseområde som influensområde ska beaktas i bebyggelseplanering. Om rekommenderade skyddsavstånd ur risk- och bullersynpunkt enligt Trafikverket hålls mellan bebyggelse och de riksintressanta vägarna och järnvägarna bedöms översiktsplanen inte motverka riksintressena för väg och järnväg. I de fall de rekommenderade avstånden inte kan hållas ska skyddsåtgärder vidtas, exempelvis vallar, bullerplank mm.

Riksintresse för totalförsvaret, se beskrivning
Ingångar - Riksintressen och förordnanden.

Konsekvenser

Försvaret hade ingen erinran på samrådsförslaget. Inom planområdet finns heller inga riksintressen som kan redovisas öppet. FÖP:en bedöms därför inte påverka riksintresset för totalförsvaret. Om alla ärenden avseende höga objekt skickas på remiss till Försvarsmakten bedöms den fördjupade översiktsplanen inte motverka riksintresset.

Riksintresse flygplats, se beskrivning
Ingångar - Riksintressen och förordnanden.

Konsekvenser

Hässleholms kommun ingår i MSA-område (Minimum Sector Altitude - ett hänsynsområde med radie på 55 km) för Ängelholm-Helsingborgs flygplats. Vid planering av bebyggelse eller anläggningar över 20 meter ska samråd ske med Luftfartsverket, Försvarsmakten och berörda flygplatser. Om alla ärenden avseende höga objekt skickas på remiss till ovan nämnda instanser bedöms den fördjupade översiktsplanen inte motverka riksintresset.

Skogs- och jordbruksmark, se beskrivning
Ingångar - Riksintressen och förordnanden.

Konsekvenser

Av FÖP-områdets yta utgörs cirka 18 % av skog (ca 600 ha) och endast en mycket liten del av denna mark brukas i produktionssyfte. Ingen skogsbruksmark tas i anspråk för utbyggnad. Planförslaget bedöms inte påverka skogsnäringen på negativt sätt.

Inom planområdet återfinns åkermark klassificerad som klass 3-6. Cirka 4 % av denna åkermark (ca 14 ha) pekas ut för ianspråktagande genom ny blandad stadsbebyggelse.

Fornlämningar, se beskrivning Ingångar
- Riksintressen och förordnanden.

Konsekvenser

Inom planområdet finns en del kända fornlämningar. Eventuell påverkan på fornlämningar går inte att bedöma i detta skede utan måste hanteras i samband med kommande detaljplanering av området. Om en fornlämning påträffas ska Länsstyrelsen kontaktas.

Strandskydd, se beskrivning Ingångar
- Riksintressen och förordnanden.

Konsekvenser

I FÖP-förslaget innefattas några områden som kan komma att beröras av strandskydd, dessa är Ekbacka, T4 och Norra Sjörröd. Områdena är detaljplanelagda och är i FÖP:en utpekade för blandad stadsbebyggelse. Strandskyddet kan komma att återinträda om en detaljplan ändras eller upphävs. Icke detaljplanelagd mark utmed Finjasjön pekas ut som natur i FÖP:en. FÖP:en bedöms stärka strandskyddets intentioner om allmänhetens passage i de delar som föreslås som natur och genom att inte föreslå nya områden för blandad stadsbebyggelse i dessa delar.

Biotopskyddsområden, se beskrivning
Ingångar - Riksintressen och förordnanden.

Konsekvenser

Inom föreslagna utvecklingsområden kan det finnas biotoper som är generellt skyddade som biotopskyddsområden (exempelvis stenmurar och odlingsrösen i jordbruksmark, alléer, åkerholmar, småvatten och våtmarker i jordbruksmark). De generellt skyddade biotoperna finns inte registrerade eller markerade på någon karta utan behöver inventeras inför varje planläggning och exploatering i jordbruksmark.

Eventuell påverkan på skyddade värden går inte att bedöma i detta skede utan måste hanteras i samband med kommande detaljplanering av området.

► 2. Konsekvenser miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt bindande styrmedel. Miljö kvalitetsnormerna infördes för att komma till rätta med miljö påverkan från diffusa utsläppskällor som till exempel trafik och jordbruk. Alla verksamheter ska bedrivas så att MKN uppfylls. Om en miljö kvalitetsnorm över- skrids eller riskerar att överskridas kan ett så kallat åtgärdsprogram behöva upprättas. Idag finns det miljö kvalitetsnormer för: olika föroreningar i utomhusluften, olika parametrar i vattenföre- komster, olika kemiska föreningar i fisk- och musselvatten samt för omgivningsbuller.

MILJÖKVALITETSNORMER UTMOMHUSLUFT

Miljö kvalitetsnormer finns för åtta ämnesgrupper av luftföroreningar. Mätningar av luftkvaliteten i Hässleholms kommun har genomförts inom projektet Urbanmätnätet. Projektet är ett samarbete mellan Sveriges kommuner och Svenska Miljöinstitutet (IVL). Skånes Luftvårdsförbund driver sedan 2009 luftövervakning genom en gemensam emissionsbas i samarbete med Skånes kommuner. År 2012 genomförde Skånes luftvårdsförbund kartläggningen ”Partiklar PM_{2,5} - Emissionskartering och haltberäkningar för Skånes kommuner”. År 2017 lade Skånes Luftvårdsförbund fram rapporten ”Luftkvalitet med fokus på kvävedioxid och partiklar, PM₁₀, i Skånes kommuner 2014”. Rapporten är en uppföljning av den kvalitetsutredning som gjordes för kommunerna 2009. Av rapporten framgår att i dagsläget överstiger varken uppmätta eller beräknade halter av kvävedioxid i Hässleholm miljö kvalitetsnormen eller någon av utvärderingströsklarna. Beräknade halter av partiklar understiger den nedre utvärderingströskeln, i urban bakgrund. I gatumiljö kan man förvänta sig högre halter och bedömningen är att kan komma över den nedre utvärderingströskeln. Småskalig vedeldning är den största orsaken till PM₁₀ i Hässleholm precis som för PM_{2,5}.

Fler människor som bor tätare kan både leda till mer partikelutsläpp från eldning och att fler exponeras på grund av att det blir närmare mellan husen och därmed utsläppspunkterna i staden. Elen kan bli dyrare i framtiden och detta i kombination med att vi bor i en kommun med god tillgång till ved kan ytterligare öka .

Förtätning av boendestrukturen i kommunen kan till viss del komma att påverka och öka trafikströmningarna lokalt i vissa områden, och på vissa sträckor, dock inte i sådana nivåer att miljö kvalitetsnormerna för luft riskerar att överskridas.

Hässleholms kommun deltar från och med 2017-01-01 i Samordnad kontroll av luftkvalitet inom samverkansområdet Skåne.

MILJÖKVALITETSNORMER FÖR VATTENFÖREKOMSTER

Inom planområdet finns totalt tre vattenförekomster, varav två grundvattenförekomster och en ytvattenförekomst. Grundvattenförekomsterna inom planområdet utgörs av Galgbacken, samt utkanten av Ignaberga vattenskyddsområde. Båda dessa grundvattenförekomster riskerar att inte uppnå god kemisk status år 2021, främst på grund av risk för förhöjda halter nitrat och klorid samt fynd av bekämpningsmedel.

Till ytvattenförekomster inom räknas Almaån. Almaån uppnår idag endast måttlig ekologisk status och når ej upp till god kemisk status. Målet är att god ekologisk status ska vara uppnådd till år 2027. De främsta orsakerna till att god kemisk och ekologisk status inte uppnås för ytvatten är övergödning, utsläpp av miljögifter och åtgärder i vattenmiljön såsom dämning eller muddring.

Under förutsättning att FÖP:ens föreslagna åtgärder genomförs, bedöms FÖP:en inte försämra möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för vattenförekomsterna i planområdet.

MILJÖKVALITETSNORMER FÖR OMGIVNINGSBULLER

Miljö kvalitetsnormen för buller infördes år 2004 genom förordning (2004:675) om omgivningsbuller. Normen har sitt ursprung från de krav på kvaliteten på miljön som följer av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen, se miljöbalken 5 kap. 2 § p 4.

Väg- och flygtrafik understiger den nivå som krävs för kartläggning av omgivningsbuller. Däremot trafikerar planområdet av över 30 000 tåg per år. Inför arbetet med denna FÖP har en utredning kring risker och buller från järnvägen genomförts av WUZ och Ramböll under våren 2014 (Risk och Bullerutredning för bebyggelseplanering intill järnväg i Hässleholms stad) samt en uppdatering av densamma under hösten 2017. Utredningen visar att riktvärden för tågtrafikbuller vid nybyggnad av bostäder överskrids inom stora delar av planerat område för förtätning i anslutning till Hässleholms C.

De nya verksamhets- och industriområden som föreslås i FÖP:en kan komma att påverka bullersituationen negativt i sin omgivning genom exempelvis ökade trafikmängder eller andra former av buller från lastning eller produktion. Hur FÖP:ens nya verksamhetsområden bidrar till en förändrad bullersituation är dock svårbedömt eftersom det inte är känt vilka verksamheter som kommer att etableras. Om angivna riktlinjer följs bedöms dock risken för negativa effekter till följd av ett genomförande av FÖP:en som små. Den trafik som skulle komma att kopplas till verksamhetsområdet Hässleholm nord kommer främst gå via riksvägarna utanför tätbebyggt område.

Trafikverket ansvarar för att redovisa en åtgärdsplan för buller mot befintlig bebyggelse från järnvägstrafiken och trafikverkets vägar.

3. Konsekvenser miljömål

Miljömålen ingår i Riksdagens samlade miljöpolitik för ett hållbart Sverige. Det övergripande målet är att senast år 2020 uppnå en god miljö att överlämna till nästa generation där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Utöver detta så kallade generationsmål finns 16 nationella miljö kvalitetsmål med preciseringar samt etappmål. Miljömålen ska vara vägledande för den fysiska planeringen och samhällsbyggandet.

MILJÖMÅL

Skåne län har anpassat de nationella delmålen till regionala förhållanden. Nedan redovisas FÖP:ens påverkan på de nationella miljömål som de regionala miljömålen grundar sig på. Miljömålen Hav i balans, Skyddande ozonskikt och Storslagen fjällmiljö behandlas ej.

Begränsad klimatpåverkan

"Håll en av växthusgaserna i atmosfären på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andamålförhållanden utvecklas inte äventyras. Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att det globala målet kan uppnås".

FÖP:ens genomförande möjliggör för en befolkningsökning med ca 2 000 invånare till cirka år 2030. Därutöver möjliggör FÖP:en för en planeringsberedskap för cirka 4 500 nya bostäder. Detta kommer sannolikt innebära viss påverkan på klimatet genom ökad användning av naturresurser och ökade utsläpp av växthusgas.

Genom att bygga nya bostäder där det redan idag finns utbyggd kollektivtrafik skapar FÖP:en förutsättningar för ett miljövänligt resande. En förtätning i Hässleholms stad och i omkringliggande områden medför kortare avstånd till handel, service och arbete vilket gör det lättare att gå och cykla till viktiga målpunkter. För att förändra trafiksystemet i en hållbar riktning krävs en ökad andel gång- och cykelresor. I FÖP:en föreslås en utbyggnad av gång- och cykelvägnätet så att det uppnår samma standard som det befintliga bilnätet, vilket bidrar positivt till miljömålet.

FÖP:ens bidrag till miljömålet

FÖP:en bedöms bidra i högre grad än nollalternativet till att nå miljömålet Begränsad klimatpåverkan.

Frisk luft

"Luftens skavarsåren att människors hälsasamtdjur, växter och kulturvärden inte skadas".

En ökad etablering av verksamheter i kommunen kan, beroende på omfattning och typ av produktion, innebära att andelen luftföroreningar ökar. Även andelen transporter på väg kan öka om inte järnvägen ses som ett tillräckligt attraktivt och ekonomiskt lönsamt alternativ.

Transporter har stor inverkan på luftens kvalitet och genom översiktsplanens förslag på förtätning i kollektivtrafikstråk och genom utbyggt gång- och cykelvägnät kan planens påverkan på miljömålet begränsas.

FÖP:ens bidrag till miljömålet

FÖP:en bedöms inte motverka miljömålet Frisk luft.

Bara naturlig försurning

"Deförsurandeeffekterna av nedfall och markanvändningska underskrida gränsen för vad mark och vatten tål. Nedfallet av försurande ämnen ska inte heller öka korrosionshastigheten i markförlagda tekniska material, vattenledningssystem, arkeologiska föremål och hållristningar".

Planen ger förutsättningar att minska utsläppen av svavel- och kväveoxider, genom att bland annat verka för en bebyggelsestruktur som ökar förutsättningarna för goda fjärr- och närvärme lösningar, god kollektivtrafik försörjning samt utbyggnad av gång- och cykelvägnätet som kan minska bilberoendet.

FÖP:ens bidrag till miljömålet

FÖP:en bedöms inte motverka miljömålet Bara naturlig försurning.

Giftfri miljö

"Förekomsten av ämnen i miljön som har skapats i eller utvunnits av samhälls- och tekniska aktiviteter som hotar människors hälsa eller den biologiska mångfalden. Halterna av naturfrämmande ämnen är nära noll och deras påverkan på människors hälsa och ekosystemen är försumbar. Halterna av naturligt förekommande ämnen är nära bakgrunds nivåerna".

Inom planområdet finns ett antal områden där risk för markföroreningar föreligger. Förorenade områden är ett hot mot människors hälsa och miljö. Sanering är angelägen för att undvika läckage av miljögifter. Explorering i potentiellt förorenade områden kan genomföras först efter genomförd utredning och sanering.

FÖP:ens bidrag till miljömålet

FÖP:en bedöms inte motverka miljömålet Giftfri miljö. FÖP:en föreslår sanering av förorenad mark för att möjliggöra en ny markanvändning. Det sparar dessutom värdefull jungfrulig mark.

Säker strålmiljö

"Människors hälsa och den biologiska mångfalden skall skyddas mot skadliga effekter av strålning."

Helhetsbilden över strålmiljön i samhället och den yttre miljön behöver utvecklas, så att alla tänkbara verksamheter som kan påverka måluppfyllelsen kan följas samt att påverkan på människor och miljön kan bedömas.

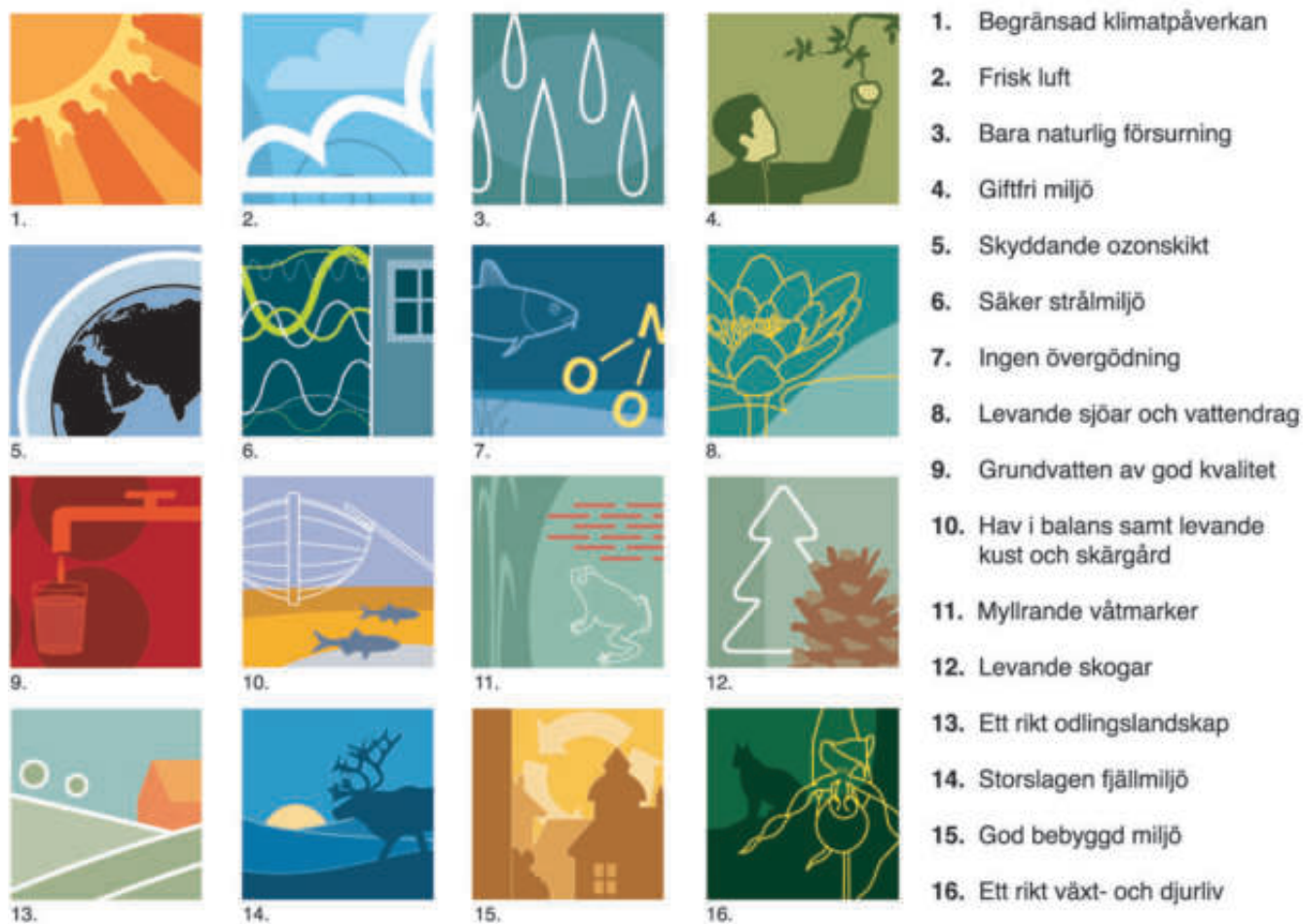


Illustration som visar de 16 nationella miljö kvalitetsmålen. Illustratör: Tobias Flygar.

Krav på radonskyddat byggande, skyddsavstånd till kraftledningar är exempel på åtgärder som reducerar risker kring strålning och elektromagnetiska fält. FÖP:en förespråkar en utbyggnad av befintlig järnväg samt en centralt placerad höghastighetsjärnväg. Detta innebär sannolikt en ökad elektromagnetisk strålning i spårens närhet. Vid stadigvarande vistelse i anslutning till riskområden för elektromagnetisk strålning måste åtgärder vidtas.

FÖP:ens bidrag till miljömålet

FÖP:en bedöms inte motverka miljömålet **Säker strålmiljö**. FÖP:en föreslår att de luftburna ledningar som går inom blandad bebyggelse i den nordöstra staden grävs ner.

Ingen övergödning

"Halterna av gödande ämnen i mark och vatten ska inte ha någon negativ inverkan på människors hälsa, förutsättningar för biologisk mångfald eller miljöfunktions till allsidig användning av mark och vatten".

Utsläpp av näringsämnen till luft och vatten fortsätter att minska. Beroende på storskaliga naturliga flöden av kväve och fosfor samt den långa återhämtningstiden minskar dock inte effekterna av övergödningen i miljön lika tydligt, vilket innebär att angivna miljötillstånd blir svåra att nå. I de områden där kommunalt VA saknas behöver VA-nätet byggas ut innan ny bebyggelse möjliggörs. Lokalt omhändertagande av dagvatten på allmän platsmark bör eftersträvas så långt det är möjligt.

FÖP:ens bidrag till miljömålet

Under förutsättning att den fördjupade översiktsplanens utvecklingsområden ansluts till det kommunala VA-nätet och dagvatten omhändertas, lokalt på allmän platsmark, bedöms FÖP:en inte motverka miljömålet **Ingen övergödning**.

Levande sjöar och vattendrag

"Sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras. Naturlig produktionsförmåga, biologisk mångfald, kulturmiljövärden samt landskapets ekologiska och vattenhushållandefunktion ska bevaras, samtidigt som förutsättningar för friluftsliv värnas".

Exploatering nära sjöar eller vattendrag kan innebära

en negativ påverkan om det sker utan försiktighet. Det är viktigt att den utveckling som föreslås inte sker på bekostnad av befintliga naturvärden eller befintlig vattenstatus. Det är därför viktigt att satsa på miljöövervakning och förebyggande arbete för att skydda kommunens värdefulla vattenmiljöer.

I FÖP:en framgår att framtida exploatering inte ska försämra överlevnaden för vattenlevande växter och djur eller allmänhetens tillgång till strandnära områden. Dagvattenhanteringen ska även ske så att föroreningsrisken av recipienter minimeras. Det är också viktigt att det finns en samverkan och dialog mellan kommuner och regioner inom vattenområdet för att minimera eventuell påverkan, inte minst på vattenhushållande funktioner.

FÖP:ens bidrag till miljömålet

Under förutsättning att försiktighetsåtgärder vidtas i fortsatt planering och att regleringar följs bedöms FÖP:en inte medföra en negativ påverkan på **Levande sjöar och vattendrag**.

Grundvatten av god kvalitet

"Grundvattnet ska ge en säker och hållbar dricksvattenförsörjning samt bidra till en god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag".

Påverkan från av jordbruk, förorenade områden och förurning kommer sannolikt att finnas kvar i grundvattnet under en lång tid framöver. Vattenskyddsområden ger ett bra skydd mot förorening från stationsnära verksamheter och markanvändning men fungerar sämre när det gäller akuta föroreningsutsläpp.

Riskinventeringar bör därför utföras och beredningsplaner upprättas. Det är viktigt att arbetet med att inrätta vattenskyddsområden och att se över gamla skyddsområden intensifieras.

FÖP:ens bidrag till miljömålet

En förtätning i vattenskyddsområdet riskerar att motverka miljömålet **Grundvatten av god kvalitet** då förtätningen bidrar till att mindre grundvatten bildas.

Myllrande våtmarker

"Våtmarkernas ekologiska och vattenhushållandefunktion i landskapets kabin behållas och värdefulla våtmarker bevaras för framtiden".

Miljökvalitetsmålet kan nås om ökad hänsyn tas till att värna och återställa våtmarker i vardagslandskapet.

FÖP:en föreslår förstärkt skydd för stora naturområden (där det bland annat förekommer sumpskogar). FÖP:en föreslår främst utbyggnad av bostäder och verksamheter som förtätning inom befintlig stadsbebyggelse och redan ianspråktagen mark, t ex i fd militärområdet Garnisonen, och genom detta kan områden med höga naturvärden sparas från exploatering.

FÖP:ens bidrag till miljömålet

FÖP:en bedöms stärka miljömålet **Myllrande våtmarker** genom att peka ut och skydda sumpskogar inom planområdet.

Levande skogar

"Skogen och skogsmarkens värde för biologisk produktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras samt kulturmiljövärden och sociala värden värnas". FÖP:en föreslår främst utbyggnad av bostäder och verksamheter som förtätning inom befintlig stadsbebyggelse. Dessutom pekas stora sammanhängande grönområden ut som tätortsnära natur av betydelse för hela staden som närrekreation, för friluftsliv, idrott och fritid. Naturområdena värnas även från exploatering med nya störande verksamheter eller ny sammanhållen bebyggelse.

FÖP:ens bidrag till miljömålet

FÖP:ens genomförande bedöms bidra till miljömålet **Levande skogar** genom att skydda stora områden värdefull natur från exploatering.

Ett rikt odlingslandskap

"Odlingslandskapets och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena bevaras och stärks".

Genom att i första hand föreslå förtätande och kompletterande bebyggelse i anslutning till befintlig stadsbebyggelse och redan ianspråktagen mark t ex i fd militärområdet Garnisonen, har kommunen haft som mål att hushålla med markresurser och spara värdefull jordbruksmark.

FÖP:en innebär dock att odlingsbar åkermark

eller annan jordbruksmark tas i anspråk för vissa utbyggnadsområden. Ianspråktagandet av åkermark eller annan jordbruksmark bedöms i dessa fall vara ett väsentligt samhällsintresse som inte kan tillgodoses på ett rimligt sätt på annan plats. Kommunens övergripande mål är att bördig mark i första hand ska reserveras för nu- eller framtida livsmedelsproduktion, och att undvika exploatering som hindrar ett rationellt jordbruk.

FÖP:ens bidrag till miljömålet

Genom att i första hand hushålla med de befintliga markresurserna och minimera andelen jordbruksmark som tas i anspråk bedöms FÖP:en sammantaget främja målet om **Ett rikt odlingslandskap**.

God bebyggd miljö

"Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktig god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas". En förtätning av Hässleholms stad medför kortare avstånd till service, skola, arbete med mera. Komplettering och utbyggnad av befintliga gång- och cykelnät binder samman viktiga knutpunkter vilket kan locka fler till att cykla och gå. Närheten till befintliga knutpunkter för kollektivtrafiken bidrar även till ökade kollektivtrafikresor vilket är positivt för boendemiljön och invånarnas möjlighet till rörlighet.

FÖP:en föreslår förtätning som en bärande princip vilket medför att hänsyn visas till befintlig bebyggelse och befintliga strukturer för att kunna utveckla och förstärka befintliga och nya värden. En tätare bebyggelse och nya etableringar kan bidra till att bullernivåer förändras eller förstärks. En god ljudmiljö bör eftersträvas och riktvärden för buller följas.

FÖP:en anger tydligt att förtätning inte enbart handlar om att infoga ny bebyggelse utan även nya mötesplatser, parker, multifunktionella ytor mm för att staden ska bli attraktiv och robust och klara en hållbar utveckling och ett förändrat klimat.

FÖP:ens bidrag till miljömålet

Flera av ovan nämnda åtgärder som föreslås i FÖP:en bedöms bidra positivt till miljömålet **God bebyggd miljö**.

Ett rikt växt- och djurliv

"Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, förnuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystemens samt deras funktioner och processer ska värnas. Arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation. Människor ska ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald, som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd."

Jämfört med nollalternativet innebär FÖP:en en minskad exploatering av markresurser. I den fördjupade översiktsplanen föreslås även ett antal områden för utveckling av natur och rekreation - områden som även fungerar som viktiga spridningskorridorer för djur och växter.

Kommunens mål är att vattendrag, sjöar och våtmarker ska hållas friska och levande, med en stor variation av arter och med en naturlig reproduktion. I fortsatt planarbete är det även viktigt att i känsliga miljöer utföra natur- och vatteninventeringar för att identifiera platsens specifika värden.

FÖP:ens bidrag till miljömålet

Framförallt föreslår FÖP:en utbyggnad genom förtätning av befintlig stadsbebyggelse. Viss andel skog- och jordbruksmark tas i anspråk samtidigt som flera grönområden föreslås få skydd. Under förutsättning att fortsatt planering och utveckling sker med stor hänsyn till befintliga växt- och djurvärden i mark och vatten bedöms FÖP:en inte motverka miljömålet Ett rikt växt- och djurliv.

4. Konsekvenser teman

► TEMA STADSLIV, ATTRAKTIONSKRAFT OCH SOCIALA VÄRDEN

se beskrivning Tema stadsliv, attraktionskraft och sociala värden.

Konsekvenser barn och unga

Enligt FÖP:en kommer fokus under kommande planperiod vara att se till att de gång- och cykelvägar som används ofta av skolornas elever ska vara trygga och säkra. FÖP:en bedöms bidra till att öka barns och ungas rörelsemöjligheter. Satsningar på knutpunkter och mötesplatser för barn och unga är också viktigt, såsom idrottsanläggningar, fritidsgårdar och lekplatser. Dessa platser ska vara trygga och väl underhållna samt ha god tillgänglighet. Österås idrottsområde bidrar positivt till folkhälsan.

Vid förtätning ska det finnas tillräckliga friytor per barn på förskolegårdar och skolgårdar, annars riskerar skolgårdarna att begränsa barnens möjligheter till lek och utevistelse, något som också kan påverka barnens hälsa och motoriska utveckling. Barn och unga är känsligare för buller än vuxna, vilket också behöver beaktas vid lokalisering av nya förskolor för att skapa goda skolmiljöer. FÖP:en anger att hänsyn ska tas till barn och ungas perspektiv i planeringen. Detta innebär även att barnen ska ha tillgång till goda sol- och skuggförhållanden samt stimulerande utemiljöer.

Konsekvenser trygghet och aktivitet

FÖP:en föreslår att bebyggelsen ska koncentreras till starka kollektivtrafikstråk samt ha god koppling till gång- och cykelstråk. Genom föreslagen förtätning och mer bebyggelse, exempelvis utmed Garnisonsvägen och Hovdalavägen, kan stråken upplevas som tryggare. Genom omvandling till blandad stadsbebyggelse i Västra centrum och Norden, samt ute på Garnisonen, kan också den upplevda tryggheten öka.

Den gröna strukturen i samhället är viktig för hälsan. Att röra sig i naturliga miljöer kan ge förbättrad kondition, ökad koncentrationsförmåga, minskad stress och sänkt blodtryck. Enligt FÖP:en ska den gröna strukturen stärkas och utvecklas som en av kommunens främsta tillgångar. I FÖP:en föreslås utveckling av ett antal grönområden och rekreationsområden. Konsekvenserna blir att möjligheterna för närrekreation förbättras och

säkras, samtidigt som en utveckling kan gynna fler hässleholmsbor och även besökare.

Garnisonen, ett område som omges av värdefull natur, kommer även fortsättningsvis att kunna användas för rekreation. Detta då FÖP:en pekar ut den bevaransvärda naturen som skyddsvärd samt sparar de stråk som kopplar samman vandringslederna med Hässleholm C och omgivande natur, exempelvis Finjasjön.

Föreslagen utbyggnad vid Stattena/Björklunda minskar närrekreationsområdet för befintliga boenden i området men även här föreslås två naturområden skyddas.

Konsekvenser attraktivitet

FÖP:en föreslår fastighetsindelingsbestämmelser och tredimensionell fastighetsbildning. Genom att förtäta och skapa tydligare stråk kan FÖP:en bidra med att stärka befintliga mötesplatser och att skapa nya i omvandlingsområden som Västra centrum och Garnisonen. Även vid förtätning anger FÖP:en att nya mötesplatser ska skapas. En social och funktionsblandad stad bidrar till att människor trivs och mår bra. En ökad attraktivitet kan bidra till att fler människor väljer att bosätta sig i staden, därmed ökar också skatteintäkter och kundunderlag. En försköning och attraktivitetshöjning av områden kan dock bidra till att boendekostnader ökar och människor med låga inkomster kan få svårare att bo kvar.

► TEMA BOSTÄDER

se beskrivning Tema bostäder.

Konsekvenser bostäder och livsmiljö

Kommunens ambition är att erbjuda ett varierat bostadsutbud, genom att bland annat förtäta befintlig bebyggelse med ett blandat bostadsutbud. Detta kan bidra till ökad integration av olika samhällsgrupper.

FÖP:en möjliggör för utbyggnad av nya bostäder med betoning på att det ska ske i blandad stadsbebyggelse. Fler lägenheter, bl.a. marklägenheter, kan bidra till omflyttning och att fler kommer in på bostadsmarknaden. Detta då den äldre befolkningen boende i villor efterfrågar lägenheter, något som kan innebära att fler småhus kan frigöras till barnfamiljer. Små lägenheter i centrala lägen är även attraktivt för den yngre befolkningen. Nyproducerade bostäder är dock ofta dyra eller har höga hyreskostnader, vilket kan göra att dessa områden inte blir tillgängliga för alla grupper i samhället. Detta kan i sin tur bidra till segregation.

Stora eller snabba förändringar i staden kan påverka sociala strukturer vilket är en risk, tex vid omvandlingen av Västra centrum och Garnisonen. Nya stadsområden och förtätning kan också påverka stadens identitet då tillskotten blir helt nya objekt i stadsväven.

FÖP:en föreslår funktionsblandad bebyggelse med verksamheter, service och handel integrerat med bostäder, samt utåtriktade gator med entréer mot offentliga gaturum. Detta kan bidra till att staden upplevs som mer levande och tryggare då fler människor syns, ser, och rör sig i de offentliga rummen.

FÖP:en föreslår nya bostäder i stationsnära läge och i lägen med en god kollektivtrafikkoppling till stationen. Detta möjliggör för boende att resa hållbart.

► TEMA JÄRNVÄG OCH STATION

se beskrivning sid Tema järnväg och station.

Konsekvenser järnväg och station

En utvecklad järnvägstrafik genom spårutbyggnad (dubbelspår, mötesspår m.m.) och en ny station för höghastighetståg, möjliggör för en förbättrad tågtrafik via Hässleholm. Rollen som central knutpunkt förstärks i regionen. För att utvecklingen av järnvägen inte ska resultera i än större barriärverkan krävs att nya och bättre passager tillskapas, inte minst för gång och cykel.

FÖP:en föreslår en omvandling av den västra sidan av centrum. Om höghastighetståget förläggs till denna sida kommer de nya spåren och stationen att ta markyta i anspråk för att fyra nya spår ska kunna inrymmas. Beroende på om spåren kan gå på pelare eller ligga i markplan behövs olika stora markytor. Trafikverket har olika utredningsområden utmed järnvägen och det finns en risk att både befintlig bebyggelse och ny bebyggelse som föreslås i Västra centrum med samma avstånd till järnvägen som den befintliga, kommer i konflikt med det ytbehov höghastighetståget har. Kommunen förespråkar en höghastighetsbana på pelare genom staden, detta då många kvarter annars skulle komma att behöva rivas. Se även konsekvensbeskrivningen under Riksintresse kommunikationer. Samtliga befintliga järnvägar utgör riksintresse för kommunikationer.

På sikt planeras dubbelspårsutbyggnad på Skånebanan enligt en åtgärdsvalsstudie för banan. Det finns också planer på att gräva ner Skånebanan som idag korsar stambanan i plan. Var de nya spåren kommer att komma upp igen kan påverka hur mycket plats som behövs i stadens västra sida för att även höghastighetstågens nya spår ska kunna rymmas.

I Kärråkra, utmed södra stambanan, är en underhållsdepå för persontåg detaljplanerad och under uppförande. Då spårdragningen av eventuellt höghastighetståg är oklar i denna del kan det inte uteslutas att underhållsdepån påverkas av höghastighetsbanan.

Höghastighetstågbanan kan konkurrera med framför allt inrikesflyg vilket ger betydligt lägre koldioxidutsläpp per kilometer. Flyget släpper även ut kväveoxider och vattenånga på hög höjd vilket även påverkar klimatet.

► TEMA TRAFIK

se beskrivning Tema trafik.

Konsekvenser väginfrastruktur

FÖP:en föreslår förtätande åtgärder vilket medför bättre utnyttjande av befintlig väginfrastruktur. I de områden som föreslås för ny bebyggelse kommer nya lokalgator att behövas byggas ut, vilket innebär kostnader för kommunen. Omvandlingsområdena kan också komma att behöva kompletteras med nya gator. I flera fall är dock gaturummen för storskaliga och behöver snarare skalas ned för sänkta hastigheter, minskat buller, bättre dagvattenupptagning och skuggning samt gång- och cykelmöjligheter.

Verksamhetsområdet Hässleholm Nord behöver anslutas via en ny trafikplats.

Konsekvenser parkering

Parkeringsbehovet i stadens centrala delar behöver samordnas för att inte skapa negativa konsekvenser. FÖP:en föreslår cirka fyra centralt placerade och innovativt utformade parkeringshus som bidrar till att minska söktrafik i centrum samt frigör ytor för gatuliv, möjliga bygggrätter, grönytor, ytor för dagvattenhantering mm. Parkeringshus möjliggör FÖP:ens föreslagna förtätning, stora hårdgjorda markparkeringar motverkar målet. En utmaning är att skapa attraktiva och mångfunktionella parkeringshus som inte bidrar till en upplevd otrygghet i stadsrummet. FÖP:en förespråkar även bil- och cykelpooler.

Konsekvenser kollektivtrafik

Föreslagna utbyggnadsområden ligger lokaliserade så att de kan förstärka redan befintliga kollektivtrafikstråk i staden, där trafiken kan utökas och utvecklas. I vissa delar behöver kollektivtrafiken byggas ut för att bilda ett starkt stråk. En tillgänglig kollektivtrafik bidrar till att minska bilberoendet. FÖP:en föreslår att stadsbusslinjerna ska bli genare än i dagsläget, något som kan bidra till att fler väljer att resa kollektivt.

Konsekvenser gång och cykel

I FÖP:en föreslås en förtätning inom en 1,5 km radie i från centrum, vilket bedöms vara tillgängligt genom gång och cykling. FÖP:en föreslår en förstärkning och komplettering av det befintliga gång- och cykelnätet. I trafikplanen för Hässleholm har olika länkar identifierats

där nätet behöver byggas ut. Ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät bidrar till att koppla samman stadens delar och ökar säkerheten för de oskyddade trafikanterna. Ett antal nya kopplingar över/under järnvägarna har också identifierats vilket bidrar till att minska barriärverkan. Tillgängligheten till de tätortsnära grönområdena ökar också med gena och säkra kopplingar för gång- och cykeltrafikanter.

En förtätning medför kortare avstånd till service, arbete med mera, vilket gör det lättare att gå och cykla eller åka kollektivt. Detta ökar tillgängligheten för allmänheten och olika samhälls- och åldersgrupper oavsett ekonomiska och sociala förutsättningar.

Konsekvenser transporter

FÖP:en anger att det är riksvägarna 21 och 23 som ska fungera som genomfartsvägar, något som skulle ge en minskad belastning av tung trafik genom staden. I FÖP:en föreslås ett verksamhetsområde utmed Helsingborgsvägen, vilket kan innebära mer biltrafik till detta område. Hässleholm Nord är dock det primära verksamhetsområdet för nya verksamheter, utöver förtätning bland befintliga verksamheter på Låreda. Hässleholm Nord har möjlighet att ansluta till järnvägen och få gods levererat via tåg. Låreda har redan ett industrispår för transport av gods. FÖP:en föreslår att industrispåret ska elektrifieras.

Prioritering av gång- och cykeltrafik och bussars framkomlighet nära stationen kan minska behovet av egen bil (och dess miljöpåverkande emissioner) vid pendling. Genom förtätning med fler bostäder i kollektivtrafiknära områden, genom satsningar på ett förbättrat gång- och cykelvägnät (med färre barriärer) samt genom att verka för effektiva och hållbara stråk för godstransporter gynnar FÖP:en ett mer energieffektivt samhälle. FÖP:ens förslag om sänkta hastigheter och minskad genomfart av motortrafik i centrum kan bidra till en förbättrad ljudmiljö och därigenom förbättrad hälsa.

► TEMA GRÖNSTRUKTUR

se beskrivning Tema grönstruktur.

Konsekvenser värdefull natur

I FÖP:en pekas 14 särskilt värdefulla naturområden ut. Fyra av dessa 14 extra värdefulla och bevaransvärda naturområden planeras även att bli så kallade kommunala naturreservat. Områdena består främst av stora sammanhängande ädellövsområden, alsumpskogar eller liknande. Gemensamt för alla 14 områden är att det krävs att områdena bevaras och sköts på ett sätt som säkerställer att deras värden består, inte minst för att uppnå statens miljömål. Genom att peka ut dem som extra värdefulla och skyddsvärda garanteras ett långsiktigt bevarande av biologiskt och socialt mycket viktiga miljöer.

Stora arealer naturmark värnas i FÖP-förslaget från ny sammanhängande bebyggelse. Den biologiska mångfalden gynnas av att stora naturområden med sammanhängande tätortsnära natur skyddas mot större ingrepp. Inom FÖP-området finns system av ädellövskog som planläggs och pekas ut som bevaransvärda. De stora sammanhängande ädellövsområdena inom FÖP-området ingår i de utpekade klass 1- och 1*-områdena och skyddas därmed ytterligare från fragmentering.

FÖP:en pekar ut behovet av att ta fram en ny detaljplan för det föreslagna kommunala naturreservatet Kattamarken (område nummer 4), ett område med alsumpskog som i dagsläget är planlagt för industri. Om detaljplanen inte upphävs kommer markanvändningen industri innebära skada på rekreativt, biologiskt värdefull och vattenhållande natur. Utbredningen av naturområdet har redan begränsats i norr vid tidigare exploatering.

Magle våtmark föreslås som ett klass 1-område samtidigt som det utgör verksamhetsområde för reningsverket i FÖP-förslaget. En risk som föreligger är att det kan bli en konflikt mellan de olika användningarna. Det kan drabba allmänhetens tillgänglighet till våtmarkerna, detta då områdets primära samhällsfunktion är som reningsverksområde.

Konsekvenser ekosystemtjänster

FÖP:en förspårar främst förtätning och omvandling av redan i anspråktagen mark. Förtätning kan dock innebära att gröna ytor byggs bort. Därmed riskerar

staden bli känsligare för skyfall och värmeböljor. Stadens kvarvarande grönytor kan också utsättas för ett alltför hårt slitage när fler människor ska samsas om ytorna. För att hindra en sådan utveckling föreslår FÖP:en en konsekvent förtätning, utveckling och ökad multifunktionalitet även gällande grönytor. FÖP:en tar ställning för att vid planering av nya områden för blandad stadsbebyggelse alltid i ett tidigt skede planera för och anlägga en grön infrastruktur. Exempelvis föreslås en ny stadsdelspark i området Norden.

De naturområden som lyfts i FÖP:en har alla olika karaktär och marken brukas idag på skilda sätt; park, skog, bete mm. Naturmarken fyller en viktig roll för dagvattenhanteringen och för rening av vatten samt för bevarandet av biologisk mångfald. En minskning av den biologiska mångfalden kan innebära svårigheter med att hantera flera utmaningar, exempelvis matproduktion åt en ökande befolkning. Genom att i FÖP:en lyfta betydelsen av ekosystemtjänster, som i sin tur är beroende av en bibehållen biologisk mångfald, läggs grunden för ett mer hållbart stadsbyggande. Även utpekandet av extra värdefulla naturområden utgör en garant för bevarandet av viktiga biologiska värdekärnor och korridorer, som i sin tur utgör förutsättningen för en fortsatt variations- och artrik stadsnära miljö.

Konsekvenser rekreation och friluftsliv

FÖP:en pekar ut parker och stora sammanhängande grönområden med tätortsnära natur av betydelse för hela staden, för närrekreation, friluftsliv, idrott och fritid.

FÖP:en lyfter även de sociala ekosystemtjänster som en välplanerad grön infrastruktur bidrar med. Forskning visar att tillgång till meningsskapande mötes- och rekreationsområden spelar stor roll för människans fysiska och psykiska hälsa. Exempelvis kan stressrelaterade sjukdomar och de kostnader som tillkommer i och med sjukskrivningar och vård, reduceras. Parker, natur och grönstruktur kan också bidra med kylande effekter och en förbättrad luftkvalitet i en tätare stad. Detta har positiva hälsoeffekter för de människor som bor och verkar i Hässleholms stad.

► TEMA KOMMUNAL SERVICE

Se beskrivning Tema kommunal service.

Konsekvenser skolor och förskolor

FÖP:en föreslår flera omvandlingsområden med förtätning och nybyggnation. Det kommer att uppstå behov av att anordna nya skolor och förskolor till boende i områdena. FÖP:en presenterar en beräkning av det framtida platsbehovet och identifierar platser där det kan vara lämpligt att uppföra nya skolor och förskolor. I FÖP:en presenteras också ytanspråk för att kunna tillskapa en god utemiljö med tillräckliga utrymmen för lek, lärande och rekreation. För barn i förskolan ska 40 kvm per barn tillskapas, för barn i grundskolan 30 kvm. En allt tätare stad kan riskera att tränga undan barnens behov av stimulerande utemiljöer. Därför är det viktigt att FÖP:ens ställningstagande om att tidigt i planeringsskedet ta höjd för utemiljöns yt- och kvalitetsbehov, följs.

Konsekvenser vård och omsorg

FÖP:en möjliggör för en ökad befolkning och en planeringsberedskap för ca 4 500 nya bostäder. Befolkningsökningen innebär en ökad efterfrågan och ett ökat behov av omsorg i form av exempelvis hemtjänst, platser i särskilda boenden mm. Genom att ha en god planeringsberedskap underlättas processen vid behov av nybyggnation av t ex särskilt boende, vårdcentraler etc.

FÖP:en anger att kommunen ska verka för att gruppboendestäder och serviceboendestäder integreras i det ordinarie bostadsbeståndet, något som kan bidra till en större delaktighet i samhället och självständighet för de boende.

Ett ökat invånarantal ökar även kostnaderna för kommunal service såsom barnomsorg, skolor och äldreomsorg. Fler boende i kommunen kan potentiellt öka skatteunderlaget och det blir fler invånare som kan dela på gemensamma kostnader för exempelvis parker, skola, vård och service.

Konsekvenser räddningstjänst

I FÖP:en möjliggörs för en ny placering av räddningstjänsten strax öster om Ljungdala utmed Stobывägens norra sida. Här föreslås ett mindre område med blandad stadsbebyggelse där räddningstjänsten kan lokaliseras. Platsen har god tillgänglighet för att klara

insatstider samt har närhet till motionsslingor (varav en slinga har elljus) i omringliggande grönområde. Området går också att nå via befintligt gång- och cykelnät. Att placera räddningstjänsten inom FÖP-området bidrar till en bättre hushållning med marken och ligger i linje med ambitionen om ansvarstagande förtätning.

Konsekvenser fritid

Förtätning av staden ökar kundunderlag för det lokala utbudet av service, idrotts- och fritidsanläggningar och mötesplatser. FÖP:en föreslår att idrottsområdet vid Österås utökas åt söder. Ett nytt badhus ryms inom användningen blandad stadsbebyggelse och kan placeras på flera olika plaster i centrum. FÖP:en anger inte någon specifik plats för placeringen.

Verksamhetsområdet Österås utvecklas på sikt till en stadsdel med blandad stadsbebyggelse som ger förutsättningar att även bo nära idrottsområdet. FÖP:en lyfter också behovet av att på ett bättre sätt koppla Österås till gång- och cykelnätet för att barn och unga på ett enkelt och tryggt sätt ska kunna ta sig till området.

FÖP:en bedöms inte påverka biblioteken på ett negativt sätt, snarare kan biblioteket och kulturhuset stärkas som kulturellt nav i och med utbyggnaden av stationen till en höghastighetsstation.

► TEMA NÄRINGS- LIV, HANDEL OCH TURISM

Se beskrivning Tema näringsliv, handel och turism.

Konsekvenser handel och verksamheter

Den redan ianspråktaga markens användning effektiviseras i FÖP:en och behovet av att ta ny mark i anspråk, för bebyggelse och verksamheter utanför staden, minskar. Utbyggnaden av nya områden medför kostnader för utbyggnad av infrastruktur för VA, bredband, lokalgator, gång- och cykelvägar etc. Förtätning av verksamhetsområden kan ske, t ex genom att fler gator byggs så att mer mark blir tillgänglig, och med förtätning på höjden, t ex genom tredimensionell fastighetsbildning.

De utvecklingsområden som föreslås för verksamheter kan bidra till fler arbetstillfällen vilket bidrar till en ökad ekonomisk trygghet för kommunen och dess invånare. Möjligheter att förtäta med lättare, ej störande verksamheter, service, utbildning, idrott, friluftsliv, rekreation och evenemang skapar möjlighet för det lokala näringslivet att utvecklas.

För att tillgängliggöra Hässleholm Nord, som i FÖP:en pekas ut som det primära området för nya störande verksamheter krävs att en ny trafikplats byggs utmed väg 23. Delar av kostnaderna för att uppföra trafikplatsen kommer att behöva bekostas av kommunen. Utan trafikplatsen kommer verksamhetsområdet inte att kunna användas. Området behöver också kopplas till VA-nätet, något som också innebär en kostnad.

FÖP:en föreslår blandad stadsbebyggelse på delar av områden som idag innehåller störande eller transportintensiva verksamheter, tex på Garnisonen. Dessa verksamheter kan komma att påverkas om man på sikt upprättar detaljplaner som endast medger mindre störande verksamheter. FÖP:en anger också att transporten av farligt gods på industrispåret i Låreda på sikt ska upphöra. Detta kan få ekonomiska konsekvenser för verksamheter som använder spåret till farligt godstransport.

Ett ökat invånarantal och fler besökare, leder till bättre förutsättningar för handeln. En ökad koncentration av människor som bor, arbetar och rör sig inne i centrum

ger ett utökat kundunderlag. I FÖP:en anges att det inte ska finnas konkurrerande handel till centrumhandeln i externa lägen. Den handel som tillåts utmed infartsvägarna ska ha en understödjande funktion, och bidra till en mångfald av utbud i Hässleholm. Ett brett utbud kan bidra till att fler väljer att handla i Hässleholm då man upplever att man hittar det man efterfrågar.

Möjligheter att förtäta med handel och verksamheter längs med Helsingborgsvägens norra sida skapar möjlighet för det lokala näringslivet att utvecklas. Förtätning med handel och verksamheter föreslås främst på redan ianspråktagen mark utmed Helsingborgsvägen. På utpekad plats på Helsingborgsvägens södra sida kan nya verksamheter också etableras.

Konsekvenser besöksnäring

FÖP:en lyfter särskilt stadens närhet till värdefull natur samt den unika tillgången till vandringsleder direkt ifrån Hässleholm C som särskilt viktigt för stadens, och hela kommunens, besöksnäring. Att FÖP:en pekar ut flera särskilt värdefulla naturområden i staden som ska skyddas och utvecklas bidrar till en fortsatt utveckling av vandrings- och turismen såväl som en rekreativ vardag för boende i staden.

► TEMA MILJÖ, HÄLSA OCH SÄKERHET

Se beskrivning Tema miljö, hälsa och säkerhet.

Konsekvenser trafikbuller

Enligt den risk- och bullerutredning som tagits fram av Ramböll och WUZ 2014 och som uppdaterades av Briab 2017 framgår att det finns bullerstörningar utmed stambanan och järnvägarna. Enligt trafikplan för Hässleholms stad (på remiss under 2017) finns det flera områden i staden som är bullerstörda och där riktvärdena för buller överskrids.

Bullerutredningarna behöver kompletteras för att bedöma var det är lämpligt med olika typer av bebyggelse samt hur man med hjälp av utformning, placering och material kan klara gällande riktvärden för trafikbuller. En utbyggnad av järnvägen skulle kunna medföra bullerpåverkan på närliggande bostäder, en fråga trafikverket kommer behöva hantera.

En placering av höghastighetståg med fyra nya spår igenom centrala Hässleholm riskerar att ha en betydande påverkan på bullernivåerna. Då det bland annat är oklart hur utformningen kommer att bli avseende placering i höjddplan och utformning av bullerskydd är det svårt att bedöma hur omfattande påverkan kommer att bli. Vissa höghastighetståg förväntas stanna i Hässleholm medan andra bara kommer att passera. Kommer hastigheten för passerande tåg upp över 250 km/tim har även aerodynamiskt buller betydelse för den totala bullernivån. Med de höga hastigheterna skapas aerodynamiskt buller som kommer av turbulensen i luften kring vagnkroppen och strömvatagaren på tågets tak. Det ger ett mer lågfrekvent buller som kan vara svårare att dämpa. Utformning och placering av bullerskärmar har stor betydelse för hur bullersituationen kommer att se ut. På längre sikt kan också antalet tåg komma att öka jämfört med trafiksituationen när banan tas i bruk och de bullernivåer som bullerskärmmningen dimensionerats för.

Den förtätning som föreslås i FÖP:en med bostäder nära järnvägen eller intill gator med stora trafikmängder kan resultera i störande buller för de boende. I Röingeområdet föreslås bullerskyddande åtgärder för ny och befintlig bebyggelse

Konsekvenser förorenad mark

Enligt Naturvårdsverkets MIFO-metodik har det

inom FÖP-området påträffats 123 förorenade objekt varav fem objekt klassats som mycket hög risk och sju objekt klassats som hög risk. 78 av objekten har inte riskklassats. Objekten är utspridda över hela staden men med ökad frekvens i anslutning till järnvägen och vid verksamhetsområden. Risk för föroreningar föreligger inte bara där det sedan tidigare funnits industrier utan även vid andra typer av verksamheter, t ex plantskolor och områden där det använts förorenade fyllnadsmassor. Fyllnadsmassor kan vara svåra att känna till då massorna kan komma från källor utan koppling till ursprungsplatsen.

Vid förtätning, särskilt inne i centrum, föreligger risk att marken är förorenad. Närvaron och förekomsten av föroreningar behöver utredas i varje planuppdrag där det kan finnas misstanke om förorening.

Konsekvenser miljöfarlig och störande verksamhet

Det finns ett antal verksamheter inom staden som klassas som tillståndspliktiga miljöfarliga verksamheter. Dessa verksamheter har tillstånd för sin verksamhet enligt Miljöbalken, och deras påverkan på omgivningen har bedömts utifrån avståndet till befintlig bostadsbebyggelse.

I FÖP-förslaget finns utpekade områden för verksamheter som kräver skyddsavstånd. Samtidigt uppmuntras en funktionsblandning. Det finns risk att det uppstår konflikter mellan verksamheter och boende i den blandande staden, även om det är bostadsbebyggelsen som sätter begränsningarna för störningen. Exempelvis kan frågor som rör transporter till verksamheter vara svårare att begränsa om de upplevs som frekventa av boende.

Befintliga industriverksamheter inom planområdet ligger generellt med relativt goda avstånd till bostadsbebyggelse, vilket minimerar riskerna för eventuella störningar. Med det redan detaljplanerade verksamhetsområdet, Hässleholm Nord, kommer det att finnas möjlighet för viss störande och miljöfarlig verksamhet att omlokaliseras till ett mer externt läge för att istället ge plats för annan, mindre störande verksamhet närmare bostäderna.

Det kommunala reningsverket är en B-anläggning och FÖP:en fastslår ett inre skyddsavstånd på 300 meter, samt ett påverkansområde på 300-1000 meter.

Konsekvenser industri- och verksamhetsbuller

Boverket har tagit fram en vägledning med riktvärden för industri- och annat verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder (Rapport 2015:21). Enligt Boverket föreslås olika bullerzoner med olika typer av användning, beroende på bullernivå. Då det saknas en bullerutredning för industri- och verksamhetsbuller i FÖP:en går det inte att peka ut några särskilda områden där nivåerna överskrids.

FÖP:en föreslår Hässleholm Nord som primärt verksamhetsområde, samt befintligt område på Låreda. Ett mindre nytt verksamhetsområde föreslås utmed Helsingborgsvägen. Ett befintligt planlagt industriområde föreslås också tas bort. De utpekade områdena bedöms inte bidra till att bostäder utsätts för överskridna eller förhöjda bullernivåer då områdena generellt ligger långt från befintlig bebyggelse. Hur FÖP:ens nya verksamhetsområden bidrar till en förändrad bullersituation är dock svårbedömt eftersom det inte är känt vilka verksamheter som kommer att etableras. Om Boverkets riktlinjer följs vid placering av ny bebyggelse (se Tema miljö, hälsa och säkerhet) bedöms risken för negativa effekter till följd av ett genomförande av FÖP:en som liten.

Konsekvenser vibrationer

Förtätning nära järnvägen kan leda till ökade vibrationer. Grundläggningssätt och om marken mellan byggnaden och rälsen är hårdgjord eller ej kan påverka i vilken omfattning vibrationerna sprider sig. Utbyggnad av höghastighetsspår kommer också att påverka mängden vibrationer för omkringliggande bebyggelse.

Konsekvenser radon

Håssleholms stad ligger i ett normalriskområde för markradon. Beroende på om grundläggningssättet uppförs radonsäkert eller ej förekommer risk för markradon. FÖP:en anger att byggnader ska uppföras radonsäkert och markradon bedöms därför inte utgöra en risk.

Konsekvenser elektromagnetisk strålning

FÖP:en förespråkar en utbyggnad av befintlig järnväg samt en centralt placerad höghastighetsjärnväg. Detta innebär sannolikt en ökad elektromagnetisk strålning i spårens närhet. Vid stadigvarande vistelse i anslutning till riskområden för elektromagnetisk strålning måste åtgärder

vidtas.

Konsekvenser farligt gods

Inom planområdet finns transportleder för farligt gods och ett antal anläggningar där farligt gods hanteras. De säkerhetsavstånd som gäller för dessa verksamheter är viktiga att beakta för att minimera riskerna för omgivningen.

I FÖP-förslaget föreslås att industrispåret till Låreda ska finnas kvar. Idag finns en verksamhet med gasoldepå som använder spåret som inte bedöms utgöra någon stor risk för hälsa och säkerhet. FÖP:en föreslår att man inte utökar med nya verksamheter som vill transportera farligt gods på spåret och att störande verksamheter på sikt avvecklas i Låreda och flyttas till Hässleholm Nord.

Anläggningar som hanterar brandfarliga och explosiva varor, som t ex gasoldepå och bensinstationer, innebär en risk för omkringliggande bebyggelse. FÖP:en anger att dessa på sikt bör lokaliseras utanför tätbebyggt område.

Generellt innebär etableringar av nya verksamheter som kräver transporter med farligt gods att andelen transporter ökar i kommunen. Detta kan i sin tur innebära ökad risk för olyckor. FÖP:en föreslår dock främst att verksamheter som hanterar farligt gods ska lokaliseras till Hässleholm nord. En sådan lokalisering skulle minska andelen transporter inom staden och därmed risken för skador orsakade av olyckor emd farligt gods.

Konsekvenser urspårningsrisk

En utredning avseende urspårningsrisk togs fram 2017 av Briab. Rekommenderade avstånd utgår från de kriterier för värdering av risk som redovisas i Länsstyrelsens riktlinjer (RIKTSAM) samt efter olika typer av markanvändning och skyddskonstruktioner. Om de avstånd och restriktioner som föreslås i utredningen hålls bedöms FÖP:en klara riskhänsynen enligt Länsstyrelsens riktlinjer. Den transport av farligt gods som sker på Låreda industrispår, och de risker transporterna medför, bedömdes inte kräva ytterligare riskreducerande insatser enligt Briabs undersökning.

► TEMA TEKNISK FÖRSÖRJNING

se beskrivning Tema teknisk försörjning.

Konsekvenser VA-system

I FÖP:en utnyttjas generellt befintlig infrastruktur då staden föreslås växa inåt. Fler fastigheter beräknas anslutas till VA-nätet om staden byggs ut enligt FÖP-förslaget, tex i Björklunda och i de områden som föreslås för förtätning. Detta kan leda till att VA-nätet behöver byggas ut på grund av den ökade belastningen. Om Garnisonsområdet byggs ut enligt förslaget kan ledningsnätet komma att behöva bytas ut då det utgörs av äldre ledningar, det samma gäller där det finns gamla kombinerade ledningssystem. Redan idag (2017) finns policybeslut om att ledningar i kommunen ska separeras.

En del av den nya bebyggelse som föreslås hamnar utanför verksamhetsområde för VA, t.ex. Björklunda. Björklundaområdet ligger dock i direkt anslutning till befintliga verksamhetsområden och planeras ingå i utökat verksamhetsområde för både vatten, spillvatten och dagvatten vid utbyggnad. VA-verksamheterna vatten, spillvatten och dagvatten förutsätts byggas ut precis som annan infrastruktur, t ex gator med cykelfiler och trottoarer, bredband och el-ledningar, förväntas byggas ut för de nya områdena.

Konsekvenser avloppsreningsverk

Kommunens avloppsreningsverk ligger inom område som riskerar att drabbas av höga vattennivåer och översvämning. Ett detaljplanearbete har initierats av huvudmannen för allmänt VA i Hässleholms kommun, Hässleholms Vatten, för att bland annat säkra anläggningen mot framtida översvämning.

Det i FÖP:en föreslagna påverkansområdet mot nordost baseras på att det fortsätter att vara vassbäddar i denna del med 600 meters påverkansområde (till skillnad mot 1000 meter för de tyngre processerna), något som kan ge konsekvenser för reningsverket. Om processerna ändras inne på reningsverket efter att ny bebyggelse tillkommit i Björklunda, finns en risk att det tillkommer fler människor som kan klaga på luktolägenhet. Klagomålen kan i sin tur föranleda att Hässleholms Vatten måste vidta åtgärder för att motverka att det uppstår luktolägenhet. Erfarenheter från andra kommuner visar att inkapslingar och dylikt kan medföra betydande kostnader. Kommunen har dock tillsammans med

Hässleholms Vatten gjort bedömningen att en sådan utveckling av verksamheten inte är aktuell.

En möjlig konsekvens är också att den tillkommande nya bebyggelsen som föreslås i FÖP:en medför att risken för klagomål om luktolägenhet ökar. Det finns också en risk att klagomål inkommer från någon av de befintliga bostäderna inom 1000 meter. Det finns en osäkerhet avseende hur luktolägenhet mäts och hur pass störda människor upplever sig bli, vilket gör lukt svårt att mäta och förutsäga.

Det förekommer en risk att människor som vistas stadigvarande inom skyddsavståndet utsätts för förhöjda halter av bakterier och för buller samt luktolägenheter. FÖP:en föreslår att de bostäder som inte blivit prövade i en detaljplan ska planläggas för natur i kommande detaljplan för reningsverket. FÖP:en föreslår att vegetationsridåer ska uppföras för att skydda mot lukt. Det finns en risk att detta inte kommer till stånd i samband med efterföljande detaljplaneprocesser. Även om det säkerställs i separata avtal finns också en risk att ridån försvinner på längre sikt, t ex genom naturhändelser som kraftig storm eller skogsbrand eller att avtal inte följs. De skyddande effekter som åberopas i FÖP-förslaget riskerar då att utebli.

Inom ramen för FÖP-förslaget möjliggörs för mellan ca 4000-5000 nya bostäder vilket ger upptill 10 000 tillkommande personekvivalenter (det bor ca 2 personer per bostad i Hässleholm enligt statistik från SCB) om förslaget blir fullt utbyggt. Denna befolkningsökning bedöms kunna hanteras inom reningsverkets befintliga miljötillstånd men detta kan ändå komma att behöva omprövas då nya krav på rening av partiklar, läkemedelsrester mm. kan bli aktuellt.

Magle våtmark, som är en teknisk anläggning för reningsverket, används idag även för rekreation och ligger inom riksintresse för friluftsliv, samt är utpekad som ett klass 1 område FÖP:en. Här kan en möjlig konflikt uppstå mellan de som besöker området för rekreation och de reningsprocesser som sker i dammarna. Våtmarkens primära funktion är dock som teknisk anläggning för rening och rekreativintresset är här sekundärt. Skulle visa sig att det t.ex. etableras smittspridande insekter i våtmarken så kan tillgängligheten för allmänheten behöva begränsas vissa delar av året.

Konsekvenser dricksvatten

Den förtätning som förespråkas i FÖP:en kan potentiellt leda till en minskning av bildandet av grundvatten. Detta beror på att en ökad andel hårdgjorda ytor leder till att vatten sköljs bort istället för att infiltreras.

I FÖP:en föreslås ingen ny bebyggelse i den primära skyddszonen vid Galgbacken. I den sekundära zonen kan det dock tillkomma ny bebyggelse. För att det inte ska uppstå någon risk behöver detaljplanebestämmelser säkerställa att skyddsföreskrifterna följs, exempelvis källarfria byggnader, anslutning till den kommunala dagvattenhanteringen mm. Saknas sådana planbestämmelser finns det risk för negativ påverkan. Vissa risker som potentiellt kan skada vattentäkten kan vara svåra att reglera i en detaljplan eller att kontrollera. Risken för negativ påverkan är dock inte särskilt stor när det gäller boendeändamål och aktiviteter som hör till denna markanvändning. Vid ny föreslagen bebyggelse inom det berörda området krävs dock en specifik bedömning då det kan finnas restriktioner gällande schaktning mm.

Vid Kringelvägen förekommer en konflikt mellan vattentäkten och Norra Kringelvägen. Denna bedöms inte förvärras p grund av FÖP-förslaget.

Konsekvenser fjärrvärme

De utvecklingsområden som föreslås i FÖP:en bedöms kunna försörjas med fjärrvärme. I Garnisonen finns idag fjärrvärme till den befintliga bebyggelsen. Vid de omvandlingar som föreslås i FÖP:en kan den nya bebyggelsen ansluta till den befintliga huvudledningen. Även i Björklunda kan befintligt nät förlängas till att omfatta ny bebyggelse.

Konsekvenser avfallshantering

Fler invånare ger större mängder avfall. FÖP:en bedöms inte ha någon negativ påverkan på avfallshanteringen. Mängden avfall är, förutom antalet personer, beroende av faktorer som inte FÖP:en påverkar, t ex användningen av papper vid reklamutskick, konsumtion och varors förpackningar och hur dessa är utformade etcetera.

Konsekvenser bredband

FÖP:en bedöms inte påverka förekomsten av bredband negativt, snarare positivt då en tätare bebyggelse innebär att fler kan ansluta till samma fibernät. Fibernätet planeras utökas med de nya områdena, precis som avseende annan infrastruktur.

Konsekvenser kraftledningar

FÖP:en föreslår att de luftburna ledningar, som går in i stadens nordöstra delar vid Ljungdala och Läreda (utmed Kringelvägen), grävs ner. I Ljungdala innebär det att markyta frigörs till annat och att färre personer utsätts för elektromagnetisk strålning (även om bostäderna håller ett visst avstånd till ledningarna). Även i Läreda kan marken utnyttjas effektivare om ledningarna grävs ned.

► TEMA KLIMATANPASSNING

se beskrivning Tema klimatanpassning.

Konsekvenser värmeböljor

FÖP:en föreslår skuggande trädplanteringar som ett sätt att hantera extrema värmeböljor men även som skydd mot UV-strålning. Detta gäller parker och torg men också längs med trottoarer och cykelfiler i gatumiljö. Att, precis som planförslaget förespråkar, planera för klimatsäkring av staden med hjälp av väldimensionerad och mångfunktionell grönstruktur kan komma att minska framtida kostnader för ett förändrat klimat.

Konsekvenser översvämning

Det finns en del befintlig bebyggelse inom områden som riskerar att översvämmas, dels vid Finjasjöns norra strand och dels utmed Almaåns sträckning genom planområdet. Även reningsverket ligger inom område som hotas att översvämmas. Översvämningar kan innebära enorma kostnader för samhälle såväl som individ. I nya områden som saknar fastställd höjd i detaljplan finns risk för översvämning om gatumark och allmänplatsmark ligger högre än byggrätten. I FÖP:en anges att nya detaljplaner nedströms vattendelaren ska höjdsättas för att säkerställa att det blir rätt lutning på marknivån ut från byggnaden. Det finns också områden med lågpunkter i FÖP-området som riskerar att översvämmas vid kraftiga skyfall. Även byggnation i båtadsområden och låglänta områden riskerar att leda till översvämningar. I FÖP-området föreslås några platser för ny bebyggelse som ligger inom båtadsområde (delar utmed Hovdalavägen, Torshem och Landhusen, Björklunda och nordöstliga delar av Röinge).

Vid större exploateringar anger FÖP:en att utjämningsmagasin i form av till exempel våtmarker ska anläggas. Om denna rekommendation följs och det finns möjlighet att reservera tillräckliga ytor för höga flöden minskar risken att bebyggelsen drabbas av översvämningar. Mer detaljerade skyfallskarteringar och översvämningsplaner kommer att tas fram inom arbetet med strategier för klimatanpassning.

Konsekvenser dagvatten

FÖP:en föreslår förtätning inne i Hässleholm. Flera av de ytor som kan förtätas är idag redan hårdgjorda. I de fall man förtätar på genomsläppliga ytor, t ex gräsbevuxen mark, kan det finnas risk för översvämning

om inte hänsyn tas till dagvattenhanteringen. Befintliga dagvattendammar föreslås finnas kvar, t ex söder om golfbanan, i Björklunda och i Låreda mfl).

Förtätning kan generellt bidra till att andelen hårdgjord yta ökar, vilket i sin tur ökar andelen dagvatten som måste tas om hand, vilket påverkar dagvattenhanteringen och ställer krav på dagvattensystemens kapacitet. Mer dagvatten kan även, om utformningen är god, bidra till vackra parkrum.

Dagvatten för med sig föroreningar från hustak, tomtmark, vägar och gator. Utsläpp av tungmetaller och fosfor till sjöar, vattendrag och grundvatten kan påverka vattenmiljön negativt. Om dagvatten inte flödesutjämnas kan även tillfällig nederbörd och översvämningar bidra till erosion. Detta kan ytterligare bidra till spridning av föroreningar i form av gödsel och partiklar från exempelvis åkermark och industrimark, vilket kan få negativa konsekvenser för vattenkvaliteten.

► TEMA KULTURMILJÖ

se beskrivning Tema kulturmiljö.

Konsekvenser värdefull kulturmiljö

Inom planområdet finns inga utpekade byggnadsminnen men däremot finns en hel del kulturhistoriskt värdefull bebyggelse identifierad, främst i de centrala delarna av Hässleholm. Ett stort antal objekt är belägna inom den zon som föreslås för förtätning av stadsbebyggelse i FÖP:en. Förtätning och komplettering i dessa miljöer kan komma att påverka de kulturhistoriska värdena om frågan inte beaktas i tillräcklig utsträckning. I de delar som idag består av lucktomter/luckkvarter kan en ny bebyggelse även hjälpa till att höja befintliga kulturvärden beroende på utformning och hänsyn.

Förtätning och komplettering i garnisonsområdet kan komma att påverka militära kulturhistoriska värden i bebyggelsen. En utbyggnad innebär även en tydlig omställning av områdets karaktär från dagens stora skala, byggd för militär verksamhet och dimensionerad för motorfordon, till införandet av en betydligt mindre och finmaskigare mänsklig skala.

En utbyggnad vid Statten/Björklunda kommer att påverka landskapsbilden, som domineras av ett småskaligt jordbrukslandskap. Här finns befintliga kulturvärden i form av gårdesgårdar och fågator. Dessa planeras behållas i stort sett intakta men kommer att ligga i ett helt nytt bebyggt landskap. Detsamma gäller områden kring Sjöröds gård och Röinge.

En eventuell höghastighetsbana och höghastighetsstation kan få en stor inverkan på stadslandskapet och stadens fysiska identitet.

LÄNSSTYRELSENS GRANSKNINGSSYTTRANDE

Enligt Plan- och bygglagen ska länsstyrelsens särskilda yttrande presenteras i sin helhet i antagandehandlingen. Alla inkomna yttranden under utställningen, samt kommunens svar på desamma, återfinns i utställningsutlåtandet.

Utställningsförslaget *Framtidsplan Hässleholms stad* var ute på utställning under vårvintern 2017-2018. På www.hassleholm.se kan du läsa utställningsgutlåtagandet med alla inkomna synpunkter och hur kommunen har bemött desamma.

Sök via:

www.hassleholm.se - Bygga, bo och miljö - Översiktsplan och detaljplaner
- Översiktsplan - Framtidsplan Hässleholms stad - Utställning

LÄNSSTYRELSENS GRANSKNINGSYTTRANDE
I SIN HELHET

Redogörelse för ärendet

Hässelholms kommun har översänt Framtidsplan för Hässelholms stad (här hänvisad till som Framtidsplanen), fördjupning av Hässelholms kommuns kommuntäckande översiktsplan till Länsstyrelsen för granskning enligt 3 kap. 7§ plan- och bygglagen (SFS 2010:900, här hänvisad till som PBL). Syftet med att ta fram en fördjupning av översiktsplanen för Hässelholms stad är att formulera strategier och mål för den fysiska utvecklingen av Hässelholms stad. Detta görs utifrån dagens (2017) kunskap och planeringsunderlag. Planen omfattar geografiskt området mellan väg 21 i norr, väg 23 i öster, Almaån i väster och Finjasjön samt reningsverket i söder. Framtidsplanen ersätter den gällande fördjupade översiktsplanen från 1995 och är samtidigt en ändring av den gällande övergripande översiktsplanen från 2007 i de delar i ÖP:n som berör staden. Den tidigare fördjupade översiktsplanen från 1995 innefattade även Finja, Hovdala, Tomestorp och Stoby. Tidsmässigt avgränsas fördjupningen till omkring år 2030, men med utblick mot 2050.

Under utställningstiden ska länsstyrelsen enligt 3 kap. 16 § PBL avge ett granskningsyttrande över planförslaget. Av yttrandet ska det framgå om:

- Förslaget inte tillgodoser ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken (MB)
- förslaget kan medverka till att en miljö kvalitetsnorm (MKN) enligt 5. kap MB inte följs,
- redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen inte är förenlig med 7 kap. 18 e § första stycket MB (strandskyddsområde),
- sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och
- en bebyggelse eller ett byggnadsverk blir olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Granskningsyttrandet ska i enlighet med bestämmelserna i PBL redovisas tillsammans med översiktsplanen. Om länsstyrelsen inte har godtagit planen i en viss del, ska detta anmärkas i planen.

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen anser att Framtidsplanen på ett tydligt sätt beskriver kommunens förutsättningar och utmaningar för staden. Redovisningen av delområden ger en bra sammanfattning av delområdenas karaktär och deras gröna, rekreativa och kulturmässiga värden. Dessa delområdesbeskrivningarna hade kunnat kompletteras med ställningstaganden, vägledning och riktlinjer för övriga sakområden, som nu hanteras på en mer översiktlig tematisk nivå. Av Framtidsplanen framgår att det också finns frågor som kvarstår att utreda i kommande Program-PM samt detaljplaneskeden vad gäller t.ex. översvämningens risk, dagvattenhantering, buller och risker avseende farliga verksamheter och markföroreningar. Det finns därför allmänna och statliga frågor som inte har sammanvägts i Framtidsplanen och som kommunen därför hänskjuter till kommande prövningar. Utöver att det därför inte går att bedöma om den markanvändning som föreslås är helt genomförbar för vissa områden riskerar också vissa frågor att bli svåra att hantera på en lokal nivå. Det gäller t.ex. störningar och risken för översvämning. Länsstyrelsens granskningsyttrande lämnar därför synpunkter på en mer övergripande nivå och blir en signal för vilka statliga intressen som kvarstår att bedöma vid kommande planläggning.

Länsstyrelsens övergripande ställningstaganden avseende skyldighet att lämna synpunkter enligt 3 kap. 16 § PBL anges här i punktform:

- Länsstyrelsens bedömning är att handlingarna inte visar hur genomförandet av Framtidsplanen tillgodoser berörda riksintressen. Frågan kvarstår därför att pröva vid kommande planläggning och prövningar.
- Länsstyrelsen bedömer att föreslagna bostadsområde med ny blandad stadsbebyggelse vid Björklund samt söder om östligaste Garnisonsvägen som ligger inom en radie av 1000 m från befintligt reningsverk riskerar att bli olämplig avseende risken för människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor avseende farliga och miljöstörande verksamheter.

Länsstyrelsens synpunkter

Riksintressen

Planering i eller i anslutning till ett riksintresse måste ske med utgångspunkt i de värden som riksintresset representerar. Riksintressena och deras värdebeskrivning anger förutsättningarna för vad som är möjligt att göra på platsen. Översiktsplanen ska ge översiktlig vägledning för efterkommande beslut och tillståndsprövning och ange hur riksintressena ska tillgodoses, dvs hur den mark- och vattenanvändning som föreslås kan genomföras utan påtaglig skada på riksintresset värden som kan finnas på en specifik, geografisk plats.

Länsstyrelsen konstaterar att det i stora delar saknas en beskrivning av konsekvenserna för riksintressenas värden i relation till den markanvändning som pekas ut på markanvändningskartan. I sammanhanget påminner Länsstyrelsen om att det är de utpekade värdena som utgör ett riksintresse, inte dess avgränsning. Det innebär att åtgärder även utanför ett område utpekat som riksintresse kan påverka riksintressevärdena negativt.

Utöver de ovan nämnda synpunkterna som gäller för samtliga berörda riksintresse lämnas här några områdesspecifika kommentarer.

Riksintresse för friluftslivet (3 kap. 6 § MB)

Nytt riksintresse för friluftslivet, FM 23 Hovdala-Finjasjön beslutades 19 oktober 2017. Beslut, huvudkriterier och beskrivning av områdets värden finns att hämta från Naturvårdsverkets hemsida.

Riksintresse anläggningar för kommunikationer (3 kap. 8 § MB)

Ny trafikplats föreslås vid väg 21 för verksamhetsområde Hässleholm Nord. För att området ska kunna användas för en ny lastplats behövs även anslutnings- och överlämnandespår från Södra Stambanan. Det framgår inte av Framtidsplanen om det finns förutsättningar för en sådan ombyggnad eller vilken påverkan det kan få på riksintresse järnväg och riksintresse väg 21.

Markreservat som föreslås av kommunen för utbyggnad av befintlig järnväg bör framgå av markanvändningskartan på s. 46.

Höghastighetsbana – framtida järnväg av riksintresse

I regeringens direktiv om och Trafikverkets förslag till ny Nationell transportplan 2018-2029 pekas etappen Hässleholm-Lund ut för byggstart under planperioden.

Länsstyrelsen anser att det är olämpligt att Framtidsplanen tar ställning till utformningen av en höghastighetsstation i Hässleholm, i detta tidiga skede i

planeringsprocessen, med ett upphöjt läge enligt kommunens utredning av Kreera från 2014. Trafikverket tar utgångspunkt vid planläggning av en framtida höghastighetsbana i ett grundalternativ, vilket innebär en markförlagd bana. Det är först i och med arbetet med en järnvägsplan och samverkan med kommunen som underlag kan ges för om annat än grundalternativet ska väljas.

Kommunen har i markanvändningskartan inte markerat en ny sträckning för "eventuell höghastighetsbana" genom Hässleholm, vilket Länsstyrelsen anser är korrekt hantering, innan det finns en beslutad korridor för banan. Det kan dock framgå i anslutning till markanvändningskartan att kommunens ambition är spår genom staden.

Kommentar:

2016 pekades Hässleholm ut som en framtida station på höghastighetsjärnvägen mellan Jönköping och Malmö och i Nationell transportplan 2018-2029 (augusti 2017) av-sätts medel till byggstart av sträckan Lund - Hässleholm. I avtalet mellan Hässleholms kommun och Sverigeför-handlingen anges ett centralt placerat stationsläge på Hässleholms C och det är detta scenario som är förutsättning och utgör FÖP:ens inriktning. Med den kunskap vi har idag kan kommunen bara presentera sin viljeriktning och argumentera för densamma.

Garnisonen/Torshem ligger inom Riksintresse för friluftsliv, FM 23 Hovdala-Finjasjön. Avgränsningen för ny exploatering i Garnisonen/Torshem har gjorts med utgångspunkten att den ska stödja syftet med riksintresset för friluftsliv. En stor del av området är markerat som naturområde, en del kommer att värderas som Klass

1-område i kommande Grönplan för Hässleholm. Gröna stråk samt en vandringsled, I Posta Nillas, spår korsar området.

SBK anser att tänkt utveckling av Garnisonsområdet inte strider mot riksintresset och inte riskerar att påtagligt skada detta.

Texten i FÖP kompletteras med att trafikplats och anslutning av järnväg redan är utrett. Kartan kompletteras med en redovisning av ytan för "Trafikområde järnväg". Trafikplats vid väg 21 och anslutning av järnväg till Hässleholm Nord utreddes när detaljplanen för Hässleholm Nord togs fram. Avseende konsekvenser på riksintresset bedömdes det då inte påverkas av en anslutning av järnvägen, då kapaciteten möjligen kunde påverkas något på grund av att det behövs nya växlar för att anlägga om-rådet. Den förväntade trafikmängden

bedömdes dock inte påverka alls.

Risk för översvämning

Länsstyrelsen anser att för t.ex. vattenhantering, översvämning och behov av förändringar i vatten- och avloppsnätet (VA) redovisas utmaningar och behov av åtgärder. Även områden med naturliga förutsättningar för t.ex. översvämningsskydd identifieras i vissa områden.

Länsstyrelsen håller med kommunen om behovet av att ta fram en dagvattenstrategi inklusive skyfallskartering och översvämningssutredningar samt att dessa hålls aktuella.

Enligt planhandlingarna bör samtliga utbyggnadsområden ingå i verksamhetsområde för dagvatten, även de som idag ligger utanför. Länsstyrelsen bekräftar ett sådant ställningstagande. Det tydliggör att det är kommunen som har ansvar för att hanteringen och behov av åtgärder för att hantera risk för översvämning samt för att innehålla miljö kvalitetsnormerna för vatten. Frågan om vilka åtgärder och var dessa ska genomföras kan komma att aktualiseras vid kommande detaljplanläggning. Detta gäller särskilt de områden som i översiktsplanen har identifierats som lågpunkter eller med risk för översvämning.

Hälsa och säkerhet

Ett verksamhetsområde samt skyddsområde har redovisats i text samt på markanvändningskartan i en radie på 300 m kring det Hässleholms avloppsreningsverk. Inom detta område ska rekreation och annan användning ske på reningsverkets villkor. Kring reningsverkets olika funktioner föreslås utöver skyddsavståndet även ett påverkansområde på upp till 1000 m.

Länsstyrelsen konstaterar att påverkansområdet på 1000 m radie kring reningsverket inte redovisas på markanvändningskartan. Det är oklart vilken hänsyn eller vilka krav som ställs på föreslagen markanvändning inom påverkansområdet. Både föreslaget område med Ny blandad stadsbebyggelse vid Björklund samt område söder om östligaste Garnisonsvägen kommer inom påverkansområdet på 1000 meter från reningsverket. Riskerna med lukt och smittspridning vid nuvarande och en framtida utbyggnad av reningsverket/våtmarken kvarstår därför att utreda vid kommande planläggning.

Länsstyrelsen bekräftar Framtidsplanen vad gäller behovet att ta höjd för en kommande omprövning av nuvarande miljötillstånd för reningsverket vid be-

dömningen av lämplig markanvändning i reningsverkets närområde.

Markföroreningar

Länsstyrelsen är positiv till att konsekvensbeskrivningen av Framtidsplanen anger behovet av att tidigt i planprocessen identifiera risken för föroreningar. Inom Framtidsplanens geografiska område har 123 förorenade objekt identifierats. Vidare uppmärksammas risker med spridning av markföroreningar beroende på hur dagvatten hanteras, konsekvenser av översvämning samt att risk för föroreningar kan finnas för ett flertal olika verksamheter utöver industrier. Länsstyrelsen saknar däremot en redovisning av föroreningssituationen i karta eller beskrivning till respektive geografiskt delområde

Länsstyrelsens rådgivning

Behov av mark för bostäder och hushållning med mark och vatten

Bostäder för att täcka upp kommunens bostadsförsörjningsbehov är ett väsentligt allmänt intresse enligt 3 kap. 4§ MB. som kommunen i sin översiktsplan, i avvägningen med andra allmänna intressen, ska ge vägledning och riktlinjer för. Enligt Framtidsplanen förväntas den årliga befolkningsökningen ligga på drygt 0,6 procent. Det skulle innebära ett behov av 1150 bostäder till 2030. Kommunen avser även att ta utgångspunkt i det åtagande kommunen har avseende Sverige-förhandlingen och ny höghastighetsjärnväg. Kommunen har där åtagit sig att ha en planeringsberedskap för 5000 nya bostäder år 2030. Det är positivt att kommunen avser att ha en långsiktig planering för att ta höjd för en lokalisering av framtida höghastighetsjärnväg i anslutning till Hässleholms stad. Eftersom höghastighetsjärnvägen ännu inte har lokaliseringsprövats eller ekonomiskt beslutats är det enligt Länsstyrelsens mening för tidigt att utgå från höghastighetsjärnväg som en förutsättning för den utbyggnad som nu föreslås. Det är angeläget att den bebyggelse som kommer tillstånd sker i en sådan ordning att det vid genomförandet finns förutsättningar för t.ex. ett minskat bilberoende, hushållning med mark och vatten samt att befintlig service och kollektivtrafik stärks. Länsstyrelsen förutsätter att den kommunala bostadsförsörjningsplaneringen och den översiktliga planeringen kontinuerligt revideras parallellt med beslut och genomförandet av ett förväntat stationsläge i Hässleholm för höghastighetsjärnvägen.

Stadens tydliga potential för förtätning, omvandling och komplettering i mer centrumnära och goda kollektivtrafknära lägen bör enligt Länsstyrelsen tydligt

prioriteras. Planläggning och utbyggnad för mer externa utbyggnadsområden såsom Björklunda, Ljungdala och östligaste Röinge bör därför avvakta. I sammanhanget ser inte Länsstyrelsen att Framtidsplanen har visat att fö-reslagen bostadsutveckling längs Garnisonsvägen/Regementsvägen och Tygvägen med sitt läge ca 2,5 km från Hässleholms centrum, utan utbyggd kollektivtrafik idag har förutsättningar för att följa kommunens egna utbyggnadsstrategier eller att det kan utvecklas på ett hållbart sätt inom planperioden.

Infrastruktur

I de delar som kollektivtrafiken behöver byggas ut är det en förutsättning att överenskommelse finns med Skånetrafiken innan planläggning påbörjas, så att god kollektivtrafikförsörjning finns på plats redan från start, såsom Framtidsplanen också beskriver kom-munens planering.

Tydlighet vad gäller rådgivning och ställningstaganden för olika geografiska områden

Länsstyrelsen ser positivt på den tydliga redovisningen av Framtidsplanens olika geografiska delområden under kapitlet Stadskaraktärsområden. Där redovisas bl.a. kulturmiljövärden, gång- och cykels-tråk och grönsstruktur. Länsstyrelsen ser att redovisningen av varje delområde bör kompletteras med ytterligare hänsynstagande, vägledning och riktlinjer för att underlätta vid kommande prövningar och planläggning. Det gäller förutsättningar, hänsyn och behov av åtgärder för respektive delområde vad gäller t.ex. dagvattenhantering, risk för översväm-ning, riksintressen, störande eller farliga verksamhet-er, strandskydd och kollektivtrafikförsörjning.

Av avsnittet Framtida arbete och framtida ställnings-taganden (s 162) framgår att det finns platser där den föreslagna markanvändningen står i direkt konflikt med vad som tillåts i gällande detaljplan. Länsstyrelsen är mycket positiv till att kommunen gör tydliga ställningstaganden för att det finns gällande detalj-planer som bör hävas eller ersättas och varför kom-munen gör den bedömningen. Berörda områden bör tydligt anges på karta, förslagsvis i den ovan nämnda delområdesredovisningen.

Skyddade arter

Föreslaget Ny blandad stadsbebyggelse söder om östligaste Garnisonsvägen är beläget inom äldre garnisonsområde mellan två kungsgårdar och berör värdefulla natur- och kulturmiljöer. Det har kommit till Länsstyrelsen kännedom att det finns skyddade

arter enligt artskyddsförordningen, orkidéer, inom området. Vid kommande och pågående prövningar och planläggning måste därför frågan om hotade arters förekomst hanteras. Frågan om artskydd prövas i särskild ordning, men förekomsten av skyddade arter kan innebära begränsningar vid kommande exploatering, varför det bör tas i beaktande så tidigt som möjligt i prövningsprocesserna

Beslutande

Detta yttrande har beslutats av st. länsöverdirektör Suzanne Jacobsson. I den slutliga handläggningen har enhetschef Kajsa Palo deltagit. Planhandläggare Hanne Romanus har varit föredragande. Detta beslut har bekräftats digitalt och har därför ingen namnunderskrift.



**Hässelholms
kommun**