

Översiktsplan för Hässleholms kommun

Hässleholms kommun
Skåne län

Dnr: BN 2017-12

Sammanfattning av samråd

Översiktsplanen för Hässleholms kommun har varit på samråd under tiden 29 juni – 30 oktober 2020.

Samrådsförslaget presenteras i form av ett PDF-dokument, samt att det har funnits en digital karta tillgänglig för allmänheten på <http://kartportal.hassleholm.se/op/>.

Information om att kommunen har tagit fram ett samrådsförslag på Översiktsplanen har skickats ut till berörda myndigheter och sakägare. Under samrådstiden har planförslaget varit utställt för allmänheten i Stadshusets samt att förslaget har varit tillgängligt på kommunens hemsida www.hassleholm.se/bygga-bo-och-miljo/oversiktsplan-och-detaljplan/oversiktsplan. Under del av samrådstiden har förslaget även funnits utställda på biblioteken i byarna. För att ytterligare nå ut till kommuninvånarna har information om pågående samråd och möjlighet att yttra sig skickats ut till föreningar och de byalag/ byaföreningar vilka kommunen haft kända kontaktuppgifter till. Information om pågående arbete samt framtagna filmsekvens om översiktsplanen har dessutom publicerats på kommunens Facebooksida samt på Instagram. Utöver detta har även informationsposters om pågående samråd av översiktsplanen satts upp på infotavlor och andra platser i flertalet av kommunens byar.

På grund av rådande situation med pågående pandemi har inga fysiska dialogmöten med allmänheten varit möjliga under samrådstiden. Kommunens tjänstemän har dock erbjudit dialogmöten digitalt till personer och grupper som har hört av sig till kommunen med förfrågningar. Pandemin har även påverkat möjligheten till utställning av handlingar på offentliga platser vilket är anledningen till att utställning ej har kunnat ske ute i byarnas bibliotek under hela samrådstiden.

Alla synpunkter som inkommit skriftligen till kommunen via E-post eller i pappersformat har diarieförts och tagits med i redovisningen av denna samrådsredogörelse. Kommentarer på sociala medier har främst bestått av frågor vilka kommunen har besvarat, samt hänvisat till byggnadsnämndens brevlåda byggnadsnamnden@hassleholm.se för yttranden på översiktsplanen.

Läsanvisning

Yttranden från statliga myndigheter, region, kommunala nämnder och bolag, politiska partier och grannkommuner, privatpersoner, företag och organisationer redovisas i sin helhet eller sammanfattat.

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

Bearbetning efter samrådet

De synpunkter som har inkommit under samrådstiden beaktas och bemöts i kommunens fortsatta arbete med framtagandet av granskningshandlingen. Efter politiskt beslut kommer granskningshandlingen att ställas ut på nytt och samtliga remissinstanser och allmänheten kommer åter igen ges möjligheter att inkomma med synpunkter på översiktsplanen.

Tiden fram till antagande

Granskningshandlingen färdigställs sedan till en antagandehandling som politikerna tar beslut om. Därefter kommer översiktsplanen att behandlas i kommunfullmäktige.

Inkomna yttranden

Det har kommit in yttranden från 75 olika avsändare. Under denna rubrik redovisas sammanfattning av inkomna synpunkter tillsammans med Hässleholms kommuns kortfattade kommentarer till dessa.

De inkomna yttrandena finns i sin helhet att tillgå på Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen.

Hässleholms kommun tackar för alla inkomna synpunkter.

Innehållsförteckning

Sammanfattning av samråd.....	1
Läsanvisning.....	1
Bearbetning efter samrådet.....	2
Inkomna yttranden.....	2
1. STATLIGA MYNDIGHETER MED FLERA.....	6
1.1 Länsstyrelsen i Skåne län.....	6
1.2 Försvarsmakten.....	24
1.3 Region Skåne, Regionala utvecklingsnämnden.....	26
1.4 Trafikverket.....	32
1.5 Skanova AB.....	40
1.6 Luftfartsverket.....	41
1.7 Svenska kraftnät.....	42
1.8 E.ON Energidistribution.....	45
1.9 Post- och telestyrelsen.....	48
1.10 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.....	50
1.11 SGI – Statens geotekniska institut.....	53
1.12 SGU – Sveriges geologiska undersökning.....	54
2. GRANKOMMUNER.....	61
2.1 Hörby kommun.....	61
2.2 Höörs kommun.....	62
2.3 Kristianstad kommun.....	64
2.4 Markaryd kommun.....	65
2.5 Perstorp kommun.....	66
2.6 Örkelljunga kommun.....	67
2.7 Östra Göinge kommun.....	68
2.8 Osby kommun.....	69
2.9 Klippans kommun.....	69
3. KOMMUNALA NÄMNDER, FÖRVALTNINGAR OCH BOLAG.....	70
3.1 Hässleholms Vatten AB.....	70
3.2 Hässleholms miljö AB.....	71
3.3 Räddningstjänsten.....	73
3.4 Omsorgsnämnden.....	74
3.5 Kultur- och fritidsnämnden.....	75
3.6 Tekniska förvaltningen.....	77
3.7 Lantmäterimyndigheten.....	80
4. POLITISKA PARTIER.....	82
4.1 Folkets väl.....	82
4.2 Miljöpartiet.....	85
4.3 Sverigedemokraterna.....	90
4.4 Kärnalliansen.....	92
4.5 Centerpartiet.....	96

5. MARKÄGARE, FÖRENINGAR, BOENDE MED FLERA	99
5.1 Hässleholms RC Buggyklubb	99
5.2 Västra Göinge Hembygdsförening.....	100
5.3 SPF Seniorerna Hässleholm	101
5.4 Föreningen Hållbara Hässleholm	102
5.5 Hästveda Intresseförening.....	112
5.6 Matteröds byalag.....	114
5.7 Göingebygdens Biologiska Förening	115
5.8 Vida HN AB	117
5.9 Hotel Vita hästen.....	118
5.10 Länsförsäkringar Göinge – Kristianstad.....	119
5.11 FMCK Hässleholm	120
5.12 SMC Skåne	121
5.13 LRF:s kommungrupp i Hässleholm.....	123
5.14 Privatperson 1	131
5.15 Privatperson 2.....	132
5.16 Privatperson 3.....	136
5.17 Privatperson 4.....	137
5.18 Privatperson 5.....	138
5.19 Privatperson 6.....	139
5.20 Privatperson 7.....	140
5.21 Privatperson 8.....	141
5.22 Privatperson 9.....	143
5.23 Privatperson 10.....	145
5.24 Privatperson 11.....	146
5.25 Privatperson 12.....	147
5.26 Privatperson 13.....	148
5.27 Privatperson 14.....	149
5.28 Privatperson 15.....	150
5.29 Privatperson 16.....	151
5.30 Privatperson 17.....	152
5.31 Privatperson 18.....	154
5.32 Privatperson 19.....	155
5.33 Privatperson 20.....	156
5.34 Privatperson 21.....	158
5.35 Privatperson 22.....	159
5.36 Privatperson 23.....	160
5.37 Privatperson 24.....	161
5.38 Privatperson 25.....	163
5.39 Privatperson 26.....	165

5.40 Privatperson 27.....	166
5.41 Privatperson 28.....	167
5.42 Privatperson 29.....	175

1. STATLIGA MYNDIGHETER MED FLERA

1.1 Länsstyrelsen i Skåne län

Redogörelse för ärendet

Hässleholms kommun har remitterat förslag till översiktsplan för Hässleholms kommun, här hänvisad till som *ÖP Hässleholm*. Länsstyrelsen och Hässleholms kommun har haft planmöten inför framtagandet av förslaget och Länsstyrelsen välkomnar fortsatt dialog.

Av planhandlingarna framgår att översiktsplanens övergripande målsättningar är att; *Hässleholmaren är stolt och mår bra; Natur och kultur med höga biologiska och rekreativa värden skyddas och utvecklas* samt *Det infrastrukturella läget utvecklas och förbättras*. Översiktsplanens tidshorisont sträcker sig fram till år 2040.

Samrådshandlingen utgörs av ett plandokument och som komplement till denna finns det en digital karta att tillgå på kommunens webbplats. *ÖP Hässleholm* inkluderar hela kommunens yta bortsett från det område som omfattas av fördjupningen av översiktsplanen för Hässleholms stad. Samtliga övriga fördjupningar och tillägg är avsedda att ersättas av *ÖP Hässleholm*.

Aktuella lagrum

Enligt 3 kap. 10 § Plan- och bygglagen (PBL) ska länsstyrelsen under samrådet särskilt:

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

Nedan följer en summering av det som översiktsplanen ska uppfylla enligt gällande lagstiftning;

Översiktsplanen ska ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Planen ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Kommunen ska i planen redovisa sin bedömning av hur skyldigheten att enligt 2 kap. PBL ta hänsyn till allmänna intressen vid beslut om användningen av mark- och vattenområden kommer att tillgodoses. I redovisningen ska riksintressen enligt 3 och 4 kap. MB anges särskilt. Vidare ska det i planen redovisas hur kommunen i den fysiska planeringen avser att ta hänsyn till och samordna översiktsplanen med relevanta nationella och regionala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling inom kommunen och hur kommunen avser att tillgodose det långsiktiga behovet av bostäder. Översiktsplanen ska utformas så att innebörden och konsekvenserna av den tydligt framgår.

Länsstyrelsens synpunkter i sammanfattning

Länsstyrelsen ser positivt på kommunens utvecklingsinriktning till år 2040 som fokuserar på utbyggnad i Hässleholms stad och de sex stationsorterna. Vidare är Länsstyrelsen positiv till den höga ambition som pekas ut vad gäller natur och friluftsliv, som tydligt framgår av kommunens utvecklingsinriktning.

ÖP Hässleholm har en tydlig struktur som gör det lätt att ta till sig innehållet i planen. Redovisningen för respektive stationsort är tydligt och beskriver på ett bra sätt ortens förutsättningar, exempelvis gällande teknisk försörjning.

Översiktsplanen ska ge översiktlig vägledning för efterkommande beslut om planläggning, bygglov och tillståndsprövning. Länsstyrelsen menar att kommunen behöver utveckla vägledningen för att ÖP *Hässleholm* ska kunna utgöra ett bra stöd vid kommande planläggning och prövningar. På en övergripande nivå beskrivs respektive markanvändningskategori mycket kort. I *Kapitel 3 – Mark- och vattenanvändning* är det framförallt för stationsorterna som mer ingående vägledning ges.

Länsstyrelsen vill särskilt lyfta fram att vägledningen behöver utvecklas för de *Stadsnära byarna* samt *Landsbygden och landsbygdens byar*. Länsstyrelsen ser att ett första led i att utveckla vägledningen för hela kommunen kan vara att förtydliga sambanden mellan ställningstagandena i *Kapitel 3 – Mark- och vattenanvändning* och *Kapitel 4 – riksintressen och andra hänsyn*.

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen i ÖP *Hässleholm* tar ställning för att ett antal äldre ej genomförda detaljplaner bör upphävas, då kommunen inte längre bedömer dem som aktuella att genomföra.

Länsstyrelsen anser att miljökonsekvensbeskrivningen behöver utvecklas i den fortsatta processen.

Inför granskningen

Länsstyrelsen anser att ÖP *Hässleholm* inför granskningen framförallt behöver kompletteras och utvecklas utifrån följande fokusfrågor;

- Redovisning av *hur* riksintressen ska tillgodoses utifrån föreslagen mark- och vattenanvändning.
- Utveckla vägledning för efterkommande prövningar, det gäller särskilt för de stadsnära byarna samt landsbygden och landsbygdens byar.
- Utvecklad analys gällande miljö kvalitetsnormer för vatten.
- Redovisning av risk för översvämning i stationsorterna samt eventuella behov av åtgärder.
- Redovisning av miljöfarliga verksamheter, särskilt i förhållande till föreslagen markanvändning samt redovisning och bedömning av risk för olyckor.
- Tydliggörande av vilka frågor som kommunen bedömer som viktiga för den mellankommunala samordningen.

Länsstyrelsens synpunkter

Riksintressen

Hur riksintressena ska tillgodoses, dvs hur den mark- och vattenanvändning som föreslås kan genomföras utan påtaglig skada på riksintressenas värden måste framgå av en översiktsplan. Länsstyrelsen menar att den bedömningen måste ske för varje geografisk plats. Om detta inte framgår av översiktsplanen innebär det att frågan kvarstår att pröva vid kommande planläggning och prövningar.

I ÖP *Hässleholm* anges för flertalet riksintressen att kommunen godtar riksintressena och bedömer att förslaget till översiktsplan inte står i konflikt med riksintressena.

Länsstyrelsen konstaterar att det i stora delar saknas en beskrivning i handlingarna av kommunens bedömning av hur riksintressenas värden kan komma att påverkas och *hur* kommunen utifrån den analysen avser att tillgodose riksintressena. Länsstyrelsen menar att en sådan bedömning behöver utgå från en beskrivning av konsekvenserna för riksintressenas värden i relation till den mark- och vattenanvändning som pekas ut i markanvändningskartan. Detta gäller även inom områden med befintlig markanvändning där exempelvis förtätning kan vara aktuellt samt för bygglovsprövningar utanför planlagt område. Länsstyrelsen förutsätter att detta kommer att redovisas i granskningshandling.

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. FÖR ÖP *Hässleholm* innebär det att riksintressen även utanför kommunen kan behöva beaktas.

Utöver de ovan nämnda synpunkterna som gäller för samtliga berörda riksintresse lämnas här några områdesspecifika kommentarer;

Riksintresse för friluftslivet (3 kap. 6 § MB)

Länsstyrelsen konstaterar att det område i Vittsjö som pekas ut som tillkommande mångfunktionell bebyggelse ligger inom riksintresse FM22 *Vittsjöarna – Vieån – Skeingesjön*. Länsstyrelsen kan inte se att ÖP *Hässleholm* innehåller förhållningssätt eller riktlinjer som säkerställer riksintressets värden.

Riksintresse för naturvård (3 kap. 6 § MB)

Länsstyrelsen konstaterar att flertalet av riksintressena för naturvård ligger inom de utpekade markanvändningarna *Natur och friluftsliv* och *Landsbygd*. Länsstyrelsen kan inte se att ÖP *Hässleholm* innehåller förhållningssätt eller riktlinjer som säkerställer riksintressenas värden. Det saknas t.ex. riktlinjer som vägleder för bygglovsgivning utanför detaljplanelagt område. I sammanhanget vill Länsstyrelsen också uppmärksamma kommunen på att det finns ett antal riksintresseområden för naturvård som ligger precis utanför kommungränsen.

Riksintresse för kulturmiljövården (3 kap. 6 § MB)

I ÖP *Hässleholm* citerats i kapitlet *Riksintressen* Länsstyrelsens kulturmiljöprogram för Skåne. Länsstyrelsen anser att ÖP *Hässleholm* behöver kompletteras med en redovisning av det formella, statliga anspråket som är beslutade av Riksantikvarieämbetet och som består av en motivtext och en uttryckstext.

Hela riksintresse *Gumlösa-Sinclairsholm* [L 27] samt delar av *Skeinge* [L 28] ligger inom markanvändningen *Landsbygd*. Enligt ÖP *Hässleholm* framgår att *Landsbygd* är markområden som är möjliga för flera användningar men där det inte alltid är nödvändigt eller möjligt att ange vilka markområden som bör användas för vad. Länsstyrelsen kan inte se att ÖP *Hässleholm* innehåller förhållningssätt eller riktlinjer som säkerställer riksintressenas kulturmiljövården.

Det finns inte heller riktlinjer som vägleder för bygglovsgivning utanför detaljplanelagt område. Länsstyrelsen vill lyfta fram att skada på riksintressena kan uppstå även genom enstaka bebyggelse/förtätning om denna är felplacerad och bryter historiska strukturer och samband. Skada på riksintressenas värden kan också ske som en följd av kumulativa effekter.

Riksintresse för värdefulla ämnen eller material (3 kap. 7 § MB)

Inom kommunen finns ett utpekat riksintresse för mineralförsörjning, kalkstensfyndigheten *Ignaberga*. Kalkstensråvaran i Ignaberga är en strategisk naturresurs av hög kvalitet eftersom dess egenskaper saknar motsvarighet på nationell nivå inom sitt användningsområde. Brytningen i Ignaberga en av de två enda aktiva kalkstenstäkterna i Skåne idag.

Av ÖP *Hässleholm* framgår att kommunen menar att kalkbrytningen i Ignaberga i framtiden kan komma att stå i konflikt med en av kommunens huvudvattentäkter Ignaberga – Hässleholm. Vidare framgår under kommunens ställningstagande att kommunen avser att värna dricksvattenintresset. Länsstyrelsen efterlyser en fördjupad bedömning från kommunens sida, avseende riksintresset och en eventuell konflikt mellan grundvattentäkten från underliggande, djupa sandstenlager (akvifären). I ett sådant resonemang menar Länsstyrelsen att kommunen behöver redogöra för hur kalkbrytningen samverkar med vattentäkten idag, när i tid den inte bedöms kunna göra det längre, och vad som är den eller de utlösande faktorerna för att intressena inte längre kan samexistera.

Det framgår vidare av ÖP *Hässleholm* att kommunen på sikt ser Ignaberga kalkbrott som ett potentiellt magasin för dricksvattentäkt, samt att detta kan komma att stå i konflikt med riksintresset. För att kunna göra en bedömning om påverkan på riksintresset så behöver kommunen tydliggöra *hur* detta kan komma att stå i konflikt med riksintresset och *när* i tid (om det är inom planperioden eller på ännu längre sikt). Ett sådant tydliggörande kan t.ex. handla om huruvida det går att använda delar av området som dricksvattentäkt samtidigt som brytning pågår i andra delar, och hur det påverkar riksintresset.

Riksintresse anläggningar för kommunikationer (3 kap. 8 § MB)

Länsstyrelsen menar att beskrivningarna av anläggningar som utgör riksintresse för kommunikation på ett bra sätt redogör för funktionsbeskrivningarna. I beskrivningen av *riksintresset Södra stambanan* saknas dock att det på längre sikt kan finnas behov av fyra spår på hela sträckan Malmö-Hässleholm. Detta markanspråk är kopplat till riksintresset för den befintliga stambanan och är därför väsentligt att ha med i beskrivningen av riksintresset. Detta markanspråk är alltså inte detsamma som den framtida stambanan av riksintresse, som är en tänkt framtida höghastighetsjärnväg från Jönköping till Helsingborg/Malmö och vidare mot Köpenhamn. Detta framtida riksintresse får, som kommunen beskriver, statusen planerad kommunikationsanläggning av riksintresse först när det finns en beslutad korridor för järnvägen samt Trafikverkets beslut om riksintresseutpekandet.

Länsstyrelsen menar även att alla stationer med resandeutbyte är riksintressen då de är en del av järnvägsanläggningen, även om det saknas funktionsbeskrivning för en del stationer. Alla stationer inom kommunen bör redovisas.

Nya verksamhetsområden

Område som är av riksintresse för kommunikation ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Handlingarna ger inte i tillräcklig utsträckning svar på vilken påverkan genomförandet av översiktsplanen kan få på *Markarydsbanan* (utbyggnad i Bjärnum), *Södra stambanan* (utbyggnad i Sösdala), *väg 117* (utbyggnad i Bjärnum), *väg 23* (utbyggnad i Hästveda) och *väg 21* (utbyggnad i Tyringe och Vinslöv) där verksamhetsområden föreslås nära infrastrukturen. Länsstyrelsen menar att *ÖP Hässleholm* behöver kompletteras med platsspecifika vägledningar med hänsyn tagen till bland annat buller och risk.

Väg 117

Av *ÖP Hässleholm* framgår att kommunen avser verka för att väg 117 inte längre ska vara rekommenderad väg för farligt gods. Det framgår vidare att kommunen avser verka för att begränsa mängden godstransporter på väg 117. Enligt funktionsbeskrivningen för riksintresset har väg 117 viss betydelse för långväga godstransporter. Vägen ingår också i det rekommenderade nätet för transport av farligt gods. För att kunna bedöma vilken påverkan kommunens ställningstagande får på riksintresset behöver det framgå av översiktsplanen hur kommunen avser verka för att begränsa mängden farligt gods inklusive vanliga godstransporter på vägen och vilka konsekvenser det får. Av konsekvensanalysen bör det framgå hur många tunga transporter som går på vägen i dag, hur stor andel som har målpunkter längs vägen och hur stor del av dessa som fraktar farligt gods.

Länsstyrelsen menar att kartan på sidan 105, där väg 117 är överkryssad, kan misstolkas som att kommunen menar att väg 117 helt ska utgå från som riksintresse.

Övrigt

Länsstyrelsen menar att den infrastruktur som beskrivs som *annan infrastruktur som påverkar Hässleholms kommun* inte bör redovisas under kapitlet riksintresse kommunikationer, eftersom flera av nämnda anläggningar inte utgör riksintresse.

Riksintresse för totalförsvaret (3 kap. 9§ MB)

Hässleholms kommun berörs av tre riksintresseområden som kan redovisas öppet. Det gäller två *påverkansområde övrigt* och ett *påverkansområde för väderradar*. Länsstyrelsen vill förtydliga att inom *påverkansområde övrigt* ska bland annat att alla plan- och lovärenden remitteras till Försvarsmakten, detta gäller alltså inte enbart höga objekt. Detta bör förtydligas i handlingarna.

För att säkerställa att eventuella områden som pekats ut som lämpliga för etablering av vindkraft inte hamnar i konflikt med Försvarsmaktens tekniska system måste en förfrågan ställas till myndigheten. Gällande det utpekade riksintresset för vindkraft (*Nävlingeåsen*) sammanfaller detta område med riksintresse för totalförsvarets militära del, *påverkansområde övrigt*. Vid en etablering av vindkraft i aktuellt område måste samråd ske med Försvarsmakten för att säkerställa att skada på riksintresse för totalförsvarets militära del inte uppstår. Detta bör förtydligas i handlingarna.

Natura 2000-områden (4 kap. 8 § MB)

Länsstyrelsen konstaterar att kommunens ställningstagande för *hur* Natura 2000-områden ska säkerställas saknas i ÖP *Hässleholm*, och efterlyser detta i det fortsatta arbetet. Delar av bevarandeplanerna för de Natura 2000-områden som kan beröras av kommunens föreslagna utbyggnadsområden bör lyftas in i ÖP *Hässleholm*, det gäller särskilt delar av områdesbeskrivningarna liksom de identifierade hot som kan påverka Natura 2000-området negativt. En tidig bedömning av om ÖP *Hässleholm* riskerar att påverka områdena eller inte bör göras i miljökonsekvensbeskrivningen och om risk för påverkan föreligger bör detta utredas vidare. Det är särskilt viktigt att förtydliga detta för stationsorterna Bjärnum, Vinslöv och Vittsjö som berörs av Natura 2000-områden.

Risk för översvämning, ras, skred och erosion

Stationsorterna

Länsstyrelsen menar att det i ÖP *Hässleholm* saknas analyser av risk för översvämning, ras, skred och erosion för föreslagna utbyggnad i stationsorterna. När det gäller risken för översvämning har kommunen tagit fram ett flertal punkter som vägledning. Länsstyrelsen bedömer att dessa punkter utgör en bra grund för att ta ställning till om bebyggelsen lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till risken för översvämning. Utöver denna vägledning kan kommunen få stöd för bedömning av översvämningsrisker via Länsstyrelsens karttjänst vatten och klimat:

<https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=d2372b43847c46a6b3ae89bdd2d8aeac>

Länsstyrelsen har utifrån lågpunkter och båtnadsområden övergripande tittat på stationsorterna och noterar att det bland föreslagna områden för utbyggnad inte utan ytterligare utredningar och bedömningar kan säkerställas att all föreslagna bebyggelse är lokaliserad till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till risken för översvämning.

I Bjärnum och Hästveda finns enstaka lågpunkter inom områden för mångfunktionell bebyggelse som behöver analyseras vidare. Verksamhetsområde vid infart i väster i Tyringe är beläget inom lågpunkt. I Vinslöv är tillkommande område för mångfunktionell bebyggelse delvis beläget inom båtnadsområde. Verksamhetsområde anslutning till Vanneberga i Vinslöv ligger delvis inom båtnadsområde. På en övergripande nivå ser föreslagna utbyggnad i Vittsjö och Sösdala vara anpassad till risken för översvämning.

Planlagd mark

I anslutning till de stadsnära byarna och landsbygdens byar anger kommunen att planlagd oexploaterad mark ska bebyggas. En övergripande analys efterlyses för att bedöma att tidigare planlagd mark fortfarande är lämplig med hänsyn till klimatrelaterade risker. Länsstyrelsen vill i detta sammanhang påminna kommunen om möjligheten att agera om det finns outnyttjade byggrätter inom riskområden i kommunen. När detaljplaners genomförandetid har gått ut har kommunen rätt att upphäva, ersätta eller ändra planen även om berörda fastighetsägare motsätter sig det.

Samlad bedömning

Kommunen behöver sammantaget i översiktsplaneringen avgöra om marken är lämplig för bebyggelse inom samtliga områden där ny och ändrad markanvändning föreslås. Frågan är betydligt svårare att hantera i enskilda detaljplaner. I sammanhanget är det även viktigt att bedöma eventuellt markbehov för att kunna hantera exempelvis översvämningsrisken idag och framöver. Dessa områden bör redovisas i översiktsplanens markanvändningskarta.

Klimatrelaterade risker i byggd miljö

Sedan 2018 ska kommunen redovisa sin syn på, risken för skador på den byggda miljön, som kan följa av översvämning, ras, skred och erosion som är klimatrelaterade samt på hur sådana risker kan minska eller upphöra.

I ÖP *Hässleholm* hänvisas till analyser som genomförts av SMHI och DHI vad gäller risken för översvämning. Åtgärder har också vidtagits i anslutning till Finjasjön dels genom att detaljplaner

har reviderats avseende höjdsättning samt genom att skydd mot översvämningar i anslutning till reningsverket har genomförts. Det framgår däremot inte av handlingarna om analyserna är heltäckande eller om åtgärder behöver vidtas på fler platser.

Kommunen redovisar också att erosionsbenägna jordar främst finns längs med vattendrag i odlingslandskapet. Kommunen bedömer vidare att den erosion som förekommer inte utgör en risk för bebyggelse. Länsstyrelsen har inte granskat bedömningen i detalj men gör på en övergripande nivå samma bedömning som kommunen.

Det finns ingen analys i *ÖP Hässleholm* av riskerna för befintlig bebyggd miljö avseende ras och skred. Som stöd för en bedömning kan övergripande statliga planeringsunderlag som tagits fram av SGI respektive SGU användas. Länsstyrelsen bedömer sammantaget att de geotekniska riskerna i kommunen är av begränsad omfattning.

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver arbeta vidare med risker och åtgärder för befintlig bebyggelse som är klimatrelaterade inom områden där detta kan vara aktuellt.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Vägledningen i *ÖP Hässleholm* innehåller flera konkreta ställningstaganden som ger goda möjligheter för att vattenkvaliteten i Hässleholms kommun att förbättras. Beskrivningen av VA-situationen i stationsorterna är ett bra underlag för bedömning av påverkan på miljö kvalitetsnormerna och förutsättningar för utbyggnad. Då det i *ÖP Hässleholm* anges att reningsverket i Vinslöv behöver byggas ut och att det finns begränsad kapacitet för avlopp och dricksvattenförsörjning i Hästveda är det lämpligt att i översiktsplanen precisera vilka förutsättningar som krävs för att planerad utbyggnad ska kunna ske.

Planförslaget innebär mycket goda intentioner vad gäller vägledning och åtgärder för att förbättra vattenkvaliteten i kommunens vattenförekomster. Samtidigt saknas en tydlig beskrivning av var påverkan är som störst och var åtgärder behöver prioriteras för att vattenkvaliteten ska kunna förbättras i yt- och grundvatten. En analys som visar vilka vattenförekomster där det är svårast att följa miljö kvalitetsnormerna och där planförslaget kan påverka negativt eller bidra positivt till att följa miljö kvalitetsnormerna efterlyses.

Länsstyrelsen ser vidare mycket positivt på de resonemang som kommunen redovisar i konsekvensbeskrivningen avseende behov av att ta fram kriterier för var reningsdammar för dagvatten och naturvattendammar bäst lokaliseras. Konsekvensbeskrivningen ger också uttryck för ett behov av att redovisa lokaliseringen av sådana åtgärder och att ställa ytterligare krav på åtgärder i anslutning till dricksvattentäkter. Länsstyrelsen anser att sådana åtgärder är angelägna att redovisa på markanvändningskartan och lyfta in som vägledning i översiktsplanen.

Hälsa och säkerhet

Miljöfarliga verksamheter

Länsstyrelsen saknar i *ÖP Hässleholm* en redovisning av var de miljöfarliga verksamheterna i kommunen är lokaliserade, hur verksamheternas omgivningspåverkan ser ut idag och på sikt och vilka intressekonflikter som kan uppstå. Utan en sådan redovisning går det av *ÖP Hässleholm* inte att utläsa var det eventuellt skulle kunna uppstå konflikter mellan befintliga verksamheter och nyttillkommande bebyggelse. Detta gäller särskilt de som är farliga verksamheter eller Sevesoklassade.

Kommunen gör i *ÖP Hässleholm* ställningstagandet att ny miljöfarlig eller störande verksamhet ska lokaliseras till utkanten av orterna. Samt även att befintliga störande eller miljöfarliga verksamheter på sikt ska flytta till verksamhetsområde för industri. Länsstyrelsen menar att det av *ÖP Hässleholm* bör framgå om det finns befintliga verksamheter som påverkar omgivningen negativt idag, och om det är möjligt att förbättra både för omgivningen och verksamheten. Länsstyrelsen menar att kommunen måste vara tydlig gentemot i dag existerande verksamheter. Om kommunen redan

känner till områden där kommunen menar att verksamheter bör flyttas, så bör det framgå av *ÖP Hässleholm*. Det bör även tydliggöras hur kommunen ställer sig till befintliga miljöfarliga verksamheter som vill fortsätta att utvecklas, som inte har möjlighet att flytta.

Föreningar

Länsstyrelsen menar att kommunen i *ÖP Hässleholm* överlag beskriver föreningsfrågorna på ett bra vis. Länsstyrelsen saknar däremot en beskrivning av riskklass 2 och branschklass 2-områden, som kommunen bedömer är prioriterade att studera närmare. Länsstyrelsen menar att det vore önskvärt med resonemang om någon av dessa kan utgöra framtida hinder för delar av översiktsplanen. Utöver resonemang om åtgärder i exploateringsammanhang, kan det vara lämpligt att beskriva eventuella behov av åtgärder i andra sammanhang. Länsstyrelsen konstaterar exempelvis att något av dessa områden ligger nära vattentäkter.

Farligt gods

Av *ÖP Hässleholm* framgår det att kommunen avser verka för att väg 117 inte längre ska vara rekommenderad väg för farligt gods (se även synpunkter under rubriken riksintresse för kommunikation). Konsekvensen av förslaget väntas enligt *ÖP Hässleholm* bli att farligt gods mellan E4 och östra Skåne istället leds via riksväg 23 eller riksväg 24. Kommunens skäl till att väg 117 inte längre ska vara rekommenderad för farligt gods är att väg 117 går rakt genom stationsorterna Bjärnum och Vittsjö, vilket får negativa konsekvenser avseende barriärverkan, trafiksäkerhet, buller, vattenskyddsområde och utsläpp till luft. Länsstyrelsen konstaterar i sammanhanget att även om en väg inte är rekommenderad för farligt gods kan det ändå förekomma transport av farligt gods om det finns målpunkter längs vägen för godset och att om trafiksäkerheten förbättras för en väg minskar även risk för farligt godsolycka. Länsstyrelsen menar att för att kunna bedöma vilka konsekvenserna skulle bli om väg 117 inte var utpekad som rekommenderad led för farligt gods så bör det framgå hur många transporter med farligt gods som går på vägen i dag, samt hur stor andel av dessa som har målpunkter längs vägen. Det bör även framgå i vilken utsträckning kommunens ställningstagande förbättrar barriärverkan, trafiksäkerhet, buller, risk för påverkan på vattenskyddsområde och utsläpp till luft i orterna Bjärnum och Vittsjö och vilka orter och vägar som istället förväntas få ökad mängd tung trafik.

Länsstyrelsen menar vidare att kommunen bör komplettera *ÖP Hässleholm* med ställningstaganden kring hur kommunen avser att hantera de riskfrågor som är kopplade till transporter av farligt gods, oavsett om en väg är utpekad som rekommenderad för farligt gods eller inte. Det gäller särskilt för de orter där utbyggnad och förtätning föreslås.

Buller

På en övergripande nivå ger *ÖP Hässleholm* vägledning gällande buller. Länsstyrelsen menar däremot att det av *ÖP Hässleholm* också tydligt bör framgå var det finns en bullerproblematik. Om det finns behov av att avsätta markområden för bullerskydd bör detta framgå av handlingarna. I sammanhanget konstaterar Länsstyrelsen att det av *ÖP Hässleholm* framgår att det under 2018 genomfördes en bullerkartläggning för väg- och järnvägstrafiken i Hässleholms kommun.

Risk för olyckor

Länsstyrelsen saknar i *ÖP Hässleholm* vägledning avseende risk för olycka, från såväl väg och järnväg som från verksamheter. Länsstyrelsen vill påtala att kommunen behöver väga in konsekvenser av olyckor, även där de kvantitativt bedöms ha låg sannolikhet.

Länsstyrelsen kan inte utläsa om kommunens risk och sårbarhetsanalys har utgjort ett underlag till *ÖP Hässleholm*. Länsstyrelsen menar att relevanta slutsatser från en sådan analys med fördel kan arbetas in i planförslaget. Likaså kan det handlingsprogram som kommunen ska upprätta enligt lag om skydd mot olyckor vara ett viktigt underlag i översiktsplaneringen. Det bör exempelvis säkerställas att det inte föreligger några motsättningar mellan den kommunala räddningstjänstens förmåga och föreslagna utbyggnadsområden.

Strandskydd

Länsstyrelsen konstaterar att tillkommande område för verksamheter och industri, samt tillkommande område för teknisk anläggning (reningsverket) i Sösdala berör område som omfattas av strandskydd. Hur strandskyddsbestämmelserna ska hanteras för dessa områden i kommande planläggning bör framgå. Länsstyrelsen konstaterar att det på markanvändningskartan ser ut som om det tillkommande området för mångfunktionell bebyggelse i Vittsjö tangerar ett område som omfattas av strandskydd. Av texten framgår dock att det föreslagna området ligger utanför strandskydd.

Länsstyrelsen vill påminna om att vid eventuella ändringar av gällande detaljplaner kommer strandskyddet att inträda vid ny detaljpaneläggning och en prövning mot strandskyddsbestämmelserna måste göras. Länsstyrelsen menar att detta bör framgå av *ÖP Hässleholm*.

Det senaste beslutet om utvidgade strandskyddsområden, det vill säga strandskyddsområden mellan 100 till 300 meter, inom Hässleholms kommun, fattades den 21 januari 2016.

Samordning mellan kommuner

Det framgår av miljökonsekvensbeskrivningen att kommunen inför framtagandet av planförslaget fört dialog med sina nio grannkommuner, vilket Länsstyrelsen ser positivt på. Länsstyrelsen saknar dock en samlad bild av vilka frågor kommunen bedömer viktiga utifrån perspektivet mellankommunal samordning och efterlyser detta i det fortsatta arbetet med planen. Länsstyrelsen ser exempelvis att frågor om dricksvattenförsörjning, cykelvägar, områden för friluftsliv samt materialförsörjning och masshantering kan vara relevanta frågor att belysa.

Länsstyrelsens råd

Översiktsplanens koppling till nationella och regionala mål, planer och program

Kommunen ska i översiktsplanen redovisa hur kommunen i den fysiska planeringen avser att ta hänsyn till och samordna översiktsplanen med relevanta nationella och regionala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling inom kommunen. *ÖP Hässleholm* beskriver inledande Agenda 2030 och miljömålen. Länsstyrelsen konstaterar att *ÖP Hässleholm* har bäring på flera mål t.ex. de nationella friluftsmålen, de nationella jämställdhetsmålen, de nationella folkhälsomålen och den nationella bredbandstrategin. Länsstyrelsen uppmanar kommunen att i handlingarna synliggöra hur *ÖP Hässleholm* tar hänsyn till sådana mål, planer och program som kommunen bedömer har betydelse för en hållbar utveckling inom kommunen.

Behov av mark för bostäder

Enligt 4 § BFL, *Lag (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar* ska kommunens riktlinjer för bostadsförsörjningen vara vägledande vid tillämpningen av 2 kap. 3 § 5 punkt PBL.

Bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet är ett allmänt intresse i PBL (2 kap. 3 § 5 punkt PBL). Riktlinjerna för bostadsförsörjningen ska därmed vara ett underlag för att kunna motivera varför ny mark tas i anspråk i bland annat översiktsplaneringen.

Länsstyrelsen konstaterar att planförslaget grundar sig på kommunens riktlinjer för bostadsförsörjning från 2017. Länsstyrelsen menar att kommunen resonerar väl om diskrepansen i tid (riktlinjerna för bostadsförsörjning har 2030 som tidshorisont medan planförslaget har 2040) och geografi (riktlinjerna omfattar hela kommunen medan planförslaget omfattar hela kommunen förutom centralorten Hässleholm) mellan de båda dokumenten. Det är exempelvis positivt att kommunen redovisar behov och planberedskap ort för ort.

Länsstyrelsen noterar att planberedskapen ort för ort är hämtade från det uppföljande dokumentet till riktlinjerna, *Bostad- & markförsörjningsplan för Hässleholms kommun*, antaget 2020. Det går att följa resonemang ort för ort för att nå målet på 3 000 nya bostäder och en planberedskap på 5 000 bostäder till 2030 för kommunen som helhet. Trots det menar Länsstyrelsen att kommunen behöver förtydliga anspråken på bostäder i nya detaljplaner inom planområdet och att kommunen

särskilt behöver förtydliga behovet i relation till den planberedskap på 4 500 bostäder som finns i den fördjupade översiktsplanen för staden Hässleholm.

Inklusive planberedskapen i den fördjupade översiktsplanen överskrider planberedskapen i planförslaget siffran 5 000. Länsstyrelsen menar att tabellen på sidan 44 bör förtydligas så att det blir enklare att se byggrätter i befintliga detaljplaner, pågående planer och behov av byggrätter i nya detaljplaner.

Det framgår av *ÖP Hässleholm* att kommunens mål för bostäder och planberedskap är tydligt kopplat till den nya stambanan. Det är positivt att kommunen avser att ha en långsiktig planering för att ta höjd för en lokalisering av framtida ny stambana med ett stationsläge inom kommunen. Länsstyrelsen förutsätter att den kommunala bostadsförsörjningsplaneringen och den översiktliga planeringen kontinuerligt revideras parallellt med beslut och genomförandet av ett förväntat stationsläge i Hässleholm i anslutning till den nya stambanan.

lanspråktagande av oexploaterad mark

Det ligger i Länsstyrelsen uppdrag att verka för att nationella mål får genomslag. Detta har bl.a. inneburit ett tydligt ställningstagande för en begränsad exploatering av jordbruksmark, samt ett mer effektivt utnyttjande av den mark som ändå exploateras. Länsstyrelsen konstaterar att kommunen i *ÖP Hässleholm* i förhållande till nu gällande översiktsplan minskar antalet föreslagna utbyggnadsområden på jordbruksmark. Kommunen tar också ställning för att exploatering av jordbruksmark ska minimeras. Av *ÖP Hässleholm* framgår också att tillkommande bebyggelse främst ska ske genom förtätning och omvandling, vilket Länsstyrelsen ser positivt på. Länsstyrelsen saknar dock en samlad bild av hur stor utbyggnad som föreslås på jordbruksmark. Vidare rekommenderar Länsstyrelsen att kommunen tydliggör behovet av att ta jordbruksmark i anspråk relaterat till bestämmelserna i miljöbalken.

Hållbara transporter

Länsstyrelsen menar att ny bebyggelse bör placeras i goda kollektivtrafiklägen, både avseende turtäthet och närhet till hållplats samt restidskvot bil/kollektivtrafik. Länsstyrelsen vill i sammanhanget betona att det är minst lika viktigt att befintlig bebyggelse har tillgång till bra kollektivtrafik som att ny bebyggelse planeras i goda kollektivtrafiklägen. I *ÖP Hässleholm* har kommunen tagit ställning för att förtätning ska ske i kollektivtrafiknära lägen och att restriktiviteten ska råda gällande bostäder och verksamheter utan god kollektivtrafikförsörjning. Tillkommande bebyggelse ska i huvudsak lokaliseras till stationsorterna som utgör kommunalscener och tillkommande bostadsbebyggelse i huvudsak lokaliseras i stationsnära läge (inom 1000 meters radie från tågstation), vilket Länsstyrelsen ser positivt på.

Kommunen definierar god tillgänglighet till kollektivtrafik som bebyggelse placerad inom 1000 meter från en regionbusshållplats och inom 1500 meter från en järnvägsstation. För att belysa de kollektivtrafiknära lägena menar Länsstyrelsen att det vore lämpligt att visa dessa områden markerade på karta, genom en GIS-analys av verkligt avstånd för gång- och cykeltrafiken till hållplatslägena eller station. Kommunen framhåller i *ÖP Hässleholm* även att det krävs en turtäthet med en avgång per tjugonde minut för att kollektivtrafiken ska bli en verklig konkurrent till bilen och det hade varit värdefullt om det av *ÖP Hässleholm* gick att utläsa vilka kollektivtrafiklägen detta gäller.

I sammanhanget menar Länsstyrelsen också att *ÖP Hässleholm* bör kompletteras med riktlinjer för enskilda bygglov utanför stationsorterna. Av riktlinjerna bör det framgå hur hänsyn ska tas till kollektivtrafikförsörjning och även perspektivet barns skolväg med skolbuss alternativt skolväg med cykel eller till fots.

Klimatanpassning

Länsstyrelsernas arbete med klimatanpassning är sedan 2019 reglerat i förordning (2018:1428) om myndigheters klimatanpassningsarbete. Av förordningen framgår bl.a. att länsstyrelserna samordnar det regionala arbetet med klimatanpassning och ska initiera, stödja och följa upp kommunernas klimatanpassningsarbete. Översiktsplanen är ett viktigt dokument för att redovisa kommunens arbete inom området. Länsstyrelsen bedömer att kommunen i *ÖP Hässleholm* beskriver de viktigaste

riskerna och utmaningarna i förhållande till förväntade klimatförändringar. Länsstyrelsens regionala handlingsplan för klimatanpassning för Länsstyrelsen Skåne 2020-2024 är ett av många underlag som kommunen kan använda sig av i det fortsatta arbetet med klimatanpassning.

För mer information om det regionala arbetet med klimatanpassning:

<https://www.lansstyrelsen.se/skane/samhalle/planering-och-byggande/klimatanpassning.html>

Social hållbarhet

Länsstyrelsen ser positivt på att *ÖP Hässleholm* lyfter fram natur och friluftsliv. Friluftslivet är viktig resurs för att möta våra stora folkhälsoutmaningar och har betydelse för att minska skillnader i hälsa mellan olika grupper. Länsstyrelsen saknar i *ÖP Hässleholm* ställningstagande för hur kommunen ska verka för en socialt hållbar utveckling i kommunen, samt beskrivning av konsekvenser gällande social hållbarhet. Beslut om hur mark ska användas grundlägger många villkor som styr kvinnor, mäns, flickor och pojkars liv och vardag. Därför är det viktigt att kommunen integrera sociala perspektiv såsom jämställdhet, folkhälsa, tillgänglighet och barnrätt i samhällsplaneringen.

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen använder könsuppdelad statistik t.ex. när det gäller åldersstruktur, eftersom könsuppdelad statistik är nödvändig för att kunna arbeta könsmedvetet. Statistiken kan med fördel kompletteras med könsuppdelad statistik även för andra variabler. *ÖP Hässleholm* kan med fördel också kompletteras så att det framgår vilken kunskap kommunen har kring olika målgruppers behov och situation.

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen, redan innan det formella samrådsskedet fört medborgardialog. *ÖP Hässleholm* hade med fördel kunnat synliggöra vilka grupperns röster/synpunkter som funnits representerade i dialogen. Länsstyrelsen uppmuntrar kommunen att i det fortsatta arbetet utveckla sitt resonemang och sina motiv för val av dialogform och möjligheterna att nå ut till olika grupper.

För mer information:

- *Länsstyrelsens metodstöd för ett rättighetsbaserat arbetssätt*

<https://www.lansstyrelsen.se/download/18.5bc4a6f51627e68be133cd39/1526068596390/MR-metodstod-for-rattighetsbaserat-arbetsatt-webb.pdf>

- *Länsstyrelsen Skånes vägledning för jämställd fysisk planering*

https://www.lansstyrelsen.se/download/18.691fcf616219e10e93aa509/1526067927741/vagledning_jamstalldhet_fysisk_planering-2016.pdf

Hänsyn till naturmiljövärden

Länsstyrelsen konstaterar utifrån samrådshandlingen att översiktsplanen tar stöd i aktuella kommunala strategier och program, så som kommunens naturvårdsstrategi. I sammanhanget vill Länsstyrelsen framhålla att det vore önskvärt att kommunen redovisar hur *ÖP Hässleholm* relaterar till den regionala naturvårdsstrategin från 2015 *Vägen till biologiskt rikare Skåne – Naturvårdsstrategi för Skåne*. Vidare framgår det att det pågår ett arbete med att ta fram en ny naturvårdsplan (uppdatering av naturvårdsprogrammet från 2005). När översiktsplanen kommer till granskning kommer den nya naturvårdsplanen att ha arbetats in i *ÖP Hässleholm*, vilket Länsstyrelsen ser fram mot att ta del av.

Storområden

Kommunen har i utvecklingsinriktningen för planen bl.a. pekat ut sammanhängande områden för *Natur och friluftsliv*, i handlingarna även kallade storområden. För dessa områden framgår att intentionen är att större nya landskapspåverkan projekt inte får placeras inom dessa områden. Vidare framgår att dessa storområden är ett samlingsnamn för flera olika sammanhängande värden, som är strategiskt viktiga för kommunens långsiktiga utveckling. Det framgår också att dessa områden även motsvaras av 3 kap. 2 § MB. Länsstyrelsen ser positivt på kommunens höga ambition att värna natur- och kulturmiljövärdena inom dessa områden, men vill samtidigt framhålla att kommunen bör redogöra för sin syn på att det inom dessa områden finns objekt, som t.ex. Södra stambanan, som kan uppfattas landskapspåverkande. Kommunen bör också redogöra för

hur ställningstagandet om att större nya landskapspåverkande projekt inte får placeras inom dessa områden förhåller sig till framtida utbyggnad av järnväg/järnvägar.

Områdesskydd enligt miljöbalken

Översiktsplanen bör kompletteras med information och beskrivning vad gäller artskyddsförordningen och de generella biotopskyddsområdena. Kommunen bör även uppmärksamma om att förslagna utbyggnadsområden kan komma att beröra generella biotopskyddsområdena samt hotade arter som är skyddade genom artskyddsförordningen.

Kommunen bör även i *ÖP Hässleholm* redovisa naturreservat, biotopskyddsområde samt område som omfattas av naturvårdsavtal. Det blir t.ex. särskilt relevant i anslutning till kommunens ställningstagande om att det ska finnas minst ett naturreservat i anslutning till varje stationsort, för att få en bild av hur läget ser ut idag.

Hänsyn till kulturmiljövärden

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen gör ställningstagande rörande kulturmiljö. Länsstyrelsen har även tidigare ställt sig positiv till dokumentet *Kulturmiljöstrategier för Hässleholms kommun* (2020) som ger en god riktning för framtida arbete. Det är positivt att se att kommunen återkopplar till strategin i *ÖP Hässleholm* och att kulturmiljöplaner ska tas fram i stationsorterna.

Det framgår av *ÖP Hässleholm* att målsättningen är att natur och kultur med höga biologiska och rekreativa värden skyddas och utvecklas. Det hade dock varit önskvärt att det fanns en möjlighet att koppla till kulturmiljövärdena även i kartmaterialet och i riktlinjer för förtätning i stad och på landsbygd, för att stärka vägledning i *ÖP Hässleholm*.

Arkeologi och fornlämningar

Översiktsplanen saknar redovisning av eller kommentarer kring det arkeologiska läget i kommunen. Länsstyrelsen kan konstatera att några av de tillkommande områdena i stationsorterna berör fornlämningar, det gäller till exempel i Bjärnum, Hästveda och Vinslöv. Vid exploatering av dessa områden kan krav på arkeologisk utredning komma att ställas. Även i områden där kända fornlämningar saknas kan sådant krav komma att ställas.

Infrastruktur

Ny stambana

Kommunen har i *ÖP Hässleholm* tagit ställning för ett centralt läge för stationen i Hässleholm. Länsstyrelsen vill i sammanhanget påminna om att lokaliseringen för en ny stambana med stationslägen kommer att tillåtlighetsprövas av regeringen med den pågående järnvägsplanens förslag på korridorer och stationslägen samt omfattande miljökonsekvensbeskrivning som underlag.

Ny infrastruktur

Det bör framgå av översiktsplanen om fyrstegsprincipen är tillämplig de föreslagna cykelvägarna på sidan 130 och om de har finansiering genom Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029. Trafikverket har en pågående järnvägsplan för mötesspår i Attarp som bör redovisas på markanvändningskartan som planerad järnväg.

Kollektivtrafik

Det bör bättre framgå av översiktsplanen vad innebörden är att kommunen ska verka för att korta restider och högre turtäthet i kollektivtrafikstråk med buss, särskilt i stråken Hässleholm-Ängelholm (regionbuss 511) och Hässleholm – Broby (regionbuss 542). Med avseende på vilka faktiska beslut och avtal med Skånetrafiken som krävs och om infrastrukturåtgärder behövs för att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas.

Elektronisk infrastruktur

Kommunen redogör i *ÖP Hässleholm* för kommunens mål om att 95 procent av alla hushåll i kommunen år 2020 bör ha tillgång till bredband om minst 100mbit/sekund. Länsstyrelsen

uppmanar kommunen att i översiktsplanen följa upp hur måluppfyllelsen ser ut, samt att se över vad som behöver göras för att klara det statliga målet till år 2025. En väl fungerande och utbyggd elektronisk infrastruktur är en viktig förutsättning för hela samhället. Av denna anledning behöver elektronisk infrastruktur synliggöras samhällsplaneringsprocessen.

För mer information

- *Länsstyrelsen Stockholms vägledning för digital infrastruktur i den fysiska planeringen*,
<https://www.lansstyrelsen.se/download/18.299c1cd2167c07c64757c4/1549374654497/Rapport%202018-27%20Digital%20infrastruktur%20i%20den%20fysiska%20planeringen-vaegledning.pdf>

- *Sveriges kommuner och regioners rapport Snabba förändringar i långsamma processer – det uppkopplade samhällets påverkan på strategisk fysisk planering*
<https://webbutik.skr.se/bilder/artiklar/pdf/7585-882-1.pdf>

Elnät

Genom Hässleholms kommun löper två 400 kV-ledningar tillhörande transmissionsnätet för el, Länsstyrelsen menar att dessa bör synliggöras i planen. Det är också särskilt viktigt att synliggöra hur dessa förhåller sig till tillkommande utbyggnadsområden, särskilt gällande verksamheter, men även områden som pekas ut för besöksnäring. För att synliggöra vad som är möjligt inom olika avstånd från kraftledningarna.

Konsekvensbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Översiktsplanen ska utformas så att innebörden och konsekvenserna av den tydligt framgår. Utöver miljökonsekvensbeskrivningen saknar Länsstyrelsen en samlad bild av översiktsplanens konsekvenser. Detta bekräftas i MKB:n där det framgår att det är av stor vikt att utvidga konsekvensbeskrivningen till att i högre utsträckning omfatta sociala aspekter, och ur ett resurshushållningsperspektiv även ekonomiska aspekter, innan översiktsplaneförslaget antas.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Länsstyrelsen tolkar det som att kommunen gör miljöbedömningen enligt nu gällande 6 kap. MB. De frågor som i *ÖP Hässleholm* lyfts fram som de som kan medföra betydande miljöpåverkan; trafikbuller, hållbara transporter, dricksvatten och friluftsliv, stämmer i stort överens med vad som diskuterades vid avgränsningssamrådet 2020-03-19.

Det framgår av MKB:n att kommunen utifrån de betydande miljöeffekter som identifierades vid avgränsningssamrådet, översiktsplanens målsättningar samt de miljöutmaningar som identifierats i *Skånska åtgärder för miljömålen 2016-2020* så har bedömningsgrunderna definierats i form av ett antal frågeställningar. De tre övergripande frågeställningarna är; *Bidrar planförslaget till ett miljöanpassat transportsystem?*; *Bidrar planförslaget till en robust dricksvattenförsörjning?* samt *Bidrar planen till ett stärkt friluftsliv?*. Det framgår vidare att konsekvenserna bedöms med hänsyn till planens syfte, nationella miljö kvalitetsmål, riksintressen och skyddade områden, miljö kvalitetsnormer samt till de betydande miljöeffekter som ett genomförande av planen kan antas medföra. Länsstyrelsen ser att detta tillvägagångssätt delvis kan ge svar på vilka konsekvenser planen medför, bl.a. i förhållande till nollalternativet. Länsstyrelsen befarar dock att detta tillvägagångssätt inte redovisar konsekvenserna på ett tillräckligt avvägt sätt. **Det går t.ex. inte att utläsa omfattningen av konsekvenserna på ett jämförbart vis, dvs. om det exempelvis är en liten, måttlig eller stor påverkan, eller om kumulativa effekter skulle kunna uppstå.** I sammanhanget hade det varit relevant att även studera konsekvenserna för **stationsorterna** på en mer detaljerad nivå. Mot bakgrund av att det är i dessa orter som huvuddelen av den tillkommande utbyggnaden föreslås. För dessa orter anges också mer ingående information och vägledning.

Länsstyrelsen tolkar det som att flera av de åtgärder som föreslås i MKB:n, omfattar åtgärder som behöver hanteras i den fortsatta översiktsplaneprocessen, **t.ex. genom att arbeta fram tydligare vägledning.** Länsstyrelsen uppmanar kommunen att i den fortsatta processen **lyfta in slutsatser och åtgärder som identifierats i MKB:n i själva planförslaget.**

I MKB:n redovisar kommunen miljökonsekvenser av den nya stambanan. Länsstyrelsen vill påminna om att det är Trafikverket som ansvarar för miljöbedömningen av den nya stambanan. Miljökonsekvensbeskrivningen av olika korridorer för den nya stambanan, som tas fram under lokaliseringsutredningen, är ännu inte klar. Länsstyrelsen menar att **den redovisning av konsekvenser som kommunen gör riskerar att ge en skev och ej underbyggd bild av miljökonsekvenserna.**

Sammantaget menar Länsstyrelsen att miljökonsekvensbeskrivningen behöver utvecklas i den fortsatta processen.

Vad gäller nya stambanan ingår Hässleholms kommun i Trafikverkets process med att ta fram förslag till den slutliga dragningen av nya stambanan. I detta sammanhang bidrar Hässleholms kommun med lokal kunskap som kan bidra till en bättre bild av nya stambanans konsekvenser.

Planhandlingarna och tydliga ställningstagande för hela kommunen

Förtätning och utbyggnad i stationsorterna

I de stationsorter där kommunen bedömer att nya detaljplaner för bostäder behöver tas fram, ser Länsstyrelsen det som rimligt att inte redovisa exakta områden för detta när det rör sig om förtätning av 10-20 bostäder. Däremot menar Länsstyrelsen att det i orter som Tyringe och Vinslöv, där kommunen bedömer att nya detaljplaner behövs för runt 200 bostäder i respektive ort, att det blir otydligt att inte peka ut dessa områden i karta. Det blir mycket svårt att göra en avvägning mellan olika allmänna intressen för dessa områden, vilket innebär att flera frågor kan komma att kvarstå vid efterföljande planläggning och prövningar.

Länsstyrelsen menar också att för att underlätta efterföljande planläggning vid förtätning inom orterna vore det bra att belysa vilka frågor som är särskilt relevanta för respektive ort. Markföreningens frågan lyfts väl för varje ort, Länsstyrelsen menar att frågor om t.ex. buller och riksintresse skulle kunna lyftas på samma vis för respektive ort.

Remisshantering

Länsstyrelsen har i aktuellt ärende hört följande myndigheter:

- Energimyndigheten (ingen erinran)
- Försvarsmakten (synpunkter inkommit)
- Luftfartsverket (ingen erinran)
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (synpunkter inkommit)
- Post- och telestyrelsen (synpunkter inkommit)
- Skogsstyrelsen (har ej haft möjlighet att yttra sig i ärendet)
- Statens geologiska undersökning (synpunkter inkommit)
- Statens geotekniska institut (synpunkter inkommit)
- Svenska kraftnät (synpunkter inkommit)
- Trafikverket (synpunkter inkommit)

De yttranden från ovanstående myndigheter som inte redan skickats till kommunen för kännedom översänds till kommunen, då de innehåller information som inte tagits upp i detta yttrande, men som kan vara till nytta för kommunen.

Kommentar:

Riksintressen

Kommunen godtar riksintressena och har ändrats så att förslaget till översiktsplan inte står i konflikt med dessa. Texterna i översiktsplanen som rör de olika riksintressena har fördjupats, likaså har en beskrivning av hur riksintressena kommer att tillgodoses samt kartor med riksintressenas geografiska avgränsning lagts till.

Riksintresse för friluftslivet (3 kap. 6 § MB)

Området som tidigare pekades ut som tillkommande mångfunktionell bebyggelse i Vittsjö har tagits bort så att riksintresseområdet inte längre påverkas.

Riksintresse för naturvård (3 kap. 6 § MB)

Översiktsplanen har kompletterats med en vägledande text om hur bygglovgivning utanför detaljplanlagt område som eventuellt kan påverka riksintresseområden i och utanför kommunens gränser ska hanteras.

Riksintresse för kulturmiljövården (3 kap. 6 § MB)

Översiktsplanen har kompletterats med en redovisning av de formella statliga anspråken som är beslutade av Riksantikvarieämbetet.

Översiktsplanen har kompletterats med riktlinjer för hur kulturmiljövårderna ska säkerställas. Ställningstaganden från nyligen framtagna kulturmiljöstrategier har implementerats i översiktsplanen. Översiktsplanen har kompletterats med en vägledande text för kommande bygglovgivning utanför detaljplanlagt område, där vikten av att inte bryta historiska strukturer och samband lyfts och risken för kumulativa effekter behyes.

Riksintresse för värdefulla ämnen eller material (3 kap. 7 § MB)

Det finns ett miljötillstånd att bryta kalk vid Ignaberga i ytterligare 25 år och detta kan ske med fortsatt aktsamhet och i samförstånd med kommunens uttag av kommunalt dricksvatten utan att grundvatten kvaliteten försämras. För närvarande sker ingen grundvattensänkning i tåkt delen som avslutats. Det har därav bildats bar en grundvattensjö. Kommunen ser på sikt att vattnet i grundvattensjön kan utgöra ett framtida råvatten för Hässleholms kommuns dricksvattenförsörjning. En juridisk utredning behövs för att klargöra vattendomens reglering mellan intressenterna. Syftet är att förbättra möjligheterna för samexistens mellan riksintresset för kalkbrytning och kommunal dricksvattenförsörjning i framtiden.

Riksintresse anläggningar för kommunikationer (3 kap. 8 § MB)

Det finns i dagsläget inte några planer på att bygga ut befintlig Södra stambana till fyra spår. Denna utbyggnad ligger inte heller med i gällande NTI. För att säkerställa att det på sikt ska gå att bygga ut Södra stambanan till fyra spår ändras översiktsplanen så att markanspråket beskrivs i text. Översiktsplanen har kompletterats med information om att samtliga stationer med resandeutbyte inom kommunen, inklusive kommande station för Nya Stambanan, är riksintresse för kommunikationer.

Nya verksamhetsområden

Översiktsplanen har kompletterats med plats-specifika vägledningar för buller och risk där verksamhetsområden föreslås nära kommunikationer av riksintresse, vid Markarydsbanan (utbyggnad i Bjärnum), Södra stambanan (utbyggnad i Sösdala), väg 117 (utbyggnad i Bjärnum), väg 23 (utbyggnad i Hästveda) och väg 21 (utbyggnad i Tyringe och Vinslöv).

Väg 117

Granskningshandlingen har uppdaterats med beskrivning gällande vikten av att utreda möjligheten att öka trafiksäkerheten på väg 117. En administrativ åtgärd som förbjuda farligt gods på en väg kommer inte lösa den stora problematiken. Det viktigaste är att öka trafiksäkerheten i samtliga orter, framför allt i Bjärnum, Vittsjö och Tyringe där väg 117 och 21 fungerar dels som genomfartsled och lokalgata. Det är av största vikt att invånarnas trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet är viktigare än framkomlighet för tunga transporter i orterna.

Kryssen på kartan med transportleder för farligt gods har tagits bort.

Övrigt

Texten under rubriken "Annan infrastruktur" har tagits bort.

Riksintresse för totalförsvaret (3 kap. 9 § MB)

Översiktsplanen har förtydligats vad gäller remittering av plan- och lovärenden inom påverkansområde övrigt till Forsvarsmakten. Det har också förtydligats att utpekande av områden lämpliga för etablering

av vindkraft behöver ske i samråd med Försvarsmakten, till exempel vid Nävlingeåsen, för att säkerställa att skada på riksintresse för totalförsvarets militära del inte uppstår.

Natura 2000-områden (4 kap. 8 § MB)

Översiktsplanen har kompletterats med text om att naturvärdena i Natura 2000-områden ska bevaras och utvecklas, samt att eventuella förändringar inom eller intill Natura 2000-områdena inte får påverka naturvärdena negativt. Detta har förtydligats särskilt för stationsorterna som berörs av Natura 2000-områden.

Risk för översvämning, ras, skred och erosion

Stationsorterna

Översiktsplanen har kompletterats med en analys och vägledning kring översvämning, ras, skred och erosion för föreslagna utbyggnad i stationsorterna men också generellt för landsbygden. Konsekvenserna av föreslagna utbyggnadsområden har beskrivits i hållbarhetsbedömningen.

Översiktsplanen har kompletterats med övergripande information om att föreslagna områden för utbyggnad kräver ytterligare utredningar och bedömningar för att säkerställa att föreslagna bebyggelse är lokaliserad till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till risken för översvämning. Enligt kommunens nya VA-plan kommer strukturplaner för vatten att utarbetas för samtliga stationsorter, som stöd för framtida detaljplanearbete.

Planlagd mark

Kommunen kommer att göra en bedömning om äldre detaljplaner ska upphävas när frågan aktualiseras, till exempel med utgångspunkt utifrån klimatrelaterade risker.

Samlad bedömning

För respektive utbyggnadsområde som föreslås i orterna har en övergripande bedömning gjorts om marken är lämplig för bebyggelse för den nya och ändrade markanvändningen som föreslås. Översiktsplanen har kompletterats med karta över lågpunktsområden samt båtomsområden.

Klimatrelaterade risker i byggd miljö

Historiskt sett är det främst Finjasjön och dess närmaste omgivning som drabbats av översvänningsproblem och där större värden hotats. Detta har förtydligats i översiktsplanen. För respektive utbyggnadsområde som föreslås i orterna har en övergripande bedömning gjorts om marken är lämplig för bebyggelse ur ett risk-, ras-, skred- och erosionsperspektiv för den nya och ändrade markanvändningen som föreslås. Likaså har hänsyn till och åtgärder mot klimatrelaterade risker för befintlig bebyggelse arbetats in i planen.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Översiktsplanen har kompletterats med utförligare beskrivningar av VA-situationen under rubriken Teknisk försörjning för respektive ort, där även det ökade VA-behovet för planerad utbyggnad vägts in. Översiktsplanen har kompletterats med en beskrivning av de ytvattenförekomster som har sämst status idag, likaså presenteras områdena på en karta. I dagsläget planeras endast mindre reningsdammar för dagvatten och naturvattendammar, vilka inte redovisas på mark- och vattenanvändningskartan på grund av sin begränsade storlek.

Hälsa och säkerhet

Miljöfarliga verksamheter

I översiktsplanen har lokalisering av nya utbyggnadsområden tagit hänsyn till skyddsavstånd för såväl miljöfarlig verksamhet som andra farliga och störande verksamheter, bland annat vad gäller olägenheter som lukt, ljud, vibrationer och ljus. Översiktsplanen har även kompletterats med en karta som redovisar miljöfarliga verksamheter.

Föroreningar

Samtliga riskklasser för potentiellt förorenade områden visas i kartan. I granskningshandlingarna har en beskrivning av riskklass 2 branschklass 2 lagts till.

Farligt gods

Se kommentar under rubrik "Väg 117".

Buller

Kapitlet om "Miljö, hälsa, säkerhet och risker" har kompletterats med kartor som redovisar var det finns eventuell bullerproblematik i kommunen. En kommunövergripande trafikbullerutredning är utförd för väg- och spårtrafikbuller år 2018. Den utgör ett viktigt underlag för var problematiken för buller från väg och järnväg finns. Den har använts för att indikera på vilket avstånd infrastrukturen påverkar markanvändningen. Mer detaljerade bullerberäkningar kommer att utföras för nya detaljplaner och förhandsbesked samt för enstaka bygglov på landsbygden där inte detaljplanering av mark blir aktuell.

Risk för olyckor

Kapitlet om "Miljö, hälsa, säkerhet och risker" har kompletterats med en beskrivning och vägledning kring frågor som rör olyckor och dess konsekvenser för såväl väg och järnväg som för verksamheter.

Strandskydd

I kapitlet "Natur och friluftsliv" kompletteras befintlig text om strandskydd och dess återinträdande vid t.ex. ändring av detaljplan. I översiktsplanens Ortsbeskrivningar för Sösdala och för Vittsjö har text och karta reviderats så att strandskydd inte berörs.

I kapitlet "Natur och friluftsliv" kompletteras befintlig text om strandskydd med text om beslutet om utvidgade strandskyddsområden, det vill säga strandskyddsområden mellan 100 och 300 meter, inom Hässleholms kommun, som fattades den 21 januari 2016.

Samordning mellan kommuner

Kapitlet "Hässleholms kommun i regionen" har kompletterats med de viktigaste mellankommunala perspektiven som behöver beaktas och samordnas i den fysiska planeringen som dricksvattenförsörjning, cykelvägar, områden för friluftsliv samt materialförsörjning och masshantering.

Länsstyrelsens råd

Översiktsplanens koppling till nationella och regionala mål, planer och program

Kapitlet "Utvecklingsinriktning" har kompletterats under avsnittet "Hållbarhet" med såväl relevanta regionala, nationella och globala mål och hur hänsyn tagits till sådana mål, planer och program som kommunen bedömer har betydelse för en hållbar utveckling inom kommunen.

Behov av mark för bostäder

Tabellerna som rör bostadsutbyggnaden i centralorten och stationsorterna har reviderats så att det blir tydligare att se byggrätter i befintliga detaljplaner, pågående planer och behov av byggrätter i nya detaljplaner samt hur summan av dessa förhåller sig till de kommunala målsättningarna för kommunens orter.

Kommunens bostadsförsörjningsplanering och den översiktliga planeringen revideras kontinuerligt och parallellt samt stäms av gentemot varandra och med politiken.

Lanspråktagande av oexploaterad mark

Översiktsplanen har kompletterats med berörd lagstiftningstext från miljöbalken. En generell text för orterna har lagts till, där vi beskriver att förtätning prioriteras framför att ta jordbruksmark i anspråk. Under kapitlet mark och vattenanvändning har respektive Ortsbeskrivning kompletterats med en text som tydliggör om nya föreslagna åtgärder berör befintliga värden, till exempel jordbruksmark. Ett ställningstagande kring bostadsbyggande på mark utanför orterna har lagts till som bland annat tar hänsyn till frågor gällande kommunalt VA, kollektivtrafikförsörjning, barns skolväg, gång- och cykelvägar och bilberoende.

Hållbara transporter

Avstånd från station redovisas i karta för stationsorterna i zoner om 500 meter, 1000 meter och 1500 meter.

Ett ställningstagande kring bostadsbyggande på mark utanför orterna har lagts till som bland annat tar hänsyn till frågor gällande kommunalt VA, kollektivtrafikförsörjning, barns skolväg, gång- och cykelvägar och bilberoende.

Klimatanpassning

Översiktsplanen har justerats utifrån den nyligen antagna VA-planen.

Social hållbarhet

Översiktsplanen har kompletterats med ställningstagande för hur kommunen ska verka för en socialt hållbar utveckling i kommunen. I konsekvensbeskrivningarna samt i MKB:n beskrivs även konsekvenserna gällande social hållbarhet.

Statistiken har setts över ur ett ålder- och könsperspektiv och ändrats där det varit möjligt. I kapitlet om "Processen" finns motivet för val av dialogform förklarad och resonemanget har utvecklats om vilka röster/synpunkter som funnits i dialogen.

Hänsyn till naturmiljövärden

Storområden

Storområden är inte det samma som helt opåverkade områden. Översiktsplanen har justerats med en tydligare definition på storområden

Områdesskydd enligt miljöbalken

Översiktsplanen har kompletterats med text gällande bland annat rödlistade arter.

Hänsyn till kulturmiljövärden

Kulturmiljöfrågorna i översiktsplanen har fördjupats.

Arkeologi och fornlämningar

Kulturmiljöfrågorna har fördjupats och en karta över fornlämningar i kommunen har lagts till.

Infrastruktur

Ny stambana

Kommunen är medveten om tillåtlighetsprövningen av regeringen gällande ny stambana och inväntar denna.

Ny infrastruktur

Cykelvägarna är inte hanterade med fyrstegsprincipen. Mötespåret för Attarp har lagts i markanvändningskartan.

Kollektivtrafik

Skånetrafiken är huvudman för kollektivtrafiken och dialog för turtäthet och framkomlighetsåtgärder för effektivare resor behöver ske i samarbete mellan kommunen och Skånetrafiken. Översiktsplanen är en viljeinriktning och en högre turtäthet i de starka stråken är önskvärt för att ytterligare möjliggöra omställningen till ett hållbart resande, detta har förtydligats i översiktsplanen.

Elektronisk infrastruktur

Översiktsplanen redovisar måluppfyllelse och beskriver vad som behöver göras för att nå det statliga målet år 2025.

Elnät

Ledningens sträckning redovisas i sekretessbilagan.

Konsekvensbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Konsekvensbeskrivningen har setts över så att alla tre hållbarhetsperspektiv behyes. Beskrivningen av konsekvenserna har justerats så att de går att utläsa på ett jämförbart vis, dvs. om det exempelvis är en liten, måttlig eller stor påverkan, eller om kumulativa effekter skulle kunna uppstå. Även konsekvenserna för föreslagna åtgärder har utvecklats för stationsorterna.

Slutsatser och åtgärder som identifierats i konsekvensbeskrivningen har lyfts in i översiktsplanen för att bland annat ge tydligare vägledning.

Planhandlingarna och tydliga ställningstagande för hela kommunen

Förtätning och utbyggnad i stationsorterna

För stationsorterna Vinslöv och Tyringe har områden för tillkommande multifunktionell bebyggelse preciserats för att ge en tydligare bild av var merparten av framtida bostäder föreslås. Även texten för dessa stationsorter har uppdaterats.

Riksintressena för respektive ort har utvecklats i text och i tabeller.

1.2 Försvarsmakten

Försvarsmakten har av Hässleholms kommun beretts möjlighet att lämna synpunkter på samrådsförslag för ny översiktsplan för Hässleholms kommun i Skåne län.

Försvarsmakten ansvarar, i enlighet med förordningen om hushållning med mark- och vattenområden (1998:896), för riksintressen för totalförsvarets militära del (3 kap 9§ miljöbalken). Försvarsmakten är som sektorsmyndighet ansvarig för att identifiera, samråda om, besluta om och presentera underlag för dessa riksintresseanspråk. Försvarsmakten fattade beslut om nu gällande riksintressen och områden av betydelse för totalförsvarets militära del den 2019-12-18. De riksintressen som påverkar kommuner, länsstyrelser eller andra aktörer i plan- och lovärenden eller tillståndsärenden redovisas i Försvarsmaktens riksintressekatalog. Riksintressekatalogen finns tillgänglig länsvis på Försvarsmaktens hemsida: www.forsvarsmakten.se/riksintressen.

I översiktsplanen bör en text som beskriver riksintressen för totalförsvarets militära del återfinnas. Nedan följer en aktuell beskrivning av riksintressen för totalförsvarets militära del i Hässleholms kommun.

Riksintressen för totalförsvarets militära del

Riksintressen för totalförsvarets militära del (3 kap 9§ andra stycket miljöbalken) kan i vissa fall redovisas öppet och i andra fall inte. Dels finns områden i form av övnings- och skjutfält och flygflottiljer som redovisas öppet, dels områden som av sekretesskäl inte kan redovisas öppet. De senare har oftast koppling till spanings-, kommunikations- och underrättelsesystem. Huvuddelen av Sveriges kommuner är i olika omfattning berörda av riksintressena.

Hässleholms kommun berörs av följande utpekade riksintressen för totalförsvarets militära del:

* Två påverkansområde övrigt. Inom sådana områden ska bland annat alla plan- och lovärenden remitteras till Försvarsmakten.

* Påverkansområde för väderradar, Bjäre. Detta område riskerar framförallt allt att skadas av vindkraftsetableringar för nära väderradar. En radie om fem km från väderradaranläggningar utgör stoppområde för vindkraftverk och en radie om 20 km utgör påverkansområde. Inom påverkansområde måste särskilda analyser genomföras för att säkerställa att ingen skada sker. För att säkerställa att ingen skada sker på de riksintressen som omfattas av sekretess och inte alls kan redovisas öppet på karta, är hela landets yta samrådsområde för objekt högre än 20 m utanför sammanhållen bebyggelse och högre än 45 m inom sammanhållen bebyggelse. Med sammanhållen bebyggelse avses de områden som utgör tätort på lantmäteriets översiktskarta 1:250 000. Det innebär att alla ärenden inom kommunen avseende höga objekt ska skickas på remiss till Försvarsmakten.

Vindkraft

För att säkerställa att eventuella områden som pekas ut som lämpliga för etablering av vindkraft inte hamnar i konflikt med Försvarsmaktens tekniska system måste en förfrågan ställas till myndigheten. Gällande det utpekade riksintresset för vindkraft sammanfaller detta område med Försvarsmaktens riksintresse. Vid en etablering av vindkraft i aktuellt område måste samråd ske med Försvarsmakten för att säkerställa att skada på riksintresse för totalförsvarets militära del inte uppstår.

Infrastruktur

Försvarsmakten har svårt att göra en bedömning av föreslagen korridor för höghastighetsbanan då denna är mycket grovt tilltagen. Därmed framhårdas att det är av yttersta vikt att fortsatt planering för denna sker i samverkan med Försvarsmakten.

Övriga synpunkter

Försvarsmakten vill framföra att Försvarsmakten bör vara remissinstans vid framtagandet av den friluftsstrategi och den friluftspan för Hässleholms kommun som framgår på sidan 145. I

framtagandet av dessa behöver hänsyn tas till Försvarmaktens intressen. Försvarmakten vill också framföra vikten av att inkluderas i all planläggning och alla projekt som faller inom utpekade riksintressen för totalförsvarets militära del.

Texterna som redogör för remittering till Försvarmakten är felaktig på både sidan 118 och sidan 224. Det är korrekt att alla planer och lov för höga objekt inom kommunen ska remitteras Försvarmakten. Däremot gäller inom påverkansområde övrigt bland annat att alla plan- och lovärenden ska remitteras Försvarmakten, detta gäller alltså inte enbart höga objekt. Detta bör stå med i texten under avsnittet Riksintresse totalförsvaret på sidan 118 samt sidan 224. Vidare bör dessa avsnitt benämnas Riksintresse för totalförsvarets militära del eftersom det enbart är riksintressen för den militära delen av totalförsvaret som redogörs för här.

På mark- och vattenanvändningskartan på sidan 40 pekas en del områden för sammanhängande bebyggelse ut som inte stämmer överens med den definition som Försvarmakten använder, se ovan avsnitt Riksintressen för totalförsvarets militära del. Detta innebär att remittering av höga objekt till Försvarmakten eventuellt blir felaktig. Försvarmakten anser därför att det bör tillföras en förklarande text gällande vad som avses med tätort under avsnittet som behandlar remittering till Försvarmakten. Detta för att inte remittering gällande höga objekt ska bli inkorrekt.

I övrigt har Försvarmakten inga synpunkter i detta skede.

Kommentar:

Vindkraft

Översiktsplanen har förtydligats vad gäller remittering av plan- och lovärenden inom påverkansområde övrigt till Försvarmakten. Det har också förtydligats att utpekande av områden lämpliga för etablering av vindkraft behöver ske i samråd med Försvarmakten, till exempel vid Nävlingeåsen, för att säkerställa att skada på riksintresse för totalförsvarets militära del inte uppstår

Infrastruktur

Projekt Nya stambanor drivs av Trafikverket tillsammans med berörda kommuner. Fortsatt planering för Nya stambanan sker i samverkan med Försvarmakten.

Övriga synpunkter

Kommunen har uppmärksammat att Försvarmakten är remissinstans vid framtagandet av friluftstrategin och friluftsplänen. Texten i översiktsplanen har justerats avseende remittering till Försvarmakten. Benämningen av avsnittet har ändrats till "Riksintresse för totalförsvarets militära del".

Vi har i granskningshandlingens markanvändningskarta försökt ta hänsyn till den utbredning tätorterna har i översiktskartan. Ett förtydligande har gjorts i översiktsplanen att med sammanhållen bebyggelse anses de områden som utgör tätort på lantmäteriets översiktskarta 1:250 000.

1.3 Region Skåne, Regionala utvecklingsnämnden

Region Skåne har mottagit ovanstående samrådshandling för synpunkter.

Region Skåne har ansvar för vård och hälsa i Skåne samt ett samordnande ansvar för Skånes utveckling, enligt lag 2010:630 och lagändring 2019:944 om regionalt utvecklingsansvar. Detta ansvar innebär att utarbeta och fastställa en strategi för regionens utveckling och samordna insatser för genomförandet av denna samt att upprätta och fastställa planer för regional transportinfrastruktur. Region Skåne är också regional kollektivtrafikmyndighet i Skåne län, vilket innebär det politiska och ekonomiska ansvaret för den samhällsfinansierade kollektivtrafiken. Region Skåne utgör även en formell remissinstans enligt plan- och bygglagen (PBL) avseende översiktsplaner och enligt lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar avseende riktlinjer för bostadsförsörjning.

Region Skåne har sedan januari 2019 även ansvar för den regionala fysiska planeringen i länet, och uppdraget att ta fram en regionplan för Skåne till 2022. Regionplaneuppdraget bygger vidare på arbetet med Strukturbild för Skåne som Region Skåne bedrivit i dialog med de 33 skånska kommunerna sedan 2005. Genom Strukturbild för Skåne och regionplaneuppdraget arbetar Region Skåne med att tydligare koppla samman det regionala utvecklingsansvaret och kommunernas översiktsplanering. Region Skåne yttrar sig över översiktsplan för Hässleholm utifrån ovanstående ansvar.

Bakgrund

Översiktsplanen för Hässleholms kommun bygger på Hässleholms kommuns vision från 2003 och avser därigenom leda till kontinuitet och långsiktighet i beslut som gäller mark- och vattenanvändningen.

Översiktsplanens övergripande målsättningar är: Hässleholmaren är stolt och mår bra. Natur och kultur med höga biologiska och rekreativa värden skyddas och utvecklas. Det infrastrukturella läget utvecklas och förbättras.

Planområdet utgörs av hela Hässleholms kommun utom området för fördjupad översiktsplan för Hässleholms stad, Framtidsplan för Hässleholms stad (antagen 2018).

Region Skånes synpunkter

Region Skåne ser positivt på planförslaget övergripande intention om förtätning och nyttjande av kollektivtrafiknära lägen och att alla orter ska ha nära till natur. Detta stämmer väl överens med Strategier för det flerkärniga Skåne och med den regionala utvecklingsstrategin (RUS) Det öppna Skåne 2030 (fastställt i juni 2020). Region Skåne ser positivt på att flerkärnigheten som begrepp används genomgående både som beskrivning av kommunen och som framtidsinriktning. Region Skåne anser dock att synen på byggande utanför tätorterna behöver klargöras i planen. Region Skåne skulle gärna se ett mer utvecklat resonemang kring hur Hässleholm ser på sin roll som tillväxtmotor och om man fortsatt ämnar utveckla den i samverkan med Kristianstad och andra grannkommuner.

Regionalt perspektiv

Region Skåne uppskattar att planförslaget har ett tydligt omvärldsperspektiv där kommunen sätts i ett större sammanhang och relaterar bland annat till Greater Copenhagen och rollen som järnvägsknutpunkt i ett större interregionalt system.

Bebyggelse

För att Hässleholms kommun ska nå sitt mål om 3 000 byggda bostäder till 2030 behövs cirka 230 bostäder byggas i snitt per år. Enligt Region Skånes Modell för bostadsefterfrågan i Skåne är marknadsdjupet i Hässleholm cirka 100 bostäder. Med marknadsdjup avses hur många nya bostäder som människor kan och vill efterfråga i kommunen ett enskilt år. Baserat på regionens befolkningsprognos är det demografiska behovet också strax över 100 bostäder per år kommande tio år. Region Skåne tänker revidera analysen årligen som stöd till kommunerna att förstå den lokala

bostadsmarknaden djupare. Region Skåne konstaterar att kommunens demografiska befolkningsprognos ligger i linje med Region Skånes, men att den byggbaserade befolkningsprognosen riskerar att överskatta befolkningsutvecklingen.

Region Skåne är positiv till inriktningen att inte ta ny mark i anspråk för bebyggelse och att tillkommande bebyggelse i huvudsak ska lokaliseras i stationsnära läge. Detta stämmer väl överens med den regionala utvecklingsstrategin och Strategier för det flerkärniga Skåne som bland annat belyser vikten av att växa effektivt och att värna Skånes värdefulla jordbruksmark för livsmedelsproduktion.

Mobilitet och infrastruktur

Region Skåne instämmer i vikten av att nya stambanan får en integrerad, central station i Hässleholm med direkt koppling till övriga kollektiva transportslag, och att det är viktigt att det finns möjligheter att trafikera den nya banan med en ny generation snabba regionaltåg. Region Skåne delar också kommunens uppfattning att Skånebanan måste ha konkurrenskraftiga restider mot både Helsingborg och Kristianstad.

Region Skåne vill liksom kommunen se till hela resan och tydligare koppla fler trafikslag till stationerna genom förbättrade möjligheter för cykel- och bilparkering, vilket underlättar kombinationsresor. Region Skåne ser också positivt på att kommunen prioriterar de regionala viktiga stråken för busstrafik, utpekade i Region Skånes Trafikförsörjningsprogram.

En tillräcklig utbyggnad av stationsorterna ger ett större underlag till trafiken och kan möjliggöra en positiv spiral för kollektivtrafikutvecklingen på orten. Inriktningen att förtäta stationsorterna är en förutsättning för utveckling av kollektivtrafiken dit. Region Skåne är mycket positiv till att kommunen framhåller avståndet 1000 meter från station som viktigt riktvärde. Nästan alla planerade bostäder ligger inom 1500 meter från en station, de flesta inom 1000 meter. Region Skåne vill uppmärksamma Hässleholms kommun på att mängden tillkommande bostäder i planförslaget inte kommer att vara tillräckligt för ett ökat utbud av kollektivtrafik. För de stationsorter som har en mindre befolkning behöver invånarantalet troligen öka betydligt mer eller fler arbetsplatser med inpendling etableras för att kollektivtrafikutbudet ska öka.

Region Skåne vill göra kommunen uppmärksam på att beskrivningen av utbudet för Pågatåg i Vinslöv inte stämmer med normalt utbud från orten och behöver justeras. Pågatågen trafikerar Vinslöv från tidig morgon fram till midnatt med minst ett tåg i timmen i vardera riktningen. På vardagar med två tåg i timmen under morgon/förmiddag och eftermiddag/kväll.

Precis som Hässleholms kommun konstaterar har biltrafiken en viktig roll för samhället, samtidigt som den medför ett flertal negativa konsekvenser. Planförslaget förespråkar alternativa drivmedel och Region Skåne ser att dessa åtgärder ligger väl i linje med Strategi för ett hållbart transportsystem 2050.

Konst, kultur och gestaltad livsmiljö

Region Skåne stödjer Hässleholms kommuns ambition att höja den gestaltningsmässiga kvaliteten i kommunens byggda och anlagda miljöer samt betonar vikten av att synliggöra kvaliteter. I Sveriges nationella politik för arkitektur, form och design: Politik för gestaltad livsmiljö, samt Region Skånes strategi för gestaltad livsmiljö – arkitektur, form och design betonas att arkitektur, form och design ska ses som ett sammanhållet område. Med detta perspektiv som grund, är det människan och människans behov som blir utgångspunkt för hur livsmiljön utformas.

Region Skåne uppmuntrar även kommunens ambitioner avseende den lokala kulturmiljön. Region Skåne vill särskilt lyfta framtagandet av styrdokumentet Kulturmiljöstrategier för Hässleholms kommun och initierande av framtida kulturmiljöplaner för stationsorterna. Kulturmiljöplanerna blir viktiga arbetsredskap när bebyggelse ska bevaras, rustas upp och förtätas, så att inte kulturmiljövärden förloras. Region Skåne ser även positivt på att kommunen har en väldigt hög ambition kring att skydda och utveckla natur- och kulturmiljöer för att främja friluftslivet.

Kulturmiljöaspekten får gärna vägas in ytterligare i de problematiserande texterna. Natur- och kulturmiljö har mycket gemensamt men står ibland i konflikt med varandra. Region Skåne ser också en svårighet kring att benämna jordbruksmark som oexploaterad mark då den är grund för aktiv produktion, främst av livsmedel.

Blågrön infrastruktur och ekosystemtjänster

Region Skåne finner analysen av Hässleholms kommun som friluftsnäv i regionen med god tillgång till allemansrättsligt tillgängliga vandringsleder, natur- och rekreationsytor, intressant. Att värdera goda förutsättningar för naturvärden och friluftsliv som viktiga attraktionsvärden för att bo och verka i kommunen ligger helt i linje med ambitionerna i RUS att Skåne ska stärka mångfalden av goda livsmiljöer. Region Skåne instämmer i att så kallade tysta områden är en potential för utveckling. Översiktsplanen beskriver att alla stationsorter ska ha ett naturreservat. En viktig del i strategin för att skapa hållbara och attraktiva livsmiljöer enligt RUS är att säkerställa god tillgång, närbarhet och kvalitet på grönytor, vatten och natur. I Region Skånes Tema-PM Grönstruktur i Skåne redovisas strategiskt viktiga kopplingar mellan lokal och regional nivå samt stad och land som är viktiga att tydliggöra i översiktsplanen. Region Skåne skulle gärna se en helhetsbild av planerad sammanhängande blågrön infrastruktur.

Region Skåne vill understryka att det vid förtätning med bostadsbebyggelse är viktigt att bevara och utveckla kvalitativa grönområden för ekologiska och rekreativa värden. Även möjligheterna att nå grönytor för olika grupper bör beaktas.

Vandrings- och cykelleder

Region Skåne anser att ställningstagandet att Skåneleden ska ansluta till de flesta av kommunens stationsorter är bra utifrån perspektivet att god service utmed lederna i form av mat, boende, kollektivtrafik och attraktiva besöksmål önskas. Region Skåne är huvudman för Skåneleden, en 130 mil lång kvalitetsssäkrad vandringsled som med sina sex delleder tangerar Skånes mest besöksvärda natur- och kulturområden, både stad och land.

Region Skåne är positiv till ställningstagandet att bygga ut cykelvägarna längs de sträckor som saknar säker och trygg miljö för oskyddade trafikanter och det är ett arbete som med fördel görs i samråd med både angränsande kommuner, Region Skåne och Trafikverket. Det är önskvärt att tillämpa Trafikverkets modell med fyrstegsprincipen även när det gäller byggande av cykelvägar och cykelleder. En naturskön och avskild väg är bättre även för pendlaren om den ändå är gen och inte någon längre omväg. Inspiration finns att hämta i Cykelstrategi för Skåne och Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029.

Väl utbyggda cykel- och vandringsleder är ett framgångsrikt sätt att vägleda besökare och boende genom ett samnyttjat område för att undvika att störa det som är skyddsvärt och minska intressekonflikter. Sammanhängande blågröna stråk och leder som länkar tätorter med omgivande landsbygd, ger det finmaskiga vägnätet med kulturellt intressanta grusvägar, äldre banvallar och kantzoner en framträdande roll både ur ett folkhälsoperspektiv och för ekologiska värden.

Energi

Region Skåne arbetar för att möta kapacitetsbristen i Skåne enligt beslut i regionala utvecklingsnämnden 2019-11-08. Region Skåne önskar en tydligare beskrivning av el- och värmeförsörjning. Om värmepumpar eller fjärrvärme blir dominerande uppvärmningssätt spelar stor roll för elförsörjningen i elområdet SE4, där Skåne ingår. En god och tidig dialog med lokalnätägaren är därför viktig.

Enligt Klimat- och Energistrategi för Skåne, ska Skåne minska sina klimatpåverkande utsläpp med 80 % och bli klimatneutralt till år 2030. Region Skåne ser gärna att en tydligare viljeinriktning utvecklas i planförslaget om främjandet av lokal förnybar energiproduktion där det är lämpligt. Produktion av sol på hustak samt lokal och regional vindkraft är några sätt att bidra. Lokalnätet kommer att behöva förberedas för större inslag av solceller och batterier i takt med att kostnaderna

för dessa sjunker. För att minska behovet av el för uppvärmning kan det också vara nödvändigt med en utökning av fjärrvärmenätet.

Med stöd i Skånes färdplan för biogas finns sannolikt en god potential för Hässleholms kommun att kunna arbeta för mer biogasproduktion från olika typer av biomassa.

Klimatanpassning

I RUS lyfts klimatanpassning fram som en viktig faktor för att Skåne ska kunna utvecklas på ett hållbart sätt. Region Skåne betonar i sitt miljöstrategiska program vikten av att aktivt arbeta med klimatanpassning för att minska konsekvenserna av extremväder. Region Skåne uppskattar att kommunen i planen tagit upp klimatutmaningarna i ett separat avsnitt och även integrerat ställningstaganden i hela planen. Klimatförändringarna medför ökade vattenflöden och Region Skåne skulle gärna se att kommunen pekar ut lämpliga översvämningssytor för att minska påverkan vid höga flöden i sjöar och vattendrag. Ökat utrymme för vatten i tätorter har betydelse för klimatanpassning, fördröjning, rening, biologisk mångfald, rekreation och ökad attraktivitet.

Social hållbarhet och folkhälsa

Region Skåne är positiv till framtagandet av en Friluftsstrategi och en Friluftspan. Region Skåne värdesätter också kommunens resonemang kring att insikten om de blågröna miljöernas betydelse för livskvaliteten växer i takt med att stress, utmattningssyndrom och övervikt ökar. Skåne står inför en mängd utmaningar kopplade till livsstilsrelaterade kroniska sjukdomar som ökar i befolkningen och allt längre ner i åldrarna. Region Skåne stödjer att det i planen lyfts fram att barn har särskilda vinster av en god miljö.

Hälso- och sjukvård

Region Skåne ser gärna en utveckling av hur strategier och mål om god sjukvård kan konkretiseras i den fysiska planeringen. Översiktsplanen tar ställning till att befintliga vårdcentraler ska finnas kvar. Region Skåne ser gärna ett samlat resonemang kring vården i framtiden, också i förhållande till Centralsjukhuset i Kristianstad och med hänsyn till att attrahera en ökad befolkning och fler arbetsplatser i Hässleholms kommun.

Framtidens hälso- och sjukvård samt omsorg kommer utgå från att fler personer med vårdbehov kommer att fortsätta bo hemma eller i kommunala vårdboenden. Detta kommer att ställa andra krav på samhället och kommer att påverka även den kommunala planeringen bland annat vad gäller dimensionering av särskilda boenden och korttidsboenden. I den fysiska planeringen behöver hänsyn tas till att vården blir allt mer beroende av digitala hjälpmedel vilket ställer krav på bredbandsutbyggnad. I följande planering är det lämpligt att vidga planbestämmelser till att oftare inkludera vårdverksamhet för att inte hindra etablering av vårdcentral, familjecentral och liknande. Det behöver också finnas en fysisk plats för förvaring av hjälpmedel, ramper, transporter och tillgänglig parkering.

Näringsliv

Skåne ska enligt RUS vara en stark och hållbar tillväxtmotor. Region Skåne verkar för en ökad produktivitet genom fler företag, fler växande företag, fler i arbete och en mer innovativ region. Produktiviteten inom näringslivet och offentlig sektor är avgörande för konkurrenskraften. Det är också avgörande med förnyelse, vilket bland annat sker genom att företag startas eller etableras i regionen.

Region Skåne ser positivt på att Hässleholm gjort en analys av företagsstruktur, pendlingsmönster och strategiskt läge kopplat till planen. Att ta vara på de goda förutsättningarna och stödja företag som startar eller utvecklar sin verksamhet inom ekoturism bidrar till en levande landsbygd med starkt sysselsättning och är av värde för såväl kommunen som hela Skåne.

I RUS lyfts att skånska företag i hela länet ska erbjudas affärsutvecklingsmöjligheter genom ny kunskap och finansiering som stimulerar entreprenörskapet och stärker företagsklimatet, något Hässleholm redan idag tar del av och med fördel kan utveckla. Region Skåne ser positivt på att

Hässleholm lyfter värdet av att vara en serviceinriktad kommun för företagen i dess olika faser. Ett gott företagsklimat är en viktig förutsättning för tillväxt och konkurrenskraft. Hässleholm arbetar aktivt för ett bra företagsklimat vilket också bidrar till förmåga att attrahera etableringar.

I handläggningen av detta ärende har avdelningen för regional utveckling genom enheterna för regional planering, näringsliv och arbetsmarknad, EU och internationella relationer, miljö, transporter och infrastruktur deltagit, samt avdelningen för hälso- och sjukvårdsstyrning, primärvården, psykiatri och habilitering, Skånetrafiken, Regionfastigheter och Region Skånes kulturförvaltning.

Kommentar:

Texten under avsnittet "Hässleholms kommun i regionen" har kompletterats med hur Hässleholms kommun ser på sin roll som tillväxtmotor.

Bebyggelse

230 bostäder per år är ett genomsnitt för de kommande tio åren. Hässleholms kommun har förhoppningar om att byggtakten kommer öka succesivt, genom nya arbetstillfällen och ökad attraktivitet med anledning av t.ex. etablering av Nya stambanan, satsningar på rekreation och hälsa med mera kommer att bidra till att befolkningen ökar.

Mobilitet och infrastruktur

Det är en stor utmaning som kräver fortsatt arbete inom Region Skåne, Skånetrafiken och Hässleholms kommun – hur hållbart resande ska bli möjligt på riktigt. Med en så gles turtäthet som finns idag (1 avgång per timme) är det svårt att överföra resor från bil till kollektivtrafik. Här behöver Region Skåne, Skånetrafiken och Trafikverket visa vad flerkärnighet betyder i verkligheten i kommande satsningar och prioriteringar. Det gäller såväl kollektivtrafik som ökade förutsättningar för cykling. I en geografiskt stor och förhållandevis gles befolkad kommun, med svagare skatteunderlag blir det oftast svårare att avsätta kommunala medel (tillköp, medfinansiering etc), samt att erfarenheterna av stora kostnadsökningar i projekt.

Tiderna för kollektivtrafiken har setts över och uppdaterats.

I översiktsplanen har det lagts till text om vikten av goda gestaltade livsmiljöer och de nationella målen för arkitektur, form och design. Hässleholms kommun har tagit fram både en Kulturmiljöstrategi för hela kommunen samt en Kulturmiljöplan för Hässleholms stad som belyser viktiga värden och strategier för framtida planering.

Blågrön infrastruktur och ekosystemtjänster

Översiktsplanen har kompletterats med en helhetsbild av den planerade sammanhängande blågröna infrastrukturen och de strategiskt viktiga kopplingarna på lokal och regional nivå av stad och land har utvecklats.

Kommunen är medveten om grönområdets ekologiska och rekreativa värden och arbetar med att bevara och utveckla kvalitativa grönområden för olika målgrupper.

Vandrings- och cykelleder

Resonemanget stärker kommunens uppfattning om att strategiskt planlägga arbetet med friluftsliv.

Hässleholms kommun medverkar i diskussionerna kring ny regional cykelvägsplan där synpunkter på finansieringsmodell och där förslag till nya cykelvägar föreslagits. Hässleholms kommun anser att det är av stor vikt att kommunen är delaktig i regionala projekt med syfte att utveckla cykel- och vandringsleder.

Energi

Kommunen arbetar med att ta fram en ny energi- och klimatplan. Översiktsplanen har kompletterats utifrån beslut i denna plan. Fjärrvärme är högt prioriterad där det är möjligt, men även sol, vindkraft och biogas är kommunen positiva till. Stora marktäckande solcellsparkar bedöms inte som lika positiva

och etablering av större vindkraft bör ske i grupp inom anvisade områden. En fördjupande text om vindkraft har lagts till.

Klimatanpassning

Översiktsplanen har justerats utifrån den nyligen antagna VA-planen.

Social hållbarhet och folkhälsa

Hässleholms kommun ser vikten av de frågor som rör social hållbarhet och folkhälsa och satsar på frågor som rör ökad hälsa genom goda gestaltade livsmiljöer och tillgång till rekreationsområden för alla invånare i kommunen.

Hälsa- och sjukvård

Översiktsplanen har kompletterats med resonemang kring vikten av att sjukhus och specialistsjukhus inom tillväxtmotorn Kristianstad+Hässleholm för att möta morgondagens behov av vård. För varje ort finns beskrivet utbudet av service.

Kommunen försöker i sin detaljplanering vara flexibla för att möjliggöra för olika typer av funktioner i ett långsiktigt perspektiv.

1.4 Trafikverket

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

Befintliga kommunikationer av riksintresse

Markanvändningskartorna

Utbredning av de storområden i kommunen som avser " stora opåverkade områden" enligt Miljöbalken, anser vi måste justeras och tydliggöras i kartan, så att de i enlighet med Miljöbalkens definition inte är lokaliserade invid Södra stambanan, Skånebanan eller annan större statlig infrastruktur. En lokalisering av sådana opåverkade områden utmed kommunikationsanläggningar av riksintresse skulle innebära att utveckling och nyttjande av dessa försvåras. Se vidare under avsnittet Konsekvenser.

I kartan över mark- och vattenanvändning på s. 40 är järnvägarna av riksintresse i kommunen dubbelt markerade, tom i olika sträckning, för vissa bandelar. Detta anser vi bör korrigeras, eftersom det skapar en otydlighet om avstånd mellan järnvägarna och befintlig och planerad bebyggelse, respektive föreslagna skyddsområden etc.

När det gäller planering i Vinslöv anser vi att kommunen ska ta höjd för utveckling av riksintresset för väg 21, som regionalt viktig väg. Vi anser därför att det ska framgå i ortskartan på s. 66 och bland ställningstaganden på s. 67 att det finns ett anspråk på en partiell trafikplats längs väg 21 vid infarten till Vanneberga, i det s k Vannebergakorset. Detta bör även framgå i texten och ställningstaganden vad gäller det östra verksamhetsområdet i Vinslöv. Trafikverkets översiktliga utredning visar på markanspråk för av- och påfarter bl a på ömse sidor om väg 2030, på norra sidan av väg 21.

Kartan över riksintressen

I kartan över kommunikationsanläggningar av riksintresse på s. 105, anser vi att järnvägarnas sträckning bör korrigeras, och inte redovisas dubbelt på kartan.

Alla stationerna längs järnvägarna markeras tydligare i denna karta, då de ingår i riksintressena.

Trafikverket tar för närvarande fram järnvägsplan för ett mötesspår på Skånebanan i Attarp, som bör redovisas på markanvändningskartan som planerad järnväg av riksintresse.

Väg 117 anser vi inte ska kryssas över i kartan på s. 105, då vägen är av riksintresse. Om förbud ska föreslås mot farligt godstransporter i översiktsplanen bör det utredas närmre av kommunen, och sedan eventuellt ingå i kommunens utvecklingsinriktning på s. 30-31. Se vidare under rubriken Konsekvenser.

Funktionsbeskrivningar

I funktionsbeskrivningen av riksintresset Södra stambanan saknas att det på längre sikt kan finnas behov av fyra spår på hela sträckan Malmö-Hässleholm. Detta markanspråk är kopplat till riksintresset för den befintliga stambanan och är därför väsentligt att ha med i beskrivningen av riksintresset. Detta markanspråk har även samband med planeringen av den nya stambanan Hässleholm-Lund, som är en framtida järnväg av riksintresse. Se vidare under rubriken Framtida riksintressen nedan.

När det gäller riksintresseanspråket för Skånebanan så anser vi att det ska framgå i planbeskrivningen att det på Skånebanan, Hässleholm-Kristianstad, kommer att kvarstå betydande brister i användbarhet, kapacitet, robusthet och punktlighet efter genomförande av Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 (enligt bilaga 2). Trafikverket har gjort bedömningen i en åtgärdsvalsstudie för Skånebanan att en utbyggnad till dubbelspår på sträckan

Hässleholm-Kristianstad kommer att krävas i framtiden, för att öka turtätheten och för att kunna köra snabba direkttåg mellan orterna Kristianstad-Hässleholm-Helsingborg. Utbyggnaden är central för att nå målet (omnämnt i planen på s. 35) att ”Skånebanan ska ha konkurrenskraftiga restider, för att koppla Helsingborg och Kristianstad till höghastighetsbanan samt för att koppla samman de två arbetsmarknadsregionerna i Skåne.”

I beskrivningen av Markarydsbanan på s. 102 anser vi att det ska framgå att den är en viktig omledningsbana för både person- och godstrafik.

I texten om järnvägar av riksintresse på s. 102 bör samtliga eller inga stationer längs järnvägarna redovisas, eftersom alla stationer i kommunen är av riksintresse. Sista meningen i stycket om Hässleholm C anser vi även ska strykas då den är missvisande, eftersom riksintresset omfattar hela järnvägsanläggningen, inte enbart spårområdet. Att godsbangården i Hässleholm är en rangerbangård, anser vi ska strykas. I Hässleholm sker ingen rangering, vilket också sägs i planen på s. 134.

Den infrastruktur som beskrivs som annan infrastruktur, som påverkar Hässleholms kommun, bör inte redovisas under kapitlet riksintresse kommunikationer, eftersom flera av dessa anläggningar inte utgör riksintressen.

Ställningstaganden

I ställningstagandet om järnvägar av riksintresse på s. 102 anser vi att det bör tydliggöras att ett byggnadsfritt avstånd om 30 meter gäller utmed järnvägar.

I ställningstagandet om vägar av riksintresse anser vi att det bör tydliggöras att ett byggnadsfritt avstånd om 12, 30, eller 50 meter gäller utmed statliga allmänna vägar. I ställningstagandet avseende farligt gods på s. 166 bör det framgå att skyddsavstånd ur risksynpunkt ska beaktas utmed statlig infrastruktur.

Vi ser positivt på att kommunen har gjort ett ställningstagande i planen på s. 161 om att placera mindre känslig bebyggelse som bullerskärmar för den mer känsliga bebyggelsen ur bullersynpunkt. Det anser vi har en mycket stor betydelse för att skapa en god ljudmiljö i ny bebyggelse. Vi anser dock att ställningstagandet på s. 204 om att ”Kommunen ska verka för att Trafikverket ställer högre krav på godstransporter på järnväg för att minska bullerproblematiken bör förtydligas. Det bör framgå om detta avser fordonsegenskaper eller något annat, utöver det arbete med bullerskyddande åtgärder som Trafikverket redan gör.

Trafikverket anser inte att kommunen bör ha ett ställningstagande som det på s. 138 om att begränsa mängden godstransporter på väg 117. Riksintresset innebär, vilket redovisas i planen på s. 104, att väg 117 är en väg av särskild regional och interregional betydelse, med viss betydelse för långväga godstransporter.

Med hänsyn till den regionala framkomligheten på de riksintressanta vägarna kan Trafikverket inte acceptera kommunens ställningstagande på s. 204 om att ”Omvandla genomfarter i tätorterna till bygator.” Vi anser att detta istället för ändras i enlighet med inriktningen i översiktsplanen på s. 135-137 och s. 201, om behov av lösningar för att tillgodose såväl regional som lokal framkomlighet längs tätorternas genomfartsvägar.

Vi anser att ett ställningstagande bör göras i översiktsplanen om att av nya verksamhetsområden ska trafikförsörjas i första hand via befintliga anslutningar till kommunalt och statligt vägnät. Kommunens ställningstagande på s. 138 om att ”Transportintensiva verksamheter ska lokaliseras i närheten av riksvägnätet” anser vi dock ska strykas, då en sådan inriktning kan medföra krav på direktanslutningar till riksvägarna, och på hög trafikbelastning i befintliga anslutningar/trafikplatser.

Konsekvenser

Trafikverket ser positivt på kommunens förslag i översiktsplanen att utbyggnad i huvudsak ska lokaliseras till Hässleholms stad och de sex stationsorterna, där huvuddelen av utbyggnaden planeras i Hässleholm, och ca 20 % i stationsorterna. Utbyggnaden av stationsorterna planeras i huvudsak i stationsnära läge, som definieras som bebyggelse inom 1000 meter från en regionbusshållplats och 1500 meter från en järnvägsstation. Det bör dock tydligare redovisas i kartan vilken delar av den planerade nya bebyggelsen som hamnar inom dessa avstånd, för att säkerställa måluppfyllelsen med planen. Vi ser även positivt på kommunens ställningstaganden om att förbättra stationernas attraktivitet och funktion som bytespunkter mellan färdmedel.

Dessa inriktningar anser vi att de sammantaget, om de genomförs, medför en effektivare användning av befintlig infrastruktur, och möjligheter till förbättrad buss- och tågtrafik i orterna genom ökat resandeunderlag. Det främjar ett hållbart transportsystem genom en förbättra förutsättningarna för resande med kollektivtrafik, gång- och cykel, i enlighet med det transportpolitiska funktionsmålet.

Föreslagen ny bebyggelse går inte att utläsa i markanvändningskartan, och redovisning av denna saknas även i tätortskartorna, då denna ingår i områden med befintlig bebyggelse genom förtätning. I planbeskrivningen framgår endast att en förtätning planeras i områden med mångfunktionell bebyggelse, belägna i centrala lägen nära järnvägar och statliga vägar. För att Trafikverket ska kunna ta ställning till om föreslagen bebyggelse kan komma att påverka den statliga infrastrukturen anser vi att områden med ej redan planlagd bostadsbebyggelse ska markeras i tätortskartorna. Detta gäller särskilt i Tyringe och Vinslöv, där större utbyggnader av bostäder planeras, men även i övriga tätorter.

Vi anser vidare att kommunen behöver göra en bedömning av påverkan på riksintressena med ny föreslagen bebyggelse (ej planlagd), avseende trafikbuller, risker, skyddsavstånd och trafiksäkerhet etc, och hur dessa ska beaktas vid planläggning av bebyggelse. Det bör kopplas till bl a ställningstaganden i planen avseende riksintressen på s 102, trafikbuller på s. 161 och till risker med farligt gods på s. 166.

Trafikverket anser att det ska framgå i översiktsplanen hur riksintresseanspråket i form av dubbelspår på sträckan Kristianstad-Hässleholm ska beaktas i översiktsplanen, och vilka konsekvenser föreslagen markanvändning i planen bedöms få för en framtida utbyggnad av järnvägen. Kommunen har gjort ett ställningstagande på s. 138 i översiktsplanen om att verka för dubbelspår mellan Kristianstad och Hässleholm, men inte hur dubbelspårsutbyggnaden ska beaktas i markanvändningen.

Flera nya verksamhetsområden föreslås i planen utmed statliga vägar av riksintresse i bl a Tyringe, Vinslöv, Bjärnum och Hästveda. Vi anser att det bör framgå i planen att åtgärder som kan inverka negativt på den regionala framkomligheten längs dessa vägar ska undvikas, som t ex nya anslutningar. Trafikverket är mycket restriktivt när det gäller nya anslutningar längs vägar av riksintresse och funktionellt prioriterade vägar. Vi anser inte att lokaliseringen av det nya verksamhetsområdet i Hästveda utmed väg 23 är lämplig, utan bör förläggas i anslutning till befintliga va- i östra delen.

Trafikverket anser att det bör redovisas tydligare vad kommunen vill uppnå med inriktningen om att förbjuda transporter av farligt gods på väg 117 som tas upp på bl a s. 104, s. 166 och på s. 201. Kommunen bör göra en bedömning av vilken effekt förslaget skulle få på mängden godstransporter på väg 117, och vilka konsekvenserna skulle bli på övrigt vägnät. Även med ett förbud mot farligt godstransporter kan det förekomma transport av farligt gods om det finns målpunkter längs vägen för godset. Trafikverket menar att de trafiksäkerhetshöjande åtgärder som vidtagits i aktuella tätortsgenomfarter inte utgör argument för att förbjuda farligt godstransporter, då det har effekt för såväl personbilstrafik som tunga transporter, och minskar även risk för farligt godsolycka.

Vi anser att kommunen på s. 203 inte ger en komplett eller nyanserad bild av konsekvenserna av Trafikverkets utbyggnad av väg 23 Tjörnarps-Sandåkra till 2+1-väg, när kommunen hävdar att projektet förhindrar en hållbar utveckling i kommunen. Trafikverket ansvarar för miljökonsekvensbedömning vid utbyggnad av statlig infrastruktur, och om den aktuella 2+1-utbyggnaden ska tas upp i översiktsplanen bör den avspegla Trafikverkets MKB.

Vad gäller hållbar utveckling så anser vi att även trafiksäkerhet ingår i hållbarhetsbegreppet, och att trafiksäkerheten är ett viktigt motiv för vägombyggnad med mitträcke. All utbyggnad av 2+1-vägar medför inte problem med vibrationer i närliggande bebyggelse som sägs på s. 162, då det påverkas till stor del av lokala markförhållanden. Kommunen för i andra delar av översiktsplanen, t ex på s. 135, ett mer nyanserat resonemang om värdet av både god framkomlighet och trafiksäkerhet längs det funktionellt prioriterade vägnätet, och hur detta behöver balanseras mot konsekvenserna.

På s. 141 (text) och s. 142 (karta) pekar kommunen ut ”storområden” och skriver att dessa motsvarar ”stora opåverkade områden” enligt 3 kap i miljöbalken. Men i ett av de utpekade områdena ligger t ex Södra stambanan. Ett annat område genomkorsas av väg 21 och tangerar även Skånebanan. Miljöbalken 3 kap 2§ säger: 2 § Stora mark- och vattenområden som inte alls eller endast obetydligt är påverkade av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt påverka områdenas karaktär.” Utifrån miljöbalkens definition anser Trafikverket inte att det är rimligt att ”storområden”, motsvarande ”stora opåverkade områden” enligt Miljöbalken, kan innehålla denna typ av större infrastruktur.

Utbredning av de områden i kommunen som avser ”stora opåverkade områden” enligt Miljöbalken, anser vi därför måste justeras och tydliggöras i kartan, så att de inte innehåller denna typ av större infrastruktur, för att inte utbyggnad av järnvägarna ska försvåras i framtiden. Vi anser därmed även att skrivningen på s. 30 ska tas bort, om att ”Större nya landsskapspåverkande projekt får inte placeras inom dessa områden”, vilket här avser sammanhängande områden för natur- friluftsliv, och inte opåverkade områden.

Framtida kommunikationer av riksintresse

Ställningstaganden

Vi anser att en redovisning och ställningstaganden bör göras om hur översiktsplanen ska ta hänsyn till Trafikverkets utpekade framtida riksintresse för en ny stambana Hässleholm-Lund, som utgör del av en framtida höghastighetsjärnväg från Jönköping till Malmö och vidare mot Köpenhamn. Riksintressen utpekade av Trafikverket ska beaktas vid planering av mark- och vattenområden vad gäller både befintliga, planerade och framtida kommunikationsanläggningar av riksintresse. I översiktsplanen sägs att den nya stambanan är en ”utvecklingsinriktning” att ta hänsyn till, men inte hur hänsyn ska tas till det framtida riksintresset i planeringen.

Det är positivt att Hässleholms kommun i översiktsplanen har med ett ställningstagande på s. 10 och s. 138 om att ”Kommunen ska fortsätta det aktiva arbetet...” med vad vi uppfattar är - en ny stambana Hässleholm-Lund. Vi anser dock att det bör tydliggöras att det är Trafikverket som är planerande myndighet, och att kommunen har rollen som samverkanspart i projektet. Vi anser att det ska framgå tydligt att det är Trafikverket som ska säkerställa funktion för den nya stambanan och dess stationer, i samråd med berörda. Därför anser vi att den del i ställningstagandet som avser ”...säkerställa funktion” behöver ändras till exempelvis; ”bidra till god funktion, tillgänglighet...” i enlighet med kommunens inriktning på s. 35.

Förslaget till ställningstagande på s. 204 om att ”..den nya stambanans dragning bör förläggas så nära de befintliga spåren som möjligt” anser vi bör ändras. Vi rekommenderar kommunen att istället ta fram ett ställningstagande i planen i denna fråga om det som kommunen faktiskt vill verka för ur miljösynpunkt när det gäller den nya stambanan. Se vidare nedan under Konsekvenser.

Vi anser att det ska framgå i ställningstagandet ”Nya stambanan får en central integrerad station..” att detta är kommunens planeringsinriktning. Det bör alltså framgå tydligare här att Trafikverket är planerande myndighet, samtidigt som det då syns tydligare att kommunen har denna inriktning, i enlighet med texten på s. 35. Vi anser därför att ställningstagandet bör inledas med (i kursiv text); Kommunen ska verka för att den nya stambanan får...”.

Konsekvenser

Vi anser att miljökonsekvensbeskrivningen i översiktsplanen innehåller en del brister och felaktiga påståenden, när det gäller framtida infrastruktur och transporter. Det är Trafikverket som ansvarar för miljöbedömningen av den nya stambanan, vilket vi anser ska ersätta skrivningen om att Trafikverket ”..har huvudansvaret för..” miljöbedömningen i planbeskrivningen på s. 202. Miljökonsekvensbeskrivningen av olika korridorer för den nya stambanan, som tas fram under lokaliseringsutredningen, är emellertid inte klar ännu. Vi anser därför att listan med exempel på miljökonsekvenser med en ny stambana, som finns i punktlistan på s. 202 ska strykas, då den inte bygger på Trafikverkets miljöbedömning, och dessutom ger en skev och ej underbyggd bild av miljökonsekvenserna.

Vi anser att planbeskrivningen på bl a s. 165 och s. 202, ger en onyanserad och missvisande bild av effekterna av den nya stambanan på trafikbuller. Bullerskyddsåtgärder som kommer att byggas utmed den nya stambanan och dess effekter beskrivs och beaktas inte, samtidigt som denna i planen förutsätts vara byggd till år 2040. Vidare är det inte utrett av Trafikverket att ökade godstransporter på Södra stambanan skulle innebära mer bullerpåverkan. På s. 202, 2:a stycket, 2:a spalten anser vi därför att texten bör ändras till (i kursivt): ”...ökad kapacitet för godstransporter på den befintliga, vilket skulle kunna innebära mer buller och vibrationer...”. Det saknas även ett resonemang om en sammanvägning av trafikbuller från väg och järnväg, vid t ex en överflyttning av gods från väg till järnväg, för att ge den totala bilden av antalet trafikbullerstörda i kommunen.

I konsekvensbeskrivningen på s. 202, anser vi att de två sista bisatserna i första meningen i 3:e stycket ska strykas, då dessa skrivningar är felaktiga och missvisande. Den nya stambanan är en ny bana i ny sträckning, med andra geometrier än den befintliga Södra stambanan, vilket inte gör det möjligt att förlägga den nya banan längs med befintliga spår. Kommunen bör inte i planen peka ut vilket alternativ för en sträckning av nya stambanan, som innebär minst miljöpåverkan, utan Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning som underlag. En sådan inriktning skulle även kunna medföra att för kommunen oönskade konflikter med övriga intressen i landskapet kan uppstå.

Vi anser att kommunen i planen och miljökonsekvensbeskrivningen bör vara konsekvent, när det gäller om den nya stambanan Hässleholm-Lund antas vara byggd år 2040 eller inte, vilket är målar för översiktsplanen. Den beskrivning som görs på s. 200, 2:a spalten, 3:e stycket, under rubriken ”Kollektivtrafik”, om att ”Infrastrukturen är begränsande för att öka turtätheten”, anser vi utgör en beskrivning av en situation utan en ny stambana. Där har varken möjligheten till ökad turtäthet på Södra stambanan, Skånebanan eller Markarydsbanan med den nya stambanan beaktats. Samtidigt står det i planen på s. 30 och s. 134 etc om de avlastande effekter den nya stambanan bedöms få, vilket frigör kapacitet och möjliggör ökad turtäthet på befintliga Södra stambanan.

Beskrivningar

För att beskrivningar i planen av en ny stambana på sträckan Hässleholm Lund ska stämma överens med Trafikverkets officiella information föreslår vi följande ändringar genomgående i planbeskrivningen, och i kapitlet om den nya stambanan på s. 34-35.

- En distinktion bör göras mellan programmet ”Nya stambanor”, som kommer att ersätta programmet ”Ny generation järnväg”, och nya stambanan Hässleholm-Lund, respektive övriga nya stambanor i Sverige. På flera ställen i planen talas om projekt nya stambanor, när det enligt vår tolkning specifikt är den nya stambanan Hässleholm-Lund som avses.

- En ändring bör göras till (i kursivt); Nationell plan för transportsystemet 2018-2029.
- Ny stambana är det begrepp som Trafikverket använder, istället för ny höghastighetsbana, eller höghastighetsjärnväg. På samma sätt diskuteras inte höghastighetståg utan det benämns fjärrtåg och storregionala tåg.
- På s. 35, 1:a spalten, 4:e stycket, bör det framgå att avtalet med Sverigeförhandlingen inte är undertecknat av regeringen/Trafikverket.
- På s. 35, 2:a spalten, 1:a stycket, bör "...lokaliseringsprövning inklusive miljökonsekvensprövning..." ändras till (i kursivt) "...lokaliseringsprövning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning...".
- På s. 35, 2:a spalten, 1:a stycket bör ändringar göras i sista meningen till (i kursivt); I juni år 2022 planerar Trafikverket att genomföra den beredningsremiss som sedan följs av tillåtlighetsprövningen. Därefter tar Trafikverket fram järnvägsplaner,..."
- Texten på s. 102 bör ändras, så att det istället står (i kursivt); "Det är först då det finns en beslutad utredning och en fastställd korridor för den nya stambanan, samt en funktionsbeskrivning, som åtgärden får statusen planerad kommunikationsanläggning av riksintresse".

Mobilitet och transportinfrastruktur - övriga synpunkter

Väg

Vi anser att det bör framgå i planen (på s. 134) att vägarna 21, 23, 24, 117 och väg 119 ingår i det av Trafikverket utpekade funktionellt prioriterade vägnätet, där den regionala framkomligheten är viktig och ska värnas.

När det gäller planering av väg 21 i Vinslöv anser vi att det på s. 135 bör tydliggöras att åtgärden som planeras är en partiell trafikplats vid infarten till Vanneberga, i det sk Vannebergakorset. Vi anser att det bör tilläggas (i kursivt) att åtgärden planeras för att: "...öka trafiksäkerheten och framkomligheten." En åtgärdsvalsstudie och en kompletterande utredning har genomförts för Vannebergakorset av Trafikverket i samråd med Region Skåne och kommunen, där denna åtgärd förordas.

Vi anser att översiktsplanen bör kompletteras en översyn och en plan för övergång till jämna hastighetssteg i tätbebyggda områden, med tanke på kommunens ställningstagande på s. 204 om att verka för hastighetsdämpande åtgärder på genomfartsvägar i tätorterna längs väg 21, väg 24 och väg 117.

Järnväg

På s. 134 uppges felaktigt att Markarydsbanan kan öppnas för persontrafik ända upp till Halmstad år 2024-2025, men tidplanen för erforderlig ombyggnad av banan är inte klar ännu. Dessutom uppges att mötesspåret i Knäred inte finns med i den Nationella transportplanen. Trafikverket undersöker dock förutsättningar att det ska delfinansieras via Nationella planen, som trimningsåtgärd, med en samfinansiering i länsplanen för Halland. De nämnda påståendena bör därför strykas.

Kommentar:

Befintliga kommunikationer av riksintresse

Markanvändningskartorna

Definitionen av Storumråden har förtydligats i översiktsplanen. Avgränsningen av dessa områden har setts över så att de inte påverkar olika kommunikationsanläggningar negativt.

Stilsättningen av järnvägen har setts över för att förtydliga kartan.

Texterna kring riksväg 21 har kompletterats och uppdaterats.

Kartan över riksintressen

Geometrin till järnvägen är nedladdad från Trafikverkets hemsida. Kommunens stilsättning har setts över för att tydliggöra dragningen.

Markanvändningskartan har kompletterats med mötespår i Attarp och i texten har information om att det är ett framtida riksintresse lagts till.

Granskningshandlingen har uppdaterats med beskrivning gällande vikten av att utreda möjligheten att öka trafiksäkerheten på väg 117. En administrativ åtgärd som förbjuda farligt gods på en väg kommer inte lösa den stora problematiken. Det viktigaste är att öka trafiksäkerheten i samtliga orter, framför allt i Bjärnum, Vittsjö och Tyringe där väg 21 och 117 fungerar dels som genomfartsled och lokalgata. Det är av största vikt att invånarnas trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet är viktigare än framkomlighet för tunga transporter i orterna.

Kryssen på kartan med transportleder för farligt gods har tagits bort.

Funktionsbeskrivningar

Det finns i dagsläget inte några planer på att bygga ut befintlig Södra stambana till 4 spår. Denna utbyggnad ligger inte heller med i gällande NIT. För att säkerställa att det på sikt ska gå att bygga ut Södra stambanan till 4 spår ändras översiktsplanen så att markanspråket beskrivs i text.

Texterna har kompletterats kring riksintresset för Skånebanans brister i användbarhet, kapacitet, robusthet och punktlighet även efter Nationell plan för transportsystemet 2018-2029.

Beskrivningen kring Markarydsbanan har förtydligats med att det är en viktig omledningsbana för både person- och godstrafik.

Formuleringarna har setts över avseende riksintresse, spårrområde, godsbangård och rangering.

Texten under rubriken "Annan infrastruktur" har tagits bort.

Ställningstaganden

Reglerna kring byggnadsfritt avstånd utmed järnvägar har förtydligats.

Texterna kring byggnadsfritt avstånd utmed statliga vägar har förtydligats.

Ställningstagandet avseende att Trafikverket bör ställa högre krav på godstransporter för att minska bullerproblematiken har tagits bort.

Se kommentar ovan gällande Väg 117.

Texterna kring genomfartsgatorna formuleras om där det tydliggörs att invånarnas trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet ska prioriteras före framkomlighet.

Texten har förtydligats med att nya verksamheter i första hand ska trafikförsörjas via befintliga anslutningar till kommunalt och statligt vägnät.

Konsekvenser

Avstånd från station redovisas i karta för stationsorterna i zoner om 500 meter, 1000 meter och 1500 meter.

Planlagd bebyggelse har markerats i tätortskartorna. Tillkommande bebyggelse är markerad som ändrad markanvändning.

Riksintressenas värde och påverkan av planförslaget har förtydligats i granskningshandlingen.

Hässleholms kommun har ett stort intresse av att Skånebanan byggs ut till dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad. Inriktningen, visionen är att Hässleholms kommun ska verka för detta tillsammans med Trafikverket. Eftersom Trafikverket har rådigheten över den statliga infrastrukturen måste detta ske i samverkan

med Trafikverket. Vad som i dagsläget bedöms som bästa läge för detta dubbelspår får processen för det arbetet klargöra.

Översiktsplanen har justerats så att det framgår att åtgärder, exempelvis nya anslutningar, som kan inverka negativt på den regionala framkomligheten bland annat riksintressanta vägar ska undvikas.

Se kommentar ovan gällande Väg 117.

Texterna kring väg 23 Tjörnarps – Sandåkra har setts över och nyanserats. Hässleholms kommun anser dock att det finns brister att påtala – dessa lyfts både i vägplanen och i generella diskussioner med Trafikverket.

Definitionerna av ”Storområden” och ”Stora opåverkade områden” har förtydligats i översiktsplanen. Avgränsningen av dessa områden har setts över så att de inte påverkar olika kommunikationsanläggningar negativt.

Framtida kommunikationer av riksintresse

Ställningstaganden

I översiktsplanen redovisas ställningstaganden om hur kommunen ska beakta och inte påtagligt skada det framtida utpekade riksintresset för ny stambana Hässleholm-Lund. Hässleholms kommun bidrar aktivt i Trafikverkets process med att ta fram förslag till den slutliga lokaliseringen av nya stambanan. Hässleholm utgår från sin lagakraftvunna FÖP för staden och därmed det lokaliseringsförslag som går in till Hässleholm C.

Texten i översiktsplanen har kompletterats med att Trafikverket är projektledare och Hässleholms kommun har rollen som samverkanspart. Hässleholm arbetar aktivt i projektet både genom att bidra med kunskapsunderlag inom och runt det av TRV:s utvalda projektområdet och med att granska de olika lokaliseringsförslagen som TRV samråder. Hässleholm utgår från sin lagakraftvunna FÖP för staden och därmed det lokaliseringsförslag som går in till Hässleholm C. Kommunen bidrar aktivt till att hitta bästa lösningen på dragning av Nya stambanor inom detta lokaliseringsförslag. Likaså framgår det nu tydligt att det är Trafikverket som ska säkerställa funktion för den nya stambanan och dess stationer i samråd med berörda.

Konsekvenser

Punktlistan med exempel på den nya stambanans miljökonsekvenser har tagits bort. Hässleholms kommun bidrar med lokal kunskap till Trafikverkets arbete med konsekvensbeskrivning för den slutliga dragningen av nya stambanan.

Texterna som rör de negativa effekterna av den nya stambanan, som buller och vibrationer, har justerats.

Konsekvensbeskrivningen har justerats och uppdaterats i granskningshandlingen.

Texten har justerats så att planen och miljökonsekvensbeskrivningen går i linje med varandra vad gäller effekter av den nya stambanan Hässleholm-Lund.

Beskrivningarna har justerats enligt Trafikverkets förslag gällande den nya stambanan.

Mobilitet och transportinfrastruktur - övriga synpunkter

Väg

Översiktsplanen har förtydligats i texterna att väg 21, 23, 24, 117 och 119 är utpekade som funktionellt prioriterat vägnät.

Översiktsplanen har kompletterats med ett tydliggörande om att det rör sig om en partiell trafikplats vid infarten till Vanneberga för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten.

Översiktsplanen har kompletterats med att en hastighetsplan är av vikt att ta fram.

Järnväg

Översiktsplanen kompletteras med uppdaterad information om Markarydsbanan.

1.5 Skanova AB

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

Kommentar:

Skanova är remissinstans vid kommunens detaljplanering kring frågor som berör ledningar.

1.6 Luftfartsverket

LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot översiktsplanen.

Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och övervakning (Communication, Navigation, Surveillance). Analysen grundar sig på Svensk Standard 447 10 12 utgåva 1:1991 ”Skyddsavstånd för luftfartsradiosystem mot aktiva och passiva störningar för elektrisk kraftöverföring och tågdrift”, Standardiseringskommissionen i Sverige, samt på ICAO DOC 015.

VIKTIGT: I vårt remissvar har LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta ca 60 km ut från flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för ”Minimum Sector Altitude”.

LFV erbjuder produkten Flyghinderanalys, där vi utför kontroll av flygvägar, luftrum och all tänkbar radioutrustning för luftfarten. För mer information, se www.lfv.se/flyghinderanalys.

Kommentar:

Luftfartsverket är remissinstans vid höga objekt. Översiktsplanen redogör för detta under kapitlet ”Riksintresse kommunikationer”.

1.7 Svenska kraftnät

Nuläge - framtida planer

I Hässleholms kommun har Svenska kraftnät två 400 kV-ledningar tillhörande transmissionsnätet för el. Ledningarna löper i nord-sydlig riktning genom kommunen. Svenska kraftnät har ledningsrätt för kraftledningarna som är av betydelse för rikets elförsörjning. Ledningsrätt innebär att åtgärd/verksamhet, inte får vidtas på fastighet som belastas av ledningsrätt.

Svenska kraftnäts magnetfältspolicy

Vid all nyprojektering av 220 kV- och 400 kV-växelströmsledningar i det svenska stamnätet tillämpar Svenska kraftnät en magnetfältspolicy som innebär att vi utgår från 0,4 mikrotlesla som högsta magnetfältsnivå vid bostäder, skolor och förskolor.

I samband med att tillstånd omprövas för våra växelströmsledningar vidtar vi ofta åtgärder för att minska magnetfälten eller erbjuder oss att köpa fastigheter som står så nära ledningen att magnetfältet överstiger 4,0 mikrotlesla.

Mer information om Svenska kraftnät och magnetfält finns på vår webbplats.

De senaste 40 årens forskning har inte kunnat säkerställa några hälsorisker relaterat till magnetfält. Mer information finns på Strålsäkerhetsmyndighetens hemsida, www.ssm.se. Där finns bland annat en broschyr om magnetfält och hälsorisker.

<https://www.stralsakerhetsmyndigheten.se/publikationer/informationsmaterial/magnetfalt-och-halsorisker/>

Allmän information

Svenska kraftnät har ledningsrätt för kraftledningarna som är av betydelse för rikets elförsörjning. Ledningsrätten innebär att åtgärd/verksamhet som på något sätt inskränker Svenska kraftnäts verksamhet, inte får vidtas på fastighet som belastas av ledningsrätt.

Samråd ska hållas med Svenska kraftnät när åtgärder planeras inom 250 meter från transmissionsnätetsledningar och stationer. Mer information om hur samråd med Svenska kraftnät går till finns på vår webbplats: <http://www.svk.se/aktorsportalen/samhallsplanering>

Svenska kraftnät vill påminna om att byggnationer i närheten av transformatorstationer och ledningsstråk kan medföra svårigheter vid eventuella framtida förändringar i stamnätet.

Alla kraftledningar som drivs och förvaltas av Svenska kraftnät har underjordiska installationer. Vid alla typer av markarbete inom en kraftledningsgata ska Svenska kraftnät rådfrågas om direktiv innan markarbete påbörjas.

Svenska kraftnät önskar att Hässleholms kommun tar motsvarande hänsyn vid planering av ny bebyggelse invid befintliga transmissionsnätetsledningar som Svenska kraftnät gör vid byggnation av nya ledningar. För att säkerställa att Svenska kraftnäts magnetfältspolicy uppfylls ska ny bostad- och skolbebyggelse placeras minst 80 meter från en 220 kV-ledning respektive 130 meter från en 400 kV-ledning. Vi vill förtydliga att de schablonavstånd vi angett på 80 respektive 130 meter gäller för de områden där det passerar endast en ledning.

Dessa schablonavstånd är baserade på maximerat årsmedelströmvärde och är att anse som en rekommendation till beslutande myndighet. För avstånd utifrån en eller flera parallellgående ledningars faktiska årsmedelströmvärde krävs en magnetfältberäkning. Svenska kraftnät utför beräkningar för sina egna ledningar utifrån magnetfältspolicyn, det vill säga 0,4 mikrotlesla.

Svenska kraftnät vill passa på att informera om att invid och under en kraftledning finns det risk för steg- och beröringsspänningar i marken. Det finns också elsäkerhetsrisker med att anlägga en metallisk konstruktion, t.ex. elstängsel och vindskydd med plåttak, i närheten av kraftledningarna.

Byggnader i närheten av transmissionsnätet för el kan behöva jordas exempelvis om väggar och tak är av plåt. Om jordning är aktuellt eller om du har andra frågor rörande ärendet, vänligen kontakta oss för ytterligare information.

Vi vill påminna om att all utbyggnad av elproduktion kräver anslutningsnät. Vid större produktionsetableringar krävs ofta förstärkningar av såväl lokal-, region- som stamnät. All produktionsutbyggnad medför därmed utbyggnad av infrastrukturen för el. Detta bör beaktas vid planering av utbyggnad av elproduktion.

Vid planering av vindkraftsanläggningar krävs ett visst säkerhetsavstånd mellan vindkraftverk och våra anläggningar. Avståndet får inte vara sådant att ett vindkraftverk skulle kunna falla över en kraftledning vid ett haveri. Avstånden måste även vara tillräckliga för att möjliggöra en säker flygbesiktning samt tillräckliga mellan kraftledningens jordpunkter och jordpunkter i vindkraftsanläggningens uppsamlingsnät.

För att upprätthålla en god flygsäkerhet vid besiktningar rekommenderar Transportstyrelsen att vindkraftverk och master med stag med en totalhöjd lägre än 50 meter placeras minst 100 meter från kraftledning. Vindkraftverk och master med stag med en totalhöjd över 50 meter bör placeras minst 200 meter från kraftledning. Avståndet beräknas med utgångspunkt från kraftverksrotorns periferi. För verk med en rotordiameter på 100 meter eller mer bör avståndet mellan torn och ledning vara större än 250 meter.

Ärendespecifik information

I de delar av planen som berör Svenska kraftnäts ledningsstråk, vad gäller utpekade områden för logistik och besöksnäring, är det av yttersta vikt att Hässleholms kommun beaktar de krav och rekommendationer som finns för verksamheter och åtgärder invid kraftledning. Ur ett elsäkerhetsperspektiv regleras avståndet mellan kraftledningar och olika verksamheter i Elsäkerhetsverkets föreskrifter ELSÄK-FS 2008:1 med ändring ELSÄK-FS 2010:1 och ELSÄK-FS 2015:3. Föreskrifterna reglerar bland annat byggnation och vissa typer av verksamheter på upp till 100 meters avstånd från kraftledningar. För logistikverksamhet kan exempel på dessa typer vara verksamhet med brandfarliga och explosiva varor, upplag och för besöksnäringen kan exempel på verksamheter och åtgärder vara uppförande av parkeringsplatser, busshållplatser, badplatser med mera.

Svenska kraftnät önskar att våra ledningar synliggörs i aktuell plan. Transmissionsnätet för el går att hämta via Geodataportalen, se mer information nedan.

Svenska kraftnät vill att hänsyn tas till ovan angivna rekommenderade skyddsavstånd och att kommunen lägger till detta till vindbruksplanens riktlinjer. Svenska kraftnät vill även framhålla vikten av att kommunen planerar för den mark som kan komma att behövas för nya kraftledningar vid upprättande av vindkraftsutbyggnad.

Så länge våra rekommendationer beaktas har Svenska kraftnät inga invändningar mot aktuell översiktsplan.

Svenska kraftnät vill informera om att våra anläggningsobjekt finns att hämta via Geodataportalen, www.geodata.se. som WMS eller som en shape-fil. Informationen innehåller den geografiska positionen för Svenska kraftnäts ledningar, stolpar, stationer och stationsområden. Utöver den geografiska positionen finns uppgifter om förläggningssätt (luftledning, kabel etc.) och spänningsnivå för våra ledningar. Vid produktion av kartor där Svenska kraftnäts geografiska anläggningsinformation används ska följande copyrighttext framgå: "© Affärsverket svenska kraftnät".

Ytterligare information rörande samhällsplanering i närheten av våra anläggningar återfinns i skrifterna Elnät i fysisk planering, Kommunal samhällsplanering vid stamnätsanläggningar och

Vägledning för verksamhet vid markförlagd kabel i transmissionsnätet. För övergripande information rörande Svenska kraftnäts framtida planer för transmissionsnätet för el hänvisar vi till Systemutvecklingsplan 2020-2029. Dessa dokument finns publicerade på vår webbplats, www.svk.se.

Detta yttrande har beslutats av enhetschef Eva Darolf Linnros efter föredragning av planhandläggare Lena Granqvist.

Kommentar:

Översiktsplanen har kompletterats med en mer ingående text om avstånd och rekommendationer för att undvika risker kopplade till verksamheter som kan bedömas behöva skydds- och säkerhetsavstånd.

Ledningens sträckning redovisas i sekretessbilagan.

1.8 E.ON Energidistribution

Yttrande över "Översiktsplan för Hässleholms kommun"

E.ON Energidistribution AB ("E.ON") avger yttrande avseende Hässleholms kommuns förslag på översiktsplan fram till 2040. I koncernens interna remiss har även E.ON Biofor Sverige AB tagit del av översiktsplanen.

E.ON Energidistribution AB är tacksamt över möjligheten att lämna synpunkter på förslaget till ny översiktsplan för Hässleholms kommun. E.ON har ett lokalt perspektiv i de geografiska områden där vi är verksamma och vi är positiva till den övergripande inriktningen som anges i planförslaget.

Vi ser att E.ON har en stor del i många av de utvecklingsområden som planen tar upp och vi hoppas därför kunna vara delaktiga i den fortsatta utformningen av Översiktsplanen. Vårt yttrande är därför översiktligt och vi räknar med att få återkomma med mer detaljerade och konkreta synpunkter senare i processen.

E.ONs roll är att stödja samhället genom att förse kunderna med lösningar för energi. Hässleholms översiktsplan är ett dokument som spelar en viktig roll i att möjliggöra den energiförsörjning som behövs för att kommunen ska vara hållbar och en attraktiv plats att bo och verka i. Här ser E.ON att det finns utrymme för förbättringar. I översiktsplanen behöver också framgå den viktiga roll distributionsnäten har för el för stadens och byarnas utveckling liksom det utrymme denna infrastruktur behöver i den fysiska planeringen. Här bör också nya och innovativa lösningar nämnas för att bilden av energiförsörjningen ska bli så heltäckande som möjligt.

Den utvecklingskapacitet som beskrivs i översiktsplanen för utbyggnad av nya bostäder och verksamheter på olika platser i kommunens tätorter är beroende av en fullgod energiförsörjning. Planens inriktning mot att bygga tätare och nära kan utgöra en god grund för effektivt utnyttjande av energi – inriktningen måste också innebära att befintlig infrastruktur nyttjas på bästa sätt och att nya anläggningar får den fysiska plats som krävs för att de ska fungera i samverkan med omgivningen. För att kunna uppnå bästa möjliga samordning kring dessa frågor ser vi framför oss att arbetsätten för E.ONs medverkan i kommunens detaljplanering utvecklas i samverkan mellan kommunen och E.ON.

För E.ON är det självklart att framöver delta i det arbete som beskrivs i översiktsplanen med fortsatt utveckling av planeringsstrategier och mer detaljerade planeringsriktlinjer inom de områden där E.ON är verksamt.

Nedan redogör vi för vår uppfattning i specifika frågor.

Befintlig elförsörjning

Elförsörjningen är en grundläggande förutsättning för utvecklingen av kommunens näringsverksamhet och bostadsbyggande. Inte minst är utbyggnad och ombyggnad av elnätet viktig för att garantera fullgod leveranssäkerhet och en bidragande faktor i omställningen till det förnybara samhället. Här har E.ON en central roll för elförsörjningen i kommunen.

Hässleholm försörjs i huvudsak av de större 130kV-regionnätsledningar som E.ON har i kommunen. Dels en väst – östlig linje mellan Mörarp och Torsebro och del en norrifrån kommande linje från Knäred som har en avgrening mot Bjärnum. Samtliga dessa linjer ansluter i en central punkt till fördelningsstationen i Hässleholm vid Kärråkra.

För den lokala elförsörjningen har E.ON har nätkoncession för område i större delen av kommunen. Genom detta är bolaget, enligt ellagen, skyldigt att ansluta nya elanläggningar. Undantaget området Vankiva, Stoby, Farstorp, Håstveda m.fl. där lokalnätet ägs av Brittedal Energi samt kommunens sydöstra del där Mellersta Skånes kraft är nätägare. Dock försörjs dessa nätägare av E.ON från regionnätet. som planområdet avser.

E.ON har sedan stormen Gudrun gjort stora investeringar i det lokala distributionsnätet på spänningsnivåerna 10 och 20kV och det är nu till stora delar nedgrävt som kabel i mark och ledningsgator har säkrats i stor utsträckning. På så vis stor vi mycket bättre rustade för storstörningar från stormar av den styrkan som var 2005.

Framtida elförsörjning

Det är viktigt att planering för utbyggnaden av energiinfrastruktur i orterna påbörjas i tidiga skeden, eftersom det är grundläggande förutsättning. Förutom försörjningssystemen bör det även inkludera förnybar energiproduktion, såsom solenergi, lagring av energi samt mobilitetslösningar. En god planering och tidig dialog kommer skapa bättre förutsättningar att prognostisera behov av olika typer av energi, både utifrån tillväxt och nya sätt att konsumera. Detta kan exempelvis gälla elektrifiering av busstrafiken där behov av stora uttag av el på några få platser kräver anpassning av elnätet som tar lång tid att planera och genomföra.

Här vill vi särskilt adressera kommunens planer på nya områden för verksamheter och industri som omfattar ca 130 hektar. Beroende vilken typ av verksamhet som etableras på dessa områden kan det komma att leda till stora effektuttag vilket i sin tur har stor betydelse för dimensioneringen av elnätet både i kommunen såväl som regionen. Nya ledningar och fördelningsstationer kommer att behöva uppföras. Då det är förenat med långa tillstånds- och byggprocesser för elanläggningar så är det ytterst viktigt att kommunen har en tidig kontakt med elnätsägaren i dessa områden.

För att säkerställa att elnätet dimensioneras rätt och att det ges utrymme i det fortsatta arbetet med detaljplaneringen så är det önskvärt att ett samarbete skapas med kommunen kring E.ONs nätutvecklingsplaner.

I tätortsutvecklingen kommer att krävas ytor för att placera nätstationer och stråk för kablar. För att kunna placera nätstationerna på lämpliga platser ur effektiv elförsörjningssynpunkt behöver vi veta så mycket som möjligt om vilken elektrisk effekt som erfordras i den framtida utbyggnaden. Det är således viktigt att tidigt ha ett samarbete tillsammans med kommunen för att estimerar behövlig effekt och var tyngdpunkten för tilltänkta effektuttagen kommer att vara.

För nätstationer önskar vi att reserverat i detaljplansbestämmelserna såsom e-områden och där ledningar måste läggas i mark som inte är allmänplatsmark vill vi begära u-områden för dessa.

Gällande utbyggnader i samband med bebyggelseutveckling och exploateringar är bolaget angeläget om ett gott samarbete med kommunen vid både stora och små projekt. Det är önskvärt att kommunen tidigt i planprocesserna och i nära samråd med elnätsägare arbetar för att hitta bästa möjliga framdragnings av ny elinfrastruktur med minsta möjliga intrång. Planärenden som berör E.ON tar vi tacksamt emot via pbl@eon.se.

Utvecklingsområden i respektive tätort

E.ON har mycket översiktligt studerat de utvecklingsområden som framgår i de olika markanvändningskartorna som beskrivs i planen och har i detta skede inga särskilda synpunkter på något av dem. Vi konstaterar dock att vi behöver delta i den fortsatta planeringen för dessa områden för att klarlägga förutsättningarna för energiförsörjningen i och till områdena. Eventuella konflikter med befintliga anläggningar och ny bebyggelse måste också studeras närmare.

Nya järnvägar och utbyggnad av stambanan

Utbyggnaderna av spårbunden trafik som hanteras i översiktsplanen kräver en fortsatt utredning avseende påverkan på befintliga elanläggningar och behov av elförsörjning till järnvägen.

Förslag på energiförsörjningstrategi

På samma sätt som Översiktsplanen sätter fokus på VA-strategin och den fiberetableringsplan som beslutats för att stärka tillgängligheten till fiber i kommunen borde det även finnas definierade mål för energiförsörjningen i kommunen. Detta skulle ge en tydlighet i hur översiktsplanen samt dess

efterföljande planer (fördjupningar av översiktsplanen och detaljplaner) ska säkerställa att exempelvis miljömål för hållbar energiförsörjning följs vid nyexploatering och förtätning. Det skulle även kunna belysa viktiga anläggningar och reservera viktiga stråk för energiförsörjningen i den framtida utformningen av bebyggelsen och bringa klarhet för hur olika aktörer ska kunna samarbeta i dessa frågor.

Kapacitet i elnätet

E.ON arbetar aktivt med att avhjälpa den kapacitetsbrist som förekommer i elnätet. Vi gör väldigt mycket, men det krävs lösningar från alla partner på lokal, regional och nationell nivå. E.ON kommer att tillhandahålla smarta nät som kan hantera och optimera all den förnybara produktion som behöver tillkomma, dels från storskaliga sol- och vindparker, men också från väldigt många nya småskaliga lokala källor exempelvis från solceller och batterier i våra hus och industrier. Framtiden är ett energisystem där centrala lösningar samverkar med många lokala energisystem där vi alltid använder energin på ett klimatsmart sätt. E.ON hjälper kunderna i elnätet att bli mer energieffektiva och gör allt för att hitta lösningar genom satsningar på teknikutveckling, investering i näten och samarbeten för att möjliggöra framtida tillväxt.

E.ON Biofor Sverige AB

Verksamheten har inga synpunkter på den fördjupade översiktsplanen.

Ledningsvisning

För kommunens fortsatta handläggning av detta planärende och för framtagande av ett bra planeringsunderlag vill vi hänvisa till www.ledningskollen.se, för utbyte av relevanta kartunderlag för de av E.ONs anläggningar och ledningar som nämns ovan där det finns möjlighet att få dessa digitalt och i diverse filformat.

Kommentar:

E.ON är remissinstans vid kommunens översikts- och detaljplanering. Översiktsplanen har kompletterats med ställningstaganden från kommunens klimat- och energiplan. Översiktsplanen har även kompletterats med text för varje ort där energiförsörjningsfrågorna redovisas under teknisk försörjning.

1.9 Post- och telestyrelsen

PTS har av Hässleholms kommun ombetts att inkomma med synpunkter på översiktsplan för Hässleholm kommun.

PTS är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar – sektorsansvar – inom områdena post och elektronisk kommunikation. Inom ramen för detta arbete skall PTS bland annat:

- främja tillgången till säkra och effektiva elektroniska kommunikationer enligt de mål som anges i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation
- verka för robusta elektroniska kommunikationer och minska risken för störningar, inbegripet att upphandla förstärkningsåtgärder, samt verka för ökad krishanteringsförmåga
- verka för att tillgodose totalförsvarets behov av post- och elektronisk kommunikation under höjd beredskap, och stärka samhällets beredskap mot allvarliga störningar i näten för elektronisk kommunikation i fred

Regeringen presenterade i oktober 2011 sin digitala agenda för Sverige. Det övergripande målet i agendan är att Sverige ska vara bäst i världen på att utnyttja digitaliseringens möjligheter. År 2016 presenterade regeringen en ny bredbandsstrategi ”Sverige helt uppkopplat 2025” där det kortsiktiga målet är att 95 procent av alla hushåll och företag bör ha tillgång till minst 100 Mbit/s år 2020. På längre sikt är målen att 98 procent av alla hushåll och företag i hela Sverige bör ha tillgång till minst 1 Gbit/s senast år 2025 samt att det bör finnas tillgång till stabila mobila tjänster av god kvalitet där människor normalt befinner sig senast år 2023.

En robust och välutbyggd it-infrastruktur är viktig för att trygga välfärden. It är en central infrastruktur som ligger till grund för många andra områden. En väl fungerande och utbyggd it-infrastruktur ger goda förutsättningar för bland annat näringslivsutveckling, sysselsättning, forskning och innovationer, vård och omsorg, miljö och klimat, utbildning och kompetensförsörjning samt social delaktighet. Av denna anledning anser vi även att it-infrastrukturen måste in i samhällsplaneringsprocessen på regionnivå samt i alla kommuner. Om inte infrastruktur beaktas i samhällsplaneringen finns risken att de tjänster som är beroende av infrastrukturen inte når ut till användarna. Lagändringen i Plan och bygglagen (PBL) från maj 2011, stärker även detta.

PTS har inte tillgång till detaljinformation om hur operatörer och andra ledningsägare utformar sina nät utan hänvisar till de operatörer och ledningsägare som blir berörda inom aktuellt område för ytterligare information.

I detta fall kan det vara lämpligt att kontakta nationella bredbandsaktörer samt aktuella regionala och lokala bredbandsaktörer. Kommunen bör ha en förteckning över vilka befintliga ledningsägare som blir berörda eller liknande funktion. Exempelvis bredbandskoordinatorer bör ha information om potentiella ledningsägare gällande elektroniska kommunikationer.

Sedan december 2010 finns ett system för begäran om ledningsanvisning, ”ledningskollen.se”. För att identifiera vilka som är berörda ledningsägare kan en förfrågan skickas via <https://www.ledningskollen.se/>

PTS har i tidigare skrivelse (med hemlig bilaga 2012-01-23 dnr: 03-16005) till respektive länsstyrelse lämnat uppgifter om teleanläggningar som är att anse som riksintressen i enlighet 3 kap 8 § miljöbalken och 2 § p. 9 förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m.

Om planen innebär uppförande av vindkraftverk, kan dessa i vissa fall påverka mottagningen av radiosignaler på ett negativt sätt, speciellt gäller detta för radiolänkförbindelser. PTS rekommenderar därför att ett samrådsförfarande genomförs mellan vindkraftsbolag och de radiolänkopertörer som blir berörda av vindkrafts-etableringen för respektive område för att minimera störningsriskerna. Inför ett sådant samråd kan PTS bidra med information om

vilka de berörda radiolänkoperatörerna är.

PTS har inga ytterligare synpunkter.

Kommentar:

PTS är remissinstans i berörda plan- och vindkraftsärenden.

1.10 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) lyfter här några aspekter som kan vara av intresse att beakta i länsstyrelsens yttrande till Hässleholms kommun.

Riskhantering

Kommunen bör i översiktsplanen redovisa en samlad bild över risker i sin kommun som ett allmänt intresse enligt 2 kap PBL. I detta ingår exempelvis naturolyckor, transportvägar för farligt gods och större anläggningar som kan orsaka tekniska olyckor, bl.a. så kallade 2:4 anläggningar enligt lag om skydd mot olyckor och Sevesoanläggningar.

Den 1 augusti 2018 ändrades Plan- och bygglagen. I 3 kap PBL förtydligas att av översiktsplanen ska framgå kommunens syn på risken för klimatrelaterade skador på den byggda miljön som kan följa av översvämning, ras, skred och erosion, samt hur sådana risker kan minska eller upphöra ska också framgå. I översiktsplanen bör kommunen redovisa hur man avser att hantera dessa olika risker, det vill säga om riskerna kan accepteras eller om man avser vidta förebyggande eller andra riskreducerande åtgärder.

Ett strategiskt ställningstagande i översiktsplanen ger långsiktighet i kommunens riskhantering och riskvärdering och utgör ett bra stöd för att hantera riskfrågor i kommande detaljplaner, bygglov och övriga tillståndsärenden.

Karteringar av översvämningsrisker

MSB har i uppdrag att stödja kommuner och länsstyrelser med karteringar av översvämningsrisker. För Hässleholms kommun har karteringar gjorts för Helge å (2013). karteringar finns att tillgå via MSB:s översvämningsportal. <https://gisapp.msb.se/Apps/oversvamningsportal/index.html>

Vägledning för arbete med naturolyckor

MSB har tagit fram vägledning för att kommuner ska kunna komplettera nationellt underlag med egna karteringar och kunskapsunderlag. Under den föregående mandatperioden tog MSB fram följande vägledningar:

- Vägledning för översvämningskartering av vattendrag, MSB 631 (2014) <https://rib.msb.se/filer/pdf/27432.pdf>
- Vägledning för skyfallskartering Tips för genomförande och exempel på användning, MSB1121 (2017) <https://rib.msb.se/filer/pdf/28389.pdf>

För alla naturrelaterade händelser bör kommunen redovisa hur den förväntade klimatförändringen påverkar sannolikhet för eller konsekvenser av extrema naturhändelser. I detta fall kan det också vara av intresse att belysa hur kommunen kan drabbas av storm, stora skogsbränder, värmebölja och andra typer av naturhändelser som inte alltid kan ges en geografisk placering.

Läs mer om naturolyckor på www.msb.se och den myndighetsgemensamma sidan www.klimatanpassning.se.

Vägledning om samhällsplanering och Sevesoanläggningar

MSB har tagit fram en vägledning som beskriver hur storskalig kemikaliehantering och dess risker kan hanteras vid etablering av de storskaliga kemikaliehanterande verksamheterna och exploatering i nära anslutning till dessa. I vägledningen förslås bl.a. att ett riskhanteringsavstånd kring storskaliga kemikaliehanterande anläggningar bör finnas som ett planeringsunderlag för kommunens översiktsplan. Vägledningen beskriver hur ett sådant kan tas fram.

- Samhällsplanering och riskhantering i anslutning till storskalig kemikaliehantering, MSB1053 (2017) <https://www.msb.se/sv/publikationer/samhallsplanering-och-riskhantering-ianslutning-till-storskalig-kemikaliehantering/>

Kommunala handlingsprogram

Varje kommun är skyldig att ha ett handlingsprogram för förebyggande verksamhet och räddningstjänst enligt Lagen (2003:778) om skydd mot olyckor. Ett handlingsprogram ska antas för varje ny mandatperiod. Kommunens kommunala handlingsprogram och övriga arbete enligt lag om skydd mot olyckor kan vara ett viktigt underlag i arbetet med översiktsplaneringen.

Vindkraft och höga byggnadsverk

MSB har i uppdrag av regeringen att införa, förvalta och utveckla radiokommunikationssystemet RAKEL för skydd och säkerhet. För att vindkraftverk eller andra höga installationer inte ska bli ett hinder för radiokommunikationssystemet bör placeringen av exempelvis vindkraftverk på landsbygden och höga byggnader i tätorter ske i samråd med MSB:s verksamhet för Rakel och ledningssystem. Detta gäller konstruktioner högre än 20 meter utanför sammanhållen bebyggelse och högre än 45 meter inom sammanhållen bebyggelse.

I samband med samråd om förslag till placering av områden för vindkraft eller inför andra beslut rörande vindkraftverk och höga byggnadsverk bör samråd ske med MSB. Bifoga i samband med samrådet koordinater för vindkraftverkens placeringar för analyser av signalstråken.

Krisberedskap

Kommunerna, länsstyrelserna och MSB arbetar tillsammans för att öka samhällets krisberedskap på lokal nivå. Uppgifter utgår från lagar och förordning om åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap. Kommunernas uppgifter och ersättning för arbete med krisberedskap regleras även i en överenskommelse mellan SKR och MSB. Överenskommelsen togs fram 2018 och gäller perioden 2019-2022.

Samtliga statliga myndigheter, kommuner och regioner ska enligt lagar och förordningar göra en risk- och sårbarhetsanalys (RSA). För kommuner finns skyldigheten reglerad i lagen (2006:544) om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap. Regionala och kommunala risk- och sårbarhetsanalyser ska ha tagits fram under 2019 och kan vara ett viktigt underlag i arbetet med översiktsplaneringen.

Arbetet med att stärka samhällets funktionalitet och samhällsviktig verksamhet lägger grunden för samhällets försörjningsberedskap. Det är förmågan att upprätthålla kontinuitet och funktionalitet vid störningar, kriser och lerig. Identifiering av samhällsviktig verksamhet kan användas som underlag för att arbete med säkerhetsfrågor i fysisk planering. Läs mer om samhällsviktiga verksamheter på <https://www.msb.se/samhallsviktigverksamhet>

Totalförsvarets civila delar

Totalförsvaret och samhällets robusthet är viktiga frågor att belysa i översiktsplaner. Samhällets beredskap bör framgå i översiktsplanen i den mån den fysiska planeringen berörs, exempelvis vad gäller reservvattentäkter och viktig infrastruktur i övrigt.

Kommunens tillgång till befintliga skyddsrum är en sådan fråga som ska belysas i översiktsplanen, de är också ett allmänt intresse enligt 2 kap PBL. Skyddsrummen kan påverkas av ianspråktagande av mark i närheten. En karta över landets skyddsrum finns på <https://gisapp.msb.se/apps/kartportal/enkel-karta-skyddsrum/>

Kommunen och länsstyrelsen är ansvarig för totalförsvarets civila delar på lokal och regional nivå. Länsstyrelsen bör stötta kommunen i bedömning av vilka mark och vattenområden som är av intresse för Totalförsvarets civila delar på regional nivå och som är viktiga att beakta i den översiktliga planeringen. Med detta avses bland annat stöd i tolkningen av vilka mark och vattenområden som avses i 3 kap 9 § första stycket MB inom länet.

MSB arbetar kontinuerligt med att identifiera mark eller vattenområden som kan vara av riksintresse för totalförsvarets civila delar. I dagsläget finns inget riksintresse utpekade i Hässleholms kommun.

Ytterligare information om MSB:s arbete med riksintressen för totalförsvarets civila delar finns på <https://www.msb.se/sv/amnesomraden/skydd-mot-olyckor-och-farligaamnen/samhallsplanering/riksintresse/>

Kommentar:

Kapitlet om "Miljö, hälsa och säkerhet" har kompletterats med en beskrivning och vägledning kring frågor som rör olyckor och dess konsekvenser för såväl väg och järnväg som för verksamheter. I detta ingår exempelvis naturolyckor, transportvägar för farligt gods och större anläggningar som kan orsaka tekniska olyckor, bl.a. så kallade 2:4 anläggningar enligt lag om skydd mot olyckor och Sevesoanläggningar. I översiktsplanen redovisas hur man avser att hantera dessa olika risker, det vill säga om riskerna kan accepteras eller om man avser vidta förebyggande eller andra riskreducerande åtgärder.

MSB är remissinstans vad gäller vindkraft och höga byggnader.

1.11 SGI – Statens geotekniska institut

De geotekniska förhållandena i kommunen kan i huvudsak bedömas vara gynnsamma med övervägande fasta jordlager, men det kan lokalt finnas områden med sämre geotekniska förhållanden som kan påverka lämplig markanvändning. Vid prövning av markens lämplighet för avsett planändamål måste livs-längden hos bebyggelse, anläggningar etc. vara utgångspunkten. Översvämningsförebyggande åtgärder, t.ex. vallar, kan medföra geotekniska konsekvenser vilket måste beaktas.

Vid markanvändning i anslutning till vatten bör risken för stranderosion beaktas. Det gäller särskilt vid framtida markanvändning. Den förväntade klimatförändringen indikerar att ökad nederbörd förväntas leda till mer extrema nederbördsperioder med förhöjda nivåer i sjöar och vattendrag. Detta kan öka risken för erosion vilket i sin tur kan leda till att risken för ras och skred ökar.

SGI vill trycka på att det i samband med detaljplanering alltid ska utföras bedömning av ras, skred och erosion i enlighet med PBL.

Anledningen till våra synpunkter är att vi allmänt anser att information om nämnda frågeställningar är av värde för en översiktsplan eftersom det är viktigt att tidigt uppmärksamma eventuella geotekniska riskfaktorer och svårigheter vid strategiska val av framtida markanvändning.

Kommentar:

Översiktsplanen har kompletterats med en analys och vägledning kring översvämming, ras, skred och erosion för föreslagen utbyggnad i stationsorterna men också generellt för landsbygden. Konsekvenserna av föreslagna utbyggnadsområden beskrivs i hållbarhetsbedömningen.

1.12 SGU – Sveriges geologiska undersökning

Materialförsörjning

Hässleholms kommuns översiktsplan beskriver kommande behov och avsikter inom infrastruktur, bostäder, järnväg, vägnät, transporter, mm. i ett helhetsperspektiv. Kommunen beskriver i inledningen på ett didaktiskt och informativt sätt lagkrav, uppbyggnad och syfte med översiktsplanering.

Översiktsplanen är väl disponerad och diskuterar aspekter som hållbarhet, klimat- och miljöfrågor. Men den nämner inte temat masshantering ur perspektivet klassning och nyttiggörande av uppkomna berg- och jordmassor från infrastruktur- och byggprojekt. Återvinning nämns som en del av avfallshantering, men temat bör ses i ett bredare perspektiv som inkluderar cirkulära råmaterialflöden. Därtill nämns ej den mer övergripande materialförsörjningsfrågan. Denna inbegriper ovanstående definition av masshantering, men ser även på framtida tillgång och efterfrågan och beaktar också nyproduktion av jungfruliga material och hur detta tex. påverkar markanvändning, Sveriges miljömål, miljö kvalitetsnormer mm. ur kommunens, men också regionens perspektiv.

Frågor som berör materialförsörjning skall beaktas och regelbundet revideras inom kommunal och regional planering, bla. vid framtagande av översiktsplaner, tex. i en materialförsörjningsplan. Föreliggande översiktsplan bör därför lyfta aspekter som berör materialförsörjning. Materialförsörjningsplanering kan med fördel genomföras i ett mellankommunalt eller regionalt perspektiv.

En förutsättning för god översiktsplanering, hållbar utveckling och att kunna nå uppsatta miljömål är en optimal resursanvändning och minimerade transporter. Tillgång till naturgrus och bergmaterial är nödvändig för att bygga och underhålla samhällets infrastruktur, vägar och bostäder. Till viss del kan material återvinnas, vilket skall ske i första hand om det är möjligt. Dock möter återvunnet material inte alltid tekniska och miljömässiga krav eller marknadens efterfrågan på passande byggmaterial. Lämpliga upplagsplatser för hantering och lagring av såväl schaktmassor som återvinningsbart material eller bergkross bör finnas för att utjämna variationer i tillgång och efterfrågan.

Naturgrus och -sand är en ändlig naturresurs, som i ett materialförsörjningsperspektiv, men också med tanke på grundvattenbildning och dricksvattentillgång generellt bör bevaras. I Hässleholms kommun finns stora sand- och grusavlagringar, delvis kopplade till grundvattenförekomster och vattentäkter.

Kommunen har idag flera aktiva naturgrustäkter. Tidigare har ytterligare täktverksamhet förkommit på flera av fyndigheterna.

Förekomst av geologiska formationer med hög genomsläpplighet, som till exempel sand och grus är viktig att ta upp i en översiktsplan, tex. tanke på värdering av radonrisk, lämplig placering av miljöfarliga verksamheter, eller övergripande utredning av risk utgående från faktiskt eller förmodat förorenad mark. Detta då förekomst av högpermeabel jordmån kan påverka både risk och faktisk spridning.

Forskning har visat att naturgrus i de allra flesta applikationer kan ersättas med krossat bergmaterial. Krossat bergmaterial kan dock inte generaliseras, utan kvalitet och lämplighet beror såväl på platsens geologiska förutsättningar, som en produkts användningsändamål.

Grus och bergkross är tunga material och långa transportvägar bör undvikas för att minska miljöpåverkan. Att minska tunga transporters utsläpp genom långa transportvägar med hjälp av ny teknik, tex. genom elfordon, är för närvarande inte möjligt. En förutseende planering, lämplig geografisk spridning av täkter, samt korta transportavstånd till avsättningsområden kan dock såväl idag som i framtiden avsevärt minska transporterens miljöpåverkan.

Detta kan tex. ske genom att i fysisk planering utvisa områden (täkter, upplagsplatser) som är lämpliga för materialförsörjning och masshantering. För att kunna bedöma ovanstående krävs att täkter och upplagsplatser kan identifieras på karta. I detta bör man ta hänsyn till befintliga täktstillståndets kvarvarande volym och giltighetstid i grannkommunerna i förhållande till regionens nuvarande och kommande materialbehov, då löptider för nya täktansökningar generellt är långa och en god materialförsörjningsplanering som kan tillgodose samhällets behov därmed kräver avsevärd framförhållning.

För fyllnadsmassor ställs inte alltid höga kvalitetskrav, vilket innebär att lokalt material även kan användas i många syften. För effektiv hantering och uppberedning av återvinningsmassor, samt som mellanlagring av jord- och bergmaterial bör lämpliga upplagsplatser finnas inom kommunen.

Kommentarer till översiktsplan för Hässleholms kommun

Stora infrastrukturprojekt planeras i kommunen, tex. ny stambana för höghastighetståg Hässleholm-Lund. I samband med ovanstående projekt har SGU tagit fram nya data för bla. bergkvalitet för berört område. Hässleholms kommun planerar för avsevärd befolkningstillväxt, vilket innebär att ett stort antal nya bostäder med tillhörande infrastruktur skall byggas. Detta är alla frågor som har bäring på temat materialförsörjning.

Riksintresse naturvård

Det är positivt att kommunen lyfter fram och på ett bra sätt förklarar geologin bakom relevanta objekt av riksintresse för naturvård. Torvmossor har också en geologisk historia att berätta, dock är denna inte alltid lika spektakulär och den geologiska aspekten så synliggjord som vid Hässleholms basaltvulkaner.

Riksintresse värdefulla ämnen

Hässleholms kommun har ett utpekad riksintresse för mineralförsörjning. Kalkstensfyndigheten Ignaberga fastställdes som riksintresse 1994 och detaljavgränsades år 2002. Kalkstensråvaran i Ignaberga är en strategisk naturresurs av hög kvalitet eftersom dess egenskaper saknar motsvarighet på nationell nivå inom sitt användningsområde. Brytningen i Ignaberga är tillsammans med Ullstorp i Kristianstads kommun också de enda aktiva kalkstenstäkterna i Skåne idag.

Kommunen har i sin planering att främja en långsiktig god hushållning med tillgängliga naturresurser. I översiktsplanen påtalas en eventuell framtida konflikt mellan olika aspekter i PBL 2 kap. 3 §, samt PBL 3 kap. 4§ och NRL 2 kap. 7 kap. Potentiellt motstridiga intressen är säkrande av framtida materialförsörjning genom riksintresse mineral och framtida tillgång till dricksvatten från kommunens grundvattentäkt Vinslöv - Ignaberga. Erforderlig tillgång till dricksvatten av god kvalitet är kritisk för samhället och berör MKN. Frågan om strategisk försörjning och säkrad tillgång till erforderliga mineral och råvaror för jordbruk och industri har aktualiserats på både nationell och EU-nivå.

Kommunen avser att i framtiden öka uttaget från grundvattentäkten Vinslöv - Ignaberga och anger att den i en ev. framtida konflikt ämnar värna dricksvattenintresse framför mineralutvinning. SGU rekommenderar att en eventuell konflikt mellan Hässleholms grundvattentäkt från underliggande, djupa sandstenslager (akvifären) och utpekad riksintresse för mineral bör utredas vidare.

Kommunen anger ytterligare att den på sikt ser Ignaberga kalkstenstäkt som ett potentiellt dricksvattenmagasin. Detta kan vara en möjlig framtida användning för utbrutna och avslutade dagbrott belägna under naturlig grundvattenyta. Jämfört med andra efterbehandlingsåtgärder, som tex. utfyllnad, avslantning och återplantering kan detta alternativ erbjuda samhällsnytta och ekosystemtjänster som tex. förutsättningar för ökad biologisk mångfald.

Ställningstagande Natur och friluftsliv

Det är viktigt att värna bullerfria områden i naturen vid samhällsplanering. Dock kan hållbarhets- och miljöaspekter kräva tillgång till lämpligt material för att kunna bygga erforderlig infrastruktur och nya bostäder. Men materialförsörjning till samhällsutveckling är inte självklar. Placering av

täkter sker efter naturens givna förutsättningar, då förekomst av lämpligt material av rätt kvalitet ofta begränsas av geologiska orsaker. Detta gäller speciellt för Skåne, där stora områden saknar förekomst av lämplig bergkvalitet och deras behov måste försörjas genom mellankommunalt samarbete. Lokalisering och därmed transportavstånd har därtill stor påverkan på klimat- och miljömål genom utsläpp.

Översvämning och erosion

SGU har undersökt förutsättningar för skred i finkornig jordart och potentiella riskområden finns redovisade för Hässleholms kommun. Information om skred har däremot inte karterats rikstäckande i Sverige och tex. för Hässleholms kommun kan därför uppgifter om historiska skred (skredärr) saknas i SGIs, MSBs och SGUs kartvisare.

Översiktsplanen nämner förekomst av erosionsbenägna jordar längs vattendrag, men utvecklar inte denna risk, varken i text eller karta. Höga flöden, översvämning, erosion och skred kan vara tätt sammankopplade processer. Förekomst av erosion kan leda till ökad skredrisk. Störst risk för skred är normalt vid olämplig kombination av jordart, stor höjdskillnad och vattendrag, tex. vid stränder och åbrinkar. En kombination med stark nederbörd och höga vattenflöden kan avsevärt höja potentiell risk. Vid bygglov och detaljplanering bör relevanta förutsättningar för ras, skred och erosion prövas och vid behov lämpliga markundersökningar utföras.

Översvämningsskartering med beräkning av bla. 100- och 200-års flöden har utförts av MSB, dock endast för Helgeåns sträckning. Översiktsplanen nämner i tillhörande MKB en översvämningsskarta i samband med Helge å, men berörda riskytor redovisas ej i översiktsplanens karta.

"Översvämningar bedöms dock inte utgöra någon stor risk (. . .) för befintlig bebyggelse inom ramen för förslagets avgränsade område, möjligen med undantag för eventuell framtida enstaka ny bebyggelse längs Helge å och i området sydost om Verum som enligt översvämningsskartan skulle kunna drabbas av översvämningar: "Att ej andra riskområden för översvämning visas i MSBs översvämningssportal beror på att beräkningar endast utförts för Helge och Alma ås sträckning, och ej för kommunens övriga vattendrag/hela avrinningsområdet. Översiktsplanens slutsats att ingen eller ringa översvämningssrisk föreligger för kommunens övriga delar kan vara fel.

För att kunna följa Boverkets riktlinjer om kommunal planering i översvämningss känsliga områden (2018) bör en analys av höga vattenflöden för alla berörda avrinningsområden utföras. Det kan vara relevant att kombinera detta arbete med en skyfallsanalys för att se kombinerad effekt.

Kommunövergripande kartunderlag för bedömning av översvämningssrisk saknas. Kommunen nämner att en översvämningssutredning skall tas fram för stationsorterna, men bör lämpligen utreda detta i större skala, då en beräkning av effekter från höga flöden i kommunens vattendrag lämpligen utförs som GIS analys av avrinningsområden. En relevant helhetsbedömning av riskområden för översvämning, erosion och skred i Hässleholms kommun och ev. påverkan på bostäder och infrastruktur kan inte göras innan detta utretts. Även byggnadsverk som inte direkt påverkas av en översvämning kan på grund av resulterande höga grundvattennivåer och olämplig jordart löpa ökad risk för skada genom sättningar i mark.

Därtill kan såväl översvämning, erosion som skred påverka spridning från förorenade områden, varav ett antal finns redovisade i strandnära läge. En närmare bedömning av detta är inte möjlig, då kartunderlag för översvämning och erosionsbenägenhet saknas.

Kommunen nämner att en skyfallsanalys utförts. Det är dock av vikt att detta underlag kombineras med en analys av höga vattenflöden och resulterade översvämningssnivåer längs vattendrag och vid sjöar, då detta kan påverka såväl översvämningssrisk som risk för erosion och skred inom området och en samlad bedömning krävs.

Ställningstagande Vatten

Kommunens arbete med att säkerställa framtida tillgång på dricksvatten av god kvalitet genom utvisande av vattenskyddsområden för alla relevanta vattentäkter är av stor vikt.

Bullerfria områden

Trafikens påverkan på buller framgår med all önskvärd tydlighet i översiktsplanens kartor på s143. Det vore dock önskvärt att kunna kombinera redovisade beräknade bullernivåer i karta med tex. verksamheter, industri, täkter mm. för att tolka bullerkartan korrekt. Detta är inte möjligt, då kartorna inte ingår i webbkartans GIS-lager.

Förorenade områden

Eventuella föroreningars förekomst, art och spridningspotential kan ha stor påverkan på hälsa och säkerhet genom markanvändning och nyttjande av naturresurser, såsom dricksvatten eller odlingsmark. Förorenad mark har inventerats av Länsstyrelsen, bla. med MIFO metodik. Vissa områden har undersökts, andra sanerats, ytterligare andra har ännu ej undersökts, men förmodas kunna vara förorenade genom tidigare markanvändning.

Förekomst av sandigt-grusiga jordarter och grundvattnets flödesriktning kan starkt påverka risk för spridning av eventuella föroreningar. Förekomst av skredbenägna jordarter i kombination med förorenad mark kan öka spridningsrisk, speciellt vid läge nära vattendrag. Vid kommunalt planarbete och riskbedömning av föroreningar kan detta vara faktorer som är viktiga att ta hänsyn till och bör tas upp i översikts- och detaljplanering.

Kommunen sammanfattar i övrigt föroreningsproblematiken på ett informativt och bra sätt. Klassning av identifierade objekt redovisas, ytterligare information om respektive objekt kan fås via webbkartan. En koppling till påverkan genom andra ev. naturrisker, som spridningsrisk med grundvatten (jordart, grundvattenflöde, förorenings typ) eller erosion (jordart, närhet till vattendrag) saknas.

Radon

Kommunen beskriver på ett bra sätt uppkomst och risker förknippade med radongas. SGU instämmer i kommunens ställningstagande rörande krav på riskbedömning vid byggnation i relevanta riskområden.

Enligt SGU s mätningar uppvisar Hässleholms kommun generellt låg till medelhög risk för radon med få undantag. Specifika större områden med högre risk saknas, men lokal variation i uppmätta halter kan vara stor. Detta framgår i SGU kartvisare Gammastrålning, uran, som illustrerar uppmätta strålningshalter i berggrund och jordarter, vilket visar ett områdes potential för förekomst av sönderfallsprodukterna Radium och Radon i lämplig upplösning.

Kommunens analys som redovisas i karta på s.173 pekar på högst risk i kommunens sydöstra del, främst vid Göinge- och Nävlingeåsen. Kartan är dock starkt generaliserad och uppvisar så pass stora spann i klassning/ överlappande klasser att den inte är lämplig som instrument för att bedöma krav på radonanalys/ riskbedömning vid byggnation och bygglovsgivning. Det finns även uppenbar risk att kartans innehåll kan misstolkas av kommuninnevånare, som utan relevant kännedom i statistik/ naturvetenskap dra felaktiga slutsatser om radonrisk. En ny karta med ändrad klassning och utan stark generalisering, samt högre upplösning kommer att ge en mer rättvisande bild över radonrisk i Hässleholms kommun.

Energi

Kommunen redovisar flera utpekade vindkraftsområden. Vid planering av områden lämpliga för vindparker är faktorer som avstånd till bebyggelse och vägar, markhöjd och tillgång på vind styrande. Parametrar som bergkvalitet och markstabilitet kan även påverka en plats lämplighet och styra val av adekvat placering av enskilda vindkraftverk inom ett utpekat område.

MKB

Tillhörande MKB nämner att "I den slutgiltiga miljökonsekvensbeskrivning som tas fram efter samråd för MKB och ÖP är det sannolikt att ytterligare miljökonsekvenser behöver bedömas och beskrivas (. . .) genom att peka ut ytor lokal försörjning och recirkulering av samhällsresurser som

näring, vatten, material och energi, och så vidare." Men utvecklar inte masshantering, återvinning eller försörjning med material.

Masshantering / Materialförsörjning

Översiktsplanen nämner varken masshantering eller materialförsörjning. Kommunen har flera täkter av vikt för såväl kommun som region som producerar krossberg, naturgrus, torv och industrimineral (kalksten). Dessa bör listas och kort beskrivas i översiktsplanen. För att ur ett materialförsörjningsperspektiv kunna bedöma befintliga råmaterialtillgångars relevans för kommunens och regionens framtida behov är det även lämpligt att få ytterligare information såsom brutet tonnage, gällande tillståndstider mm. för rubricerade täkter. Därtill huruvida kommunen avser att utpeka ytterligare områden lämpliga för att täcka framtida behov av materialutvinning inom översiktsplaneringen. Verksamheter och relevanta frågeställningar bör utvecklas i text, i översiktsplanen har detta endast gjorts för befintlig kalktäkt i riksintresset Ignaberga.

SGU ser positivt ambitionen att genom lämplig masshantering främja återvinning och återanvändning av material och minska brytning av jungfruligt material. Kommunen nämner i översiktsplanen endast återvinning i samband med avfall. Detta är en viktig aspekt, men begreppet bör ses i en vidare betydelse. I ett större perspektiv krävs för att röra sig mot en cirkulär ekonomi en masshanterings- eller materialförsörjningsplan för att fånga upp kvalitetsaspekter, nuvarande och framtida behov och efterfrågan, tillgångar och resurser, lämpligen i ett mellankommunalt eller regionalt perspektiv. Detta underlag utgör stöd för kommunal planering och bör tas fram i samarbete med Länsstyrelsen.

Befintligt underlag, som tex. Gnts och morän i Kristianstads län, inventeringsområde Hässleholms kommun (Lst, 1994) är ofta föråldrat och i stora delar ej längre relevant, då även frågeställning och terminologi har ändrats.

Jordbruksmark

SGU anser att jordbruksmark är en viktig samhälls- och naturresurs och möjligheten att nyttja denna är viktig att bevara. Kommunens uttalade mål att förtäta befintliga strukturer och på så sätt effektivare nyttja mark innebär hushållning med mark. En viktig aspekt vid förtätning av bebyggelse som kommunen även nämner är att bevara kvalitativa grönytor som har stor betydelse, inte minst för lokalklimat i stadsmiljö.

Miljömål

Masshantering och materialförsörjning påverkar bla. genom lokalisering och transporter ett antal av nationella och internationella miljömål, men nämns ej.

Översiktsplanens kartor

Översiktsplanens kartor är välgjorda och har generellt god läsbarhet. Det är mycket bra att översiktsplanen kombinerats med en interaktiv webbkarta där användare själv kan välja, visa och kombinera önskade kartlager.

Den digitala kartan ger möjlighet att ta fram metadata med mer information om objekt. Därtill kringgår man problemet med begränsad dokumentupplösning för kartor i digitala och tryckta dokument och kartan blir därmed mer användarvänlig. Användare kan markera och skissa i kartan. Det som saknas vore en funktion att lämna kommentarer som geografiskt lokaliserade synpunkter på planhandlingen direkt i kartan.

Det kan vara lämpligt att inkludera geologiskt kartunderlag i översiktsplanens interaktiva karta, då berg och jordarter påverkar förutsättningar inom givna områden. Till exempel kan förekomst av sandiga jordar ha betydelse för grundvattenbildning och förekomst, men ger även större spridningspotential för föroreningar. Förekomst av erosionsbenägna jordarter, speciellt i kombination med vattendrag eller sluttande mark kan vara en annan viktig aspekt som bör visas i karta.

SGU saknar redovisning av områden för masshantering och täktverksamhet/ materialförsörjning i översiktsplanen. Bergtäkter är ofta till sin natur bullrande verksamhet med miljöpåverkan och är lämpliga att redovisa i karta. Därtill kan det vara lämpligt att i kartan kunna se vad som bryts i respektive täktverksamhet och av vem, tex. genom klickbara kartobjekt med metadata liksom kartlagret "Potentiellt förorenade områden".

Rubriken "Storområden" i onlinekartan (lager i sektionen "Riksintressen och andra värden") bör ändras, så att det tydligt framgår vad för slags område som kartlagret avser.

Onlinekartan visar lagret "Bullerfria områden från tidigare översiktsplan", men ej översiktsplanens bullerkartor från s143, vilket gör att man inte kan tolka dessa på ett relevant sätt. Alla översiktsplanens kartor (buller, utsläpp, mm.) bör kunna visas i tillhörande onlinekarta. Detta skulle ge läsaren möjlighet att nyttja GIS-kartans fulla potential genom samtida visning mot bakgrund av andra, relevanta kartlager.

Det är en brist att onlinekartan inte visar relevanta riskområden för översvämning inom kommunen.

Kommentar:

Materialförsörjning

I kommunen finns ett flertal täkter för berg, naturgrus, torv och kalksten.

Miljöprövningsdelegationen på länsstyrelsen ger tillstånd till dessa verksamheter enligt miljöbalken.

Endast så kallade busbehorstäkter är anmälningspliktiga till kommunen. Hushållning av naturresurser är en viktig aspekt vid prövning. Kommunen framför det till prövande myndighet i tillståndsprocessen.

Kommunen har som tillsynsmyndighet yttrat sig i prövning och exploatering av ny täkt, att inte ge nytt tillstånd då det fortfarande finns material att bryta i befintliga tillstånd. Kommunen anser att det är

Länsstyrelsens ansvar att planera för regionala behov av uttag av naturresurser. Kommunen är mån om isävsavlagringarna eftersom där finns god tillgång till grundvatten. Att hänsyn tas till intrånget i miljön med täktverksamhet är också av stor vikt för kommunens intresse att beakta. Länsstyrelsens underlag är som påtalas föråldrat och vi ser behov att det aktualiseras för att planera för Skånes och Hässleholms naturresurser. Kommunen vill gärna medverka i detta arbete.

I webb-kartan finns ett lager med verksamheter som har tillstånd enligt miljöbalken. Där finns även täkterna med. Uppgifter om brutet tonnage med mera finns i SMP Svenska miljörapporteringsportalen.

En del av uppgifterna är sekretessbelagda.

Kommentarer till översiktsplan för Hässleholms kommun

Riksintresse värdefulla ämnen

Det finns ett miljötillstånd att bryta kalk vid Ignaberga i ytterligare 25 år och detta kan ske med fortsatt aktsambet och i samförstånd med kommunens uttag av kommunalt dricksvatten utan att grundvatten kvaliteten försämras. För närvarande sker ingen grundvattensänkning i täkt delen som avslutats. Det har därav bildats bar en grundvattensjö. Kommunen ser på sikt att vattnet i grundvattensjön kan utgöra ett framtida råvatten för Hässleholms kommuns dricksvattenförsörjning. En juridisk utredning behövs för att klargöra vattendomens reglering mellan intressenterna. Syftet är att förbättra möjligheterna för samexistens mellan riksintresset för kalkbrytning och kommunal dricksvattenförsörjning i framtiden.

Ställningstagande Natur och friluftsliv

Hässleholms kommun anser att det är viktigt att se bullerfria områden i en Europeisk kontext där dessa blir alltmer sällsynta. Att undvika buller i dessa områden bör gälla alla verksamheter, även grunddrift.

Översvämning och erosion

Översiktsplanen har kompletterats med en analys och vägledning kring översvämning, ras, skred och erosion för föreslagna utbyggnad i stationsorterna men också generellt för landsbygden. Konsekvenserna av föreslagna utbyggnadsområden beskrivs i hållbarhetsbedömningen.

Översiktsplanen har kompletterats med övergripande information om att föreslagna områden för utbyggnad kräver ytterligare utredningar och bedömningar för att säkerställa att föreslagen bebyggelse är lokaliserad till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till risken för översvämning. Enligt kommunens nya VA-plan kommer strukturplaner för vatten att utarbetas för samtliga stationsorter, som stöd för framtida detaljplanearbete.

Ställningstagande Vatten

Kommunen har säkerställt framtida tillgång på dricksvatten av god kvalitet genom att skydda berörda vattentäkter. Kommunen arbetar även kontinuerligt med upprättande och revidering av vattenskyddsområden. Det är särskilt viktigt i vår kommun eftersom kommunen har totalt 18 vattenskyddsområden.

Bullerfria områden

På kartorna över bullerfria områden ingår även bullerberäkningar från 10 verksamheter, vilka vi valt ut enligt kriterier som finns mer beskrivna i utredningen. Verksamheter inte nära väg eller järnvägar, ej nära tätorter och ej heller verksamheter som bedöms vara icke bullerstörande verksamheter.

Förorenade områden

Texten i översiktsplanen har kompletterats med information om vilka förutsättningar som är viktiga att beakta i samband med förorenad mark. Tillgång till Länsstyrelsens EBH-databas vore önskvärt.

Radon

Vid byggnation och bygglovgivning ställs alltid krav på markradonundersökning så som det beskrivs i texten om markradon. Detta görs eftersom lokala variationer av markradon finns och det är av stor vikt att anlägga byggnader radonskyddat eller radonsäkert. Kartan har bytts ut.

Energi

Markstabiliteten för den exakta placeringen inom de utpekade vindkraftsområdena är exploatörens ansvar att utreda, ett tydliggörande görs i översiktsplanen kring detta.

Den digitala kartan och dess olika kartlager har uppdaterats där det varit möjligt.

2. GRANKOMMUNER

2.1 Hörby kommun

Hörby kommun vill framföra följande:

- Kommungränsen till Hässleholms kommun avgränsar ett av Hörby kommuns utpekade bullerfria områden från gällande översiktsplan. Även Hässleholms kommun pekar ut ett bullerfritt område i närheten av kommungränsen, dock inte i direkt anslutning till det bullerfria området i Hörby. Hörby kommun anser att avgränsningen av det bullerfria området i Hässleholm ska ses över och om möjligt utökas till att möta kommungränsen.
- Riksintresse för naturvård, s.110-111: N 34 h Hagstad – Fundersed nämns i samrådsförslaget i anslutning till ett antal andra områden tillhörande riksintresse N 34 Odlingslandskap på Linderödsåsen under rubriken ”Ella” (Hörby tolkar att detta är område N 34 e i Höörs kommun). Rubriken samlar riksintressen längs kommungränsen. För att förtydliga indelningen av detta riksintresse anser Hörby att det vore bra att peka ut dem i kartan och använda deras unika namn.
- Den rid- och körled som Hörby kommun arbetat med vilken är sammanbunden med Hässleholms kommun och Perstorps kommun i ett nätverk av leder med en sammanlagd längd om över 30 mil nämns inte i förslaget.

Kommentar:

Kartan med bullerfria områden inklusive kriterier och texter kompletteras till granskningshandlingen för att möta kommungränsen.

Texten under stycket ”Ella” har förtydligats med att riksintresseområdet ligger i Höörs kommun, men att hänsyn ska tas till detta riksintresseområde vid planering i Hässleholms kommun.

Översiktsplanen har kompletterats med text och karta kring rid- och körleder.

2.2 Höörs kommun

Övergripande synpunkter

Höörs kommun är i stort positiv till det gedigna arbete som gjorts med att ta fram ett samrådsförslag för översiktsplan 2020 för Hässleholm. Dokumentet har en tydlig struktur och är lätt att sätta sig in i. Översiktsplanen har tydliga ställningstaganden för de s.k. stationsorterna respektive byarna. Dels gemensamma ställningstaganden i den inledande delen samt mer specifika vid respektive ort eller by.

Infrastruktur

Höörs kommun och Hässleholm har ett pågående samråd med Trafikverket kring Riksväg 23 i södra delen av Hässleholms kommun och norra delen av Höörs kommun. Som Hässleholms kommun påpekade i samband med sitt yttrande på Höörs översiktsplan så är samordningen mellan kommunerna längs med sträckan viktig. Det finns ett stort och akut behov av en sammanhängande cykelväg längs med Trafikverkets riksväg 23. I det projekt som pågår nu med utbyggnad till mötesfri väg på sträckan Sandåkra (Hässleholms kommun) till Tjörnarps (Höörs kommun) så planerar Trafikverket för cykelväg mellan Norra Mellby och Sösdala. Behovet är lika stort på hela sträckan mellan Hässleholm och Höör och Höör ser att kommunerna gemensamt ska fortsätta ställa krav på Trafikverket att de bygger ut cykelväg längs med hela sträckan.

Höghastighetsjärnväg, Hässleholm - Lund

Höörs kommun samarbetar med Hässleholms kommun i arbete med ny höghastighetsjärnväg genom kommunerna där Hässleholm pekas ut som stationsort på banan medan Höörs kommun blir transitkommun för den nya tågbanan. Höörs kommun ställer sig bakom Hässleholms begäran att den nya banan ska ansluta till ett centralt beläget stationsläge i Hässleholm för att underlätta byten och integreras i dagens befintliga järnvägsnät. Vad gäller sträckningen längre söderut så ser Höörs kommun att det är avgörande för Höörs framtid att den nya banan inte skär av Frostavallenområdet inkl. sjöarna Vaxsjön och Dagstorpssjön men omland. Frostavallenområdet i norra delen av Höörs kommun är kommunens största sammanhängande rekreationsområde med stora naturvärden och kvaliteter för friluftslivet och härifrån möts även Skåneledens Nord-Sydled och As-åsled. Att undvika större ingrepp i Frostavallenområdet samt i Hovdalaområdet söder om Hässleholm blir en stor utmaning i samband med planeringen av den nya järnvägen. Samtidigt blir det avgörande för att säkerställa funktion och framtida utveckling av kommunernas viktigaste natur- och friluftslivsområden.

Natur och friluftsliv

I utvecklingsstrategin (karta s. 31) i den södra kommundelen, och angränsande mot Höörs kommun, finns utpekade ett ”sammanhängande område för Natur och Friluftsliv”. Hässleholms kommun har nio sammanhängande områden för Natur och Friluftsliv. Samrådsförslaget stipulerar att större nya landskapspåverkande projekt inte får placeras inom dessa områden. Höörs kommun delar uppfattningen om att området mellan Hässleholms och Höörs tätorter, väster om infrastrukturlederna RV23 och Södra stambanan har en viktig funktion och en stor utvecklingspotential för såväl natur som friluftsliv. Den befintliga rekreativa kopplingen som idag finns via Skåneleden är viktigt att stärka och utveckla vidare. Skåneledens Nord-Sydled kopplar idag till viktiga orter i såväl Höör som Hässleholms kommuner. Sösdala och centralorten Hässleholm i Hässleholms kommuner medan den i Höörs kommun passerar väster och norr om tätorterna. Även Höörs kommun har en ambition om att tillsammans med Skåneleden och stiftelsen Skånska landskap, ytterligare stärka kopplingarna mellan leden och kommunens största tätorter Höör och Tjörnarps. Vad gäller naturområden väster om Södra Stambanan så vill Höör arbeta med att det område som idag ligger i anslutning till Skåneleden ska stärkas och prioriteras som ett sammanhängande område för natur och friluftsliv. De tankarna stämmer överens med inriktningen på utvecklingsstrategin på s.31.

Kommentar:

Hässleholms kommun anser också att cykelväg är önskvärt längs med väg 23. Dock har Trafikverket valt att inte förlägga en cykelväg längs med hela sträckningen.

Det finns i dagsläget inte några planer på att bygga ut befintlig Södra stambana till 4 spår. Denna utbyggnad ligger inte heller med i gällande NTI. För att säkerställa att det på sikt ska gå att bygga ut Södra stambanan till 4 spår längs befintlig dragning ändras dock översiktsplanen så att markanspråket beskrivs i såväl text som karta. Hässleholms kommun är angelägen om det centralt belägna stationsläget i Hässleholm.

Hässleholms kommun är positiv till att även Höörs kommun har ambition att förstärka kopplingarna mellan Skåneleden och kommunens tätorter, på samma sätt som Hässleholms kommun.

2.3 Kristianstad kommun

Kristianstads kommun ser en övergripande samsyn kring de frågor i översiktsplanen som berör de regionala och mellankommunala frågorna.

Kristianstads kommun delar uppfattningen om att den nya stambanan behöver ges en anslutning som stärker förutsättningarna för Hässleholm som regional knutpunkt. Det är av stor vikt att Nya stambanan ansluter till en central station i Hässleholms stad med direkt koppling till Pågatåg, Öresundståg, Krösatåg, Regional- och stadsbuss för att fungera i ett regionalt perspektiv.

Kristianstads kommun delar även uppfattningen om vikten av att Hässleholm och Kristianstad tillsammans arbetar för att bli en tillväxtmotor i regionen och ser fram emot att samarbetet i de gemensamma utvecklingsfrågorna fortsätter att utvecklas.

För en anpassning till kommande klimatförändringar lyfts behov av dagvattenplan, skyfallskartering och översvämningsutredning för stationsorterna vilket är positivt för det gemensamma arbetet med att begränsa avrinning till Helge å.

Stora delar av Hässleholms kommun ingår i Helge ås avrinningsområde och det är av stor vikt att avrinning till recipient vid höga flöden tas om hand med fördröjning för att en långsiktigt hållbar utveckling ska nås. Kristianstads kommun ser positivt på att planen redovisar en samsyn mellan kommunerna i denna fråga och ser ett behov av utvecklat samarbete för att nå målen.

Kommentar:

Hässleholms kommun anser att det är viktigt med samarbete mellan kommunerna gällande översvämningsproblematiken. Medvetenheten behöver öka i Hässleholms kommun om att nästan all avrinning från hela vår kommun påverkar Kristianstad, med översvämningsrisk. Även åtgärder i landskapet, som påverkar avrinningen, behöver lyftas, som att minska skogsdikning, lägga igen diken, skydda och restaurera sumpskogar och myrar, anlägga våtmarker.

2.4 Markaryd kommun

Kommunstyrelsen har med intresse tagit del av förslaget och anser detsamma väl genomarbetat. De mellankommunala intressen som berör Markaryds kommun begränsas till en ambition att bygga ut och ansluta en GC-väg norr om Emmaljunga till Markaryds kommun samt det fortsatta arbetet med att upprätta persontågstrafik utmed hela Markarydsbanan mellan Hässleholm och Halmstad. Kommunstyrelsen noterar med tillfredsställelse de gemensamma ambitioner Hässleholms och Markaryds kommun har att fortsätta utveckla persontågstrafiken på Markarydsbanan. Vad gäller GC-vägen norr om Emmaljunga med anslutning in i Markaryds kommun, vill kommunstyrelsen uppmärksamma att den anslutande delen från Skånegränsen och till Markaryds tätort för närvarande inte finns med i några lokala eller regionala cykelplaner i Kronobergs län. Kommunstyrelsen har i övrigt inget att erinra mot det föreliggande förslaget.

Kommentar:

Hässleholms kommun anser att en cykelväg hela vägen till Markaryd hade gynnat både pendlare och turister, men det förutsätter att det finns gemensamt intresse att genomföra den. Föreslagen cykelväg mellan Emmaljunga och Markaryd har tagits bort i granskningshandlingen.

2.5 Perstorp kommun

Sammanfattning

Perstorps kommun tackar för möjligheten att lämna synpunkter på förslaget till översiktsplan och konstaterar inledningsvis att materialet är gediget och lättöverskådligt. Perstorps kommun ser också det som positivt att de regionala stråktankarna med byggande i stationsnära lägen och längs med kollektivtrafikstråk är så tydliga. Likaså är det bra att gröna miljöer och stråk samt gång- och cykelvägar lyfts fram på ett bra sätt.

Att Hässleholms som ort och kommun stärks i samklang med utveckling av Kristianstad som en viktig tillväxtnod är väsentligt även för Perstorps kommun då det endast är 20 minuters bil- eller tågfärd till Hässleholm som kan erbjuda ett större serviceutbud och arbetstillfällen, utbildningsmöjligheter med mera. Perstorps kommun erbjuder i sin tur arbetstillfällen, rekreativsmöjligheter och boendemiljöer inom rimliga reseavstånd från Hässleholm. Det är också betydelsefullt att förbättring av stambanan och Skånebanan lyfts fram för förbättrade resmöjligheter, vilket även är väsentligt för Perstorp.

Med fördel ser Perstorps kommun att Hässleholms rekreativsområden från Hovdalaområdet och västerut kan knytas ihop med gång- och cykelstråk och en samlad marknadsföring/ destinationsutveckling med området kring Ybbarpsjön/ Gustavsborgssjön i Perstorp. Detta samband kan illustreras tydligare på kartor i översiktsplanen.

Det är också positivt att Tyringe ges möjlighet att utvecklas.

Det gynnar även en positiv utveckling i Perstorp. Här finns potential kring att se samordningsvinster kring funktioner och utbud mellan orterna, vilket kan beskrivas tydligare i översiktsplanen. Perstorps kommun ser positivt på att kommunens representanter redan i ett tidigt skede fått delta i dialogen kring översiktsplanen och samverkar gärna vidare med Hässleholms kommun och Skåne nord- ost kring regionala utvecklingsfrågor och fysisk planering.

Kommentar:

Hässleholms kommun ser positivt på att stärka de olika stråk som binder samman kommunerna och hoppas på en fortsatt dialog kring detta.

2.6 Örkelljunga kommun

Hässleholms kommun har remitterat ett samrådsförslag gällande ny översiktsplan. Översiktsplanen har tidshorizonten 2040 och beskriver kommunens syn på den fysiska planeringen på en övergripande nivå.

Översiktsplanen bygger på tre målsättningar till år 2040:

”Hässleholmare är stolta och mår bra”, ”Natur och kultur med höga biologiska och rekreativa värden skyddas och utvecklas” och ”Det infrastrukturella läget utvecklas och förbättras”

Örkelljunga kommun ser att de tre målsättningarna är viktiga för de mellankommunala frågorna. Örkelljunga uppskattar Hässleholms beskrivning av den första målsättningen, om att vara goda grannar med givande mellankommunala samarbeten och ser att frågor om kommunikationer, natur och friluftsliv är viktiga att samarbeta kring.

Av de strategiska ställningstaganden som görs i översiktsplanen värderar Örkelljunga kommun följande särskilt högt:

- Skåneleden Kust - Kust är ett viktigt samband för Natur och Friluftsliv
- Stensmyr - Fäjemyr är ett viktigt sammanhängande område för Natur och Friluftsliv
- Busslinje 511 Ängelholm - Örkelljunga - Hässleholm finns kvar med bibehållen eller utökad turtäthet.
- Föreslagen tillkommande cykelväg utmed riksväg 24; Örkelljunga - Hässleholm, som möjliggör cykling för pendling, rekreation och turism.
- Den nya stambanan integreras med befintlig infrastruktur och befintliga kollektivtrafiknät.
- Väg 117 utgår som rekommenderad led för farligt gods, vilket får konsekvensen att farligt gods på riksväg 24 västerut och väg E4 norrut förmodas öka. Ökad trafikering på riksväg 24 medför förbättrat läge för näringsliv och verksamheter vid Trafikplats Skåneporten. Ökad trafikering med farligt gods på riksväg 24 väster om Trafikplats Skåneporten är inte önskvärt.

Örkelljunga kommun ser med spänning fram emot Hässleholms kommuns fortsatta översiktsplanearbete och är glad för den inledda dialogen och det mellankommunala samarbetet.

Kommentar:

Cykelväg utmed väg 24 är inte presenterad i kommunens inspel till regional cykelvägplan pga omprioriteringar. På sikt bör denna dock genomföras. Region Skåne har i samrådshandlingen till regionplan för Skåne 2022-2040 pekat ut vägen som stråk med brist.

Granskningshandlingen har uppdaterats med beskrivning gällande vikten av att utreda möjligheten att öka trafiksäkerheten på väg 117. En administrativ åtgärd som förbjuda farligt gods på en väg kommer inte lösa den stora problematiken. Det viktigaste är att öka trafiksäkerheten i samtliga orter, framför allt i Bjärnum, Vittsjö och Tyringe där väg 21 och 117 fungerar dels som genomfartsled och lokalgata. Det är av största vikt att invånarnas trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet är viktigare än framkomlighet för tunga transporter i orterna.

Kryssen på kartan med transportleder för farligt gods har tagits bort.

2.7 Östra Göinge kommun

Övergripande synpunkter

Yttrande

Hässleholm har tillsammans med Kristianstad stor betydelse som tillväxtmotor i Skåne nordost. Kommunens strategiska läge utgör en viktig knutpunkt för kommunikationer och flöden på både regional, nationell och internationell nivå. Det är mycket positivt att Hässleholm ser sin betydelse för ett större omland än den egna kommunen och lägger fast strategier i översiktsplanen som stärker Skåne nordost och regionens utveckling som helhet.

För Östra Göinges del fyller de större byarna i kommunen – Broby, Knislinge, Hanaskog, Glimåkra och Sibbhult liknande funktioner som Hässleholms tätorter utanför staden. Med totalt 15000 människor bidrar Östra Göinge till service, kultur, utbildning och arbetskraft bland annat i Hässleholms stad. I Östra Göinge finns samtidigt attraktiva boendemiljöer, entreprenörsinriktat företagande och platser för rekreation, turism, kultur och upplevelser som kommer tillväxtmotorerna tillgodo. Då Östra Göinges ”egna” städer (det vill säga Kristianstad, Hässleholm, Älmhult/Växjö) ligger utanför kommungränsen vill vi att vår kommuns byar och landsbygd inkluderas i Hässleholms strategiska tänk utifrån stad- och landdiskussionen. Östra Göinges översiktsplan med strategisk inriktning antogs 2019-12-19.

För det fortsatta arbetet med översiktsplanen skickar vi med följande detaljsynpunkter:

- Natur- och kulturstråket längsmed Almaån får gärna fortsätta in i Östra Göinge och ansluta till Östra Göinges utvecklingsstråk längsmed Helgeå. Genom att länka samman Hovdala, Hässleholm, Gumlösa med Vanås och Helgeå/Kristianstads Vattenrike finns potential för rekreation och turismutveckling. Stråket sammanfaller också delvis med Region Skånes planerade regionala cykelled mellan Kristianstad och Ängelholm.
- Hästveda är Östra Göinges närmaste tågstation. Turtätheten med ett tågstopp i timmen är dock för låg för att stationen idag ska ha en egentlig betydelse för Östra Göinge. Med fler tågstopp i timmen, pendlarparkering i Hästveda samt utbyggd cykelväg på den gamla banvallen mellan Broby och Hästveda kan sambandet öka och resandeunderlaget därmed stärkas.
- Östra Göinge tycker det är mycket bra att Hässleholm verkar för att öka turtätheten på busslinje 542 Broby-Hässleholm. Vi är gärna med i den diskussionen och driver på med full kraft utifrån vårt perspektiv. Det är också av stor vikt att bussen koordineras med tågtrafiken på ett optimalt sätt för att förbättra möjligheterna att pendla på sträckan, framför allt till och från Malmö/Lund. En stråkstudie tas förslagsvis fram tillsammans med Skånetrafiken, Trafikverket och berörda kommuner för att öka bussens framkomlighet och minska den totala restiden. Den planerade ombyggnaden av Broby resecentrum förbättrar förutsättningarna bland annat för linje 542.

Vi önskar Hässleholm lycka till med översiktsplanen och ser fram mot fortsatt god samverkan kring regionala och mellankommunala frågor inom ramen för Skåne nordost och egna samarbeten!

Kommentar:

Översiktsplanen har kompletterats med text om Hässleholms kommun som viktig nod i nordöstra Skåne. Likaså har planen förtydligats vad gäller vikten av samarbete kring natur- och kulturstråk, rekreation, turismutveckling och vikten av att länka samman infrastruktur med mera mellan kommunerna.

Hästveda som viktig stationsort för Östra Göinge kommun har förtydligats i såväl avsnittet om hållbart resande. Parkering intill station i Hästveda finns, turtätheten för tåg och bussar beslutas av Skånetrafiken.

2.8 Osby kommun

Osby kommun har inget att yttra över Hässleholm kommuns samrådsförslag till ny översiktsplan.

2.9 Klippans kommun

Klippans kommun har inget att erinra gällande samrådsförslaget för Hässleholms översiktsplan.

3. KOMMUNALA NÄMNDER, FÖRVALTNINGAR OCH BOLAG

3.1 Hässleholms Vatten AB

Teknisk försörjning, Hästveda

Dricksvattensituationen i Hästveda behöver utredas på sikt. Dagens tillgång motsvara nuvarande behov. Reningsverket har behov av förnyelse.

Teknisk försörjning, landsbygdens byar

För landsbygdens byar Emmaljunga, Farstorp, Hörja, Röke, Verum och Västra Torup behövs det inom en framtid återinvesteras i VA-anläggningarna. Det är viktigt att strategiskt kunna arbeta med det för framtiden. Kartunderlaget behöver ses över, saknas uppgifter.

Klimatanpassning

Hässleholms Vatten bedömning är att det behöver framgå var det finns översvämningsområde för att undvika bebyggelse i dessa områden, Svenskt vatten P105.

I avsnittet ”Klimatanpassning” nämns vägledningar som ”Grönstrategier” och ”VA-strategier”, det vore bra om markanvändningskartor redovisade och gav dessa strategier stöd.

Det beskrivs även att det är viktigt att huvudavrinningsstråk identifieras för att säkerställa eller minska de negativa konsekvenserna. För Hässleholms Vatten är det nödvändigt att vid planläggning har den övergripande informationen eftersom det i en enskild detaljplan ofta är svårt att planera för hela avrinningsområdet om det inte framgår av översiktsplanen som därmed kan ge stöd för en robust hantering av samhällets avvattnings.

För framtida planläggning och hantering är det viktigt om det finns identifierade område, grönbåa, grönområde och multifunktionella ytor och att de redovisas. Det skapar förståelse och inputs vid samhällsutveckling.

Kommentar:

Teknisk försörjning, Hästveda

Avsnittet om Hästveda har kompletterats med text om dricksvattensituationen och reningsverkets framtida behov.

Teknisk försörjning, landsbygdens byar

Kartunderlaget för VA-anläggningar har lyfts över i sekretessbilagan då det bedöms som känsliga verksamheter att visa i ett öppet material.

Klimatanpassning

Översiktsplanen har kompletterats med kartor som visar lägpunkter i stationsorterna samt båtlandsområden i kommunen.

Grönstrategin och VA-strategin innehåller inget direkt kartmaterial utan är övergripande strategier. För respektive utbyggnadsområde som föreslås i orterna har en övergripande bedömning gjorts om marken är lämplig för bebyggelse för den nya och ändrade markanvändningen som föreslås.

3.2 Hässleholms miljö AB

Vi har givits möjligheten att inkomma med synpunkter på den Översiktsplan som Hässleholms Kommun ställt ut för samråd, nedan följer de synpunkter som vi önskar lämna. Vi har koncentrerat våra synpunkter på de delar som omfattar avfallshandling och energiproduktion, det sistnämnda med extra tyngdpunkt på fjärrvärme och dess plats i ett modernt samhällsbygge.

AVFALL, sidan 177.

I planen beskrivs översiktligt vikten av god service och att man hanterar avfallsfrågan på ett miljövänligt sätt. Ställningstagandet att avfallsfrågor ska lyftas tidigt i den fysiska placeringen och vi instämmer såklart i detta. Utöver den fysiska planeringen vill vi betona att avfallshandlingen bör vara en naturlig del i planeringen även i de olika verksamheter som kan komma att utvecklas eller förändras.

Därför föreslår vi följande komplettering av Ställningstagande Avfall:

Nuvarande lydelse:

”Avfallsfrågor ska lyftas tidigt i den fysiska planeringen för att säkerställa goda förutsättningar för minimering, återvinning och ökad miljömedvetenhet vid hantering av avfall.”

Föreslagen lydelse:

”Avfallsfrågor ska lyftas tidigt i den fysiska planeringen för att säkerställa goda förutsättningar för minimering, återvinning och ökad miljömedvetenhet vid hantering av avfall.

Verksamhetsutövare ska tidigt i processer som leder till förändrad verksamhet kontakta ansvarig för avfallshandlingen så att man i samverkan tidigt kan erhålla en god och miljövänlig hantering av avfall även fortsättningsvis.”

ENERGI, sidan 178 ff.

Rent generellt när det gäller hållbar energiförsörjning har Boverket i sin kunskapsbank formulerat följande:

”Genom bebyggelsens utformning och placering kan en framtida anslutning till fjärrvärme underlättas. Är bebyggelsen tillräckligt tät för att ge underlag för ett fjärrvärmenät? Är placeringen sådan att den ger korta ledningssträckor?”

Finns det förutsättningar för lokala bioeldade värmeanläggningar, energilagring i mark eller gemensamma solcellsanläggningar, kan plats för det behöva avsättas i detaljplanen. Byggnadernas placering, utformning och orientering kan styras så att det möjliggör bra energiutbyte vid integrering av solceller eller solfångare i takbeläggning eller fasader.”

Vi föreslår att översiktsplanen kompletteras så att man anger att hänsyn ska tas i enlighet med ovanstående framöver så att man säkerställer att vi får goda förutsättningar för en hållbar energiförsörjning redan i detaljplanearbetet.

Under stycket Energi skrivs:

”Effektbrist i elnätet kan bli ett faktum. Det är därför viktigt att elen används där den behövs mest och att värmeenergi utvinns från andra källor också.”

De fjärrvärmeverk som finns i kommunen kan leverera energi till de fastigheter som är anslutna till fjärrvärmenätet utan belasta det befintliga elnätet. Dessutom finns kraftvärmeverk som lokalt kan producera elektricitet med hjälp av egna turbiner.

VI föreslår därför att skrivningen under ENERGI ändras till:

”Effektbrist i elnätet kan bli ett faktum. Det är därför viktigt att elen används där den behövs mest och att värmeenergi utvinns från andra källor också. I de områden där fjärrvärme finns utbyggt är anslutning av ytterligare fastigheter ett sätt att på ett miljövänligt sätt minska effektbristen i perioder då detta kan inträffa. Detta då värme kan levereras utan att belasta elnätet.”

Vi föreslår i linje med detta också att det under Ställningstagande Energi görs följande komplettering:

Nuvarande lydelse:

”Energiförsörjningen ska säkras på kort och lång sikt genom ökad lokal produktion och anpassning till ny teknik.”

Föreslagen lydelse:

”Energiförsörjningen ska säkras på kort och lång sikt genom ökad lokal produktion och anpassning till ny teknik. I de områden som fjärrvärme finns utbyggd ska sådan rekommenderas i syfte att på ett miljövänligt sätt förbättra effektfrågan i kommunen.

Av beskrivningen av just fjärrvärme framgår också att mycket av den energi som används i våra fjärrvärmeverk är sådan som annars skulle gått till spillo. Ett förtydligande i beskrivningen bör införas så att det framgår att fjärrvärme i Hässleholms kommun till allra största delen är helt fri från tillförd fossil energi, vilket är viktigt om vi ska klara av att ställa om vårt samhälle i fossilfri riktning.

En översiktsplan är ett omfattande dokument. Vi har valt att fokusera på de delar där Hässleholm Miljö har en påverkan och en möjlighet att göra skillnad.

Kommentar:

Föreslagen lydelse om ställningstagande kring anfall har lyfts in i översiktsplanen.

Översiktsplanen kompletteras med en text om att förutsättningar för en hållbar energiförsörjning ska lyftas redan i detaljplaneringskedet.

Föreslagen lydelse om ställningstagande kring effektbrist i elnätet har lyfts in i översiktsplanen.

Föreslagen lydelse om ställningstagande kring energi har lyfts in i översiktsplanen.

Översiktsplanen har kompletterats med ett förtydligande kring fjärrvärme och med vilken procentandel som är helt fri från tillförd fossil energi.

3.3 Räddningstjänsten

Räddningstjänstens bedömning

Räddningstjänsten har gjort en övergripande kontroll av den inkomna dokumentationen och har inget att erinra mot det framtagna materialet. Synpunkter som påtalats av räddningstjänsten i ett tidigare skede av processen med framtagandet av översiktsplanen bedöms ha beaktats.

Kommentar:

Tack för återkoppling.

3.4 Omsorgsnämnden

Omsorgsnämndens beslutar att tillägga att de äldre- och funktionshindrades tillgänglighet och behov i sin närmiljö tas i beaktande.

Kommentar:

Översiktsplanen har kompletterat så att äldre- och funktionshindrades tillgänglighet och behov i sin närmiljö tas i beaktande.

3.5 Kultur- och fritidsnämnden

Kultur- och fritidsförvaltningen har tagit del av samrådsförslaget och lämnar följande yttrande till nämnden att ta ställning kring.

Förvaltningen ser att själva formen på planen samt textbehandling och disposition ger en prydlig och enkel produkt att ta till sig vilket är positivt. Den är i sin utformning tydlig, stringent, lättläst och går gärna ner på detaljnivå utan att för den skull försvinna i detaljerna och tappa den övergripande blicken. De synpunkter som förvaltningen vill lämna ligger mer på ett övergripande plan, på själva anslaget, och härrörs nödvändigtvis inte till specifika stycken eller sidor. Därför lämnas synpunkterna i löpande skrift.

Översiktsplanens upplägg med flerkärnighet är klokt och skapar en bra grund för att hantera ett till ytan stort område med bitvis relativt stora skillnader i flera avseenden. Det är bra att stationsorterna men även landsbygd och mindre byar får den uppmärksamhet de förtjänar. Planen påtalar behovet av fördjupade kulturmiljöplaner och nya detaljplaner. Detta tillsammans med ett visst fokus på bevarande och upprustning bedömer förvaltningen som positivt.

Hållbarhet och även ekosystemtjänster finns med som grundpelare i planen vilket är bra. Om man tittar på lite mer specifika synpunkter på planen utifrån ett kultur- och fritidsperspektiv så vill förvaltningen lyfta fram följande.

I planen pekas Lursjön ut som en samhällsviktig framtidssatsning. I ett sådant läge bör detta även inbegripa att inrätta en vandringsled kring sjön samt anrätta nya angränsningsplatser eller utveckla befintliga såsom exempelvis badplatsen.

Det är bra att behovet av en friluftsplän och strategi lyfts fram. Redan i detaljplanen kan vi dock anse att det större besöksmålet Vedema bör lyftas fram som ett framtida friluftsområde. I planen saknas också beskrivning av kommunala badplatser och vad kommunen vill med sina badsjöar kontra marint friluftsliv. Avgränsningar bör redan i det här läget göras kring vilka hänsynsområden som eventuellt behöver tillskapas för att skapa möjlighet till ostörda naturupplevelser på sjöar.

I planen saknar vi intentioner kring goda idrottsmöjligheter i syfte att skapa ett attraktivt utbud inom idrotts och fritidssidan. Genom att lägga in dessa parametrar i planen skapas förutsättningar för hållbarhet ur samtliga perspektiv. Exempel på detta kan vara att Hässleholm är en idrottskommun med ett ovanligt rikt föreningsliv där vi även ser att möjligheter till spontanidrott och multifunktionalitet bör eftersträvas på ett övergripande plan. Fritids- såväl som kulturaktiviteter är en viktig del av att skapa ett attraktivt och hållbart samhälle. I denna del saknar vi även en vision kring ett nytt badhus och vilka badmöjligheter inomhus man ser i framtiden i Hässleholms kommun.

Över huvud taget kan vi se att friluftsliv och besöksnäring ges lite utrymme i skriften. Besöksnäring och friluftsliv nyttjar till stora delar samma geografiska områden men besöksnäringen har ett direkt näringslivsperspektiv. Det finns en viss motsättning mellan tillgängligheten till naturen och bibehållandet av värdena. Ur denna aspekt är förutsättningarna och anspråken för friluftsliv likartade dem för turism. Friluftsliv och turism kan vara både i konflikt med, och samverka med varandra. Likaså kan friluftslivet i organiserad form kanske anpassas till vissa områden och inte tas förgivet. Som exempel kan nämnas cykelträning på vandringsleder.

En detalj i texterna är att det återkommande och lite slarvigt hänvisas till Hovdala naturområde och Hovdala vandringscentrum när man gör skrivningar kring Hovdala. Att lyfta fram dessa delar är såklart positivt men förvaltningen vill påtala att besöksmålet främst är Hovdala slott även om vandringsturism och kulturmiljön runt Hovdala slott har fått en starkt ökad besökstillströmning de senaste åren.

Likiså som det saknas intentioner kring goda idrottsmöjligheter eller besöksnäring och friluftsliv så kan vi se att det saknas ett sammanhållet avsnitt om kultur och kulturens roll för stadsplanering och samhällsutveckling. Kultur och vikten av kultur och fritid nämns i början av förslaget och då i enlighet med Hässleholms kommuns vision. Men det borde absolut finnas en större uppmärksamhet och förståelse för att kultur i snart sagt alla dess uttrycksformer är en stark kraft för bland annat demokrati, social hållbarhet och folkhälsa. Likaså är kultur en motor för samhällets ekonomi då det är en lokaliseringsfaktor för såväl näringsliv som för enskilda. Besöksnäringen och turism är en allt viktigare industri på såväl nationell, regional och lokal nivå. Att i ett förslag till översiktsplan år 2020 inte ha med detta får anses ytterst omodernt och tyder även på en viss okunskap i frågan.

Kulturmiljö har ett eget avsnitt vilket är positivt även om det dock är väldigt kort. Det får väl skyllas på att det föreligger en Kulturmiljöstrategi för Hässleholms kommun som beräknas antas under hösten 2021.

Kommentar:

Under avsnittet Natur- och friluftsliv har ett resonemang om vandringsled runt Lursjön lagts till.

Frågor som rör natur- och friluftsliv har fördjupats i översiktsplanen.

Frågor som rör idrottsmöjligheter och ett attraktivt utbud inom idrotts- och fritidssidan lyfts har fördjupats i översiktsplanen under avsnittet natur- och friluftsliv.

Översiktsplanen har kompletterats med en kommentar kring att det kan uppstå såväl konflikter som samverkansvärden mellan friluftsliv och besöksnäring.

Hänvisningar till Hovadala naturområde, vandringscentrum och slott har preciserats i översiktsplanen.

Ett nytt avsnitt om kulturens roll för planering och stadsutveckling har lagts till, likaså har dessa värden beskrivits för kommunens olika orter.

3.6 Tekniska förvaltningen

Synpunkter MEX

Generella

Bra med tydliga ställningstaganden kring respektive ort. Gör texten mer lättgreppad.

Bostäder

Verksamhets-/industrimark

- Det finns en efterfrågan av industrimark i Bjärnum. Bra att det möjliggörs en utökning av denna i förslaget. Byggs föreslaget område ut så bör detta kunna täcka behovet ett tag framöver.
- Bra tillskott med industrimark i Hästveda. Bör tas ett ställningstagande kring utvecklingsmöjligheter för VIDA AB.
- Tillkommande industrimark i Vinslöv bör utökas. Bra jordbruksmark runtomkring Vinslöv så avvägning måste göras där. Området vid Vanneberga (fastigheten Vanneberga 9:58) finns redan idag utpekad i FÖP för Vinslöv. Där finns redan ett pågående planärende. Denna yta bör därför inte räknas in under "ny mark".
- I Vittsjö är den tillgängliga kommunala industrimarken snart slut. För att täcka framtida behov bör åtminstone något nytt område pekats ut.

Sida 12: "Bästa möjliga ljudnivå ska alltid eftersträvas vid byggande av nya bostäder och skolverksamhet. Det är inte enbart lägsta godtagbara ljudkvalitet som ska klaras."

Vad innebär detta? Kommunen kan inte ställa krav på tekniska egenskaper vid exploatering.

Sida 35 står det att kommunen åtar sig att bygga 7000 bostäder (sverigeförhandlingen) tillsammans med Kristianstad. På sida 37 står det att kommunen kommit överens om att bygga 3000 bostäder (sverigeförhandlingen). Vilket gäller?

Vi (exploatering) får då och då förfrågningar om mark för solcellsparker. Vi önskar att översiktsplanen har ett avsnitt om solenergi och lämpliga platser för större anläggningar.

Inom markerat område får vi många förfrågningar. Kan det vara aktuellt att förtäta (villor)? *Reds. Anm. Bifogat finns kartbild över ett område i östra Vittsjö.*

Synpunkter GATA

Generella

Bra och heltäckande, bra förslag på innehåll som inte kan sägas emot. Det finns mycket kunskap i underlaget som kommit fram. Ev kunde man trycka mer på trafiksäkerhet, poängteras under sammanfattning.

Mycket handlar inte bara om pendling utan även om rekreation och turism vilket bör klargöras i ett fortsatt arbete där ansvarig och budget tas fram.

Generellt är det mycket nya företeelser - som är bra - att börja jobba med och ta fram, ex mobility management som inte alls görs idag, ta fram nya planer såsom cykelplan, hastighetsplan (i trafikplanen) mm vilket är gedigna arbeten som kräver väsentligt mer resurser än idag. Det är någon som skall utföra kommande arbete och vilket kan bli svårt i praktiken om det skall "klämmas in" i befintlig verksamhet både vad gäller tid och pengar.

Infrastruktur

Frågan som ständigt återkommer i hela detta avsnitt är att

- planer många gånger är antagna men när det blir verklighet saknas stöd och resurser för åtgärder. Politik - tjänstemän bör hålla bättre gemensam linje
- för trafiksäkerhet (och andra områden men speciellt trafiksäkerhet) saknas öronmärkta pengar

- Trafikstrategier är redan ett antaget dokument men okänt för många, stöd saknas för att arbeta efter detta
- Hela avsnittet om infrastruktur innebär omfattande och en hel del nya framtaganden/arbeten som inte görs idag. En liten del faller på turism och rekreation.

Sammanfattning

Sid 9 Cykelväg byggs ut på de sträckor där det idag saknas...Man bör se över standarden man vill ha på befintligt och nytt nät. Vägvisning, ska detta finnas och hur ska det se ut? Regionalt och lokalt; standard. Trygghet och säkerhet är viktigt på sträckor, passager är allra viktigast att hastighetssäkra med anledning av krockvårdskurvan.

Sid 10 Säkra skolvägar... Finns ett dokument för detta eller ska det tas fram, hur ska vägar göras säkra och vilka skolvägar? Verktyg för att kartlägga skolvägar? En stor fråga som behöver mötas strukturerat från början.

Genomfartsgator... Ta fram en funktion och exempel på gestaltning för dessa, tala samma språk

Vad är handlarrundor?

Cykelstråk i hela kommunen ska inventeras och klassificeras... Ett stort arbete, vem ska göra detta och vad ska det utmynna i? Ett stort arbete behöver användas till något och ge förbättring

Trafiksäkerhet hör starkt ihop med hastighetsplan och hur den hanteras, vilka åtgärder som tas fram. Detta saknas.

Sid 11 Grusvägar på landsbygden - dessa är ofta enskilda

Sid 12 Åtgärdsprogram för trafikbuller, vem är ansvarig? Detta innebär ett stort arbete (dock nödvändigt)

Sid 13 v117 inte längre rek för farligt gods, bakgrund? Är det bara v117 som ska lyftas fram? Trafikverket är ansvarig, vad säger de?

Kommentar:

Verksamhets-/industrimark

I Hästveda, Vinslöv och Bjärnum har framtida mark för industri setts över. I Vittsjö finns ingen lämplig tillkommande mark för industri med hänsyn till omgivningen varför det inte pekats ut något nytt område för verksamheter i Vittsjö. Det pågår en tillståndsprövning för VIDA AB om en utökning av verksamheten. Texten om VIDA AB har lagts till.

Kommunen har inte möjlighet att ställa högre krav men vi kan eftersträva bästa möjliga ljudmiljö för bostäder, vård och skolor. Ställningstagandet har omformulerats.

Enligt överenskommelsen åtar sig Hässleholms kommun att tillsammans med Kristianstads kommun färdigställa 7000 bostäder i stationsnära läge år 2035. Hässleholm tar ansvar för 4000 av dessa bostäder och har i Riktlinjer för bostadsförsörjningen målet att ha byggt 3000 av dem och ha planeringsberedskap för totalt 5000 bostäder år 2030. Detta framgår av översiktsplanen.

Texten om solenergi har kompletterats med kommunens ställningstagande om lokalisering av solcellsparken.

Områden för tillkommande multifunktionell bebyggelse har setts över i Vittsjö och reviderats. Området som nämns i yttrandet ligger inom riksintresse för friluftsliv, likaså har tidigare område som var utpekade i Vittsjö inom riksintresse för friluftsliv tagits bort i granskningshandlingen.

Synpunkter GATA

Översiktsplanen är ett visionsdokument och vägledande för kommande arbete. Det som beslutas ska således arbetas in i respektive verksamhetens budget och verksamhetsplaner.

Cykelvägsstråken som pekats ut har omarbetats i samband med inspel till regionala cykelvägsplanen. Dessa har även lyfts in i översiktsplanen.

I översiktsplanen är ställningstagandet att det ska arbetas mer med säkra skolvägar då det innebär att fler barn kan gå och cykla till skolan och därmed ge hälsovinster, vinster för rörelsefrihet och satsningar på trafiksäkerhet. Ställningstagandet har omformulerats i granskningshandlingen.

I översiktsplanen är ställningstagandet ”skapa trafiksäkra och gestaltade genomfartsgator i samtliga orter i samverkan med Trafikverket och andra aktörer” med för att lyfta vikten av trafiksäkra och gestaltade miljöer.

Handlarrundor är lokala initiativ på landsbygden där invånare hjälps åt att handla istället för att alla kör till butiken. Det är ett exempel på ett sätt att öka det hållbara resandet.

För att fortsätta utveckla cykelinfrastrukturen behöver Hässleholms kommun ha kännedom om kvalitet och standard på det befintliga nätet. Gång- och cykelvägnätet vara attraktivt, gent och trafiksäkert för att möjliggöra en ökning av färdmedelsandelar för gång och cykel.

Granskningshandlingen kompletteras med att föreslå att hastighetsplan tas fram för kommunen. Hastighetsöversyn är även positivt ur trafikbullahänsyn.

Tekniska nämnden är som väghållare ansvarig för att ta fram ett åtgärdsprogram gällande trafikbullen. Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen tog 2018 fram en kommunövergripande trafikbullenkartläggning.

Granskningshandlingen har uppdaterats med beskrivning gällande vikten av att utreda möjligheten att öka trafiksäkerheten på väg 117. En administrativ åtgärd som förbjuda farligt gods på en väg kommer inte lösa den stora problematiken. Det viktigaste är att öka trafiksäkerheten i samtliga orter, framför allt i Bjärnum, Vittsjö och Tyringe där väg 21 och 117 fungerar dels som genomfartsled och lokalgata. Det är av största vikt att invånarnas trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet är viktigare än framkomlighet för tunga transporter i orterna.

3.7 Lantmäterimyndigheten

Yttrande över samrådshandlingar till Översiktsplan för Hässleholms kommun (dnr: BN 2017-12)

Syftet med förslaget till ny översiktsplan är att ange mål, strategier och inriktning för den fysiska utvecklingen inom Hässleholms kommun, men undantag för det område för vilket fördjupad översiktsplan för Hässleholm stad gäller.

På sidan 150 finns följande stycke:

"BÅTNADSOMRÅDE OCH DIKNINGSFÖRETAG

Båtnadsområden är områden som tidigare varit fuktiga men som genom olika dikningsföretag gjorts torra och brukbara. Dikningsföretagen är också sakägare i detaljplaner. Dikningsföretag och båtnadsområden är lågpunkter, vilket ger dem ställning som särskilda översvämningsriskområden. Ändras förutsättningarna i dessa områden, vid till exempel ny exploatering, kan det påverka hur avvattningen av områdena fungerar."

Kommentar till stycket:

Själva ordet båtnad betyder nytta. Båtnaden för en fastighet är ett mått på förbättringsvärdet som åtgärden gav. Med båtnadsområde menas område som fick ett förhöjt värde genom markavvattningen. Området avgjorde oftast vilka fastigheter som skulle ingå i dikningsföretaget. Lantmäterimyndigheten anser att förtydliganden kompletteringar bör övervägas i texten ovan med anledning av Länsstyrelsens text om äldre vattenkartor som underlag för planering med ordförklaringar, som nås via nedanstående länk:

<https://www.lansstyrelsen.se/download/18.26f506e0167c605d56948ee6/1551792142168/Ord%C3%B6rklaringar%20till%20markavvattnings%C3%B6retag.pdf>

Under rubriken "Ställningstagande Klimatanpassning" på sidan 152 framgår att "Båtnadsområden ska inte bebyggas".

Man bör överväga ifall det verkligen är detta man vill uppnå, och se över om ställningstagandet är rätt formulerat.

Det finns idag ett flertal båtnadsområden som redan är bebyggda inom kommunen. Att inte alls tillåta bebyggelse inom båtnadsområden, skulle påverka möjligheten till utbyggnad i anslutning till tätorterna i hög grad.

Däremot bör man vara följsam vid planeringen, och noggrant avväga när det är försvarbart att bebygga låglänt mark. I många fall är det med dagens teknik säkert möjligt att genom diverse åtgärder såsom fördröjningsmagasin, omledning av vatten o.s.v. hantera områden med viss översvämningsrisk.

Det viktiga är att utreda förutsättningarna i varje enskilt fall och vara nogsam med att utreda för- och nackdelar, både vad avser risker och möjligheter med planläggning inom dessa områden.

Vidare anser lantmäterimyndigheten avseende existerande diknings- och sjösänkingsföretag att man bör överväga att ompröva dessa i vissa fall. För att det inte ska bli några otydligheter kring vem som är huvudman för VA-verksamheten borde i möjligaste mån dikningsföretag och sjösänkingsföretag omprövas eller upphävas. Detta sker genom vattendom hos Mark- och miljödomstolen.

Lantmäterimyndigheten har i övrigt inget att erinra mot planförslaget.

Kommentar:

Översiktsplanen har kompletterats med förtydligande kring båtnadsområde och dikningsföretag.

Ställningstagandet kring byggande på båtudsområden har justerats. Det viktiga är att utreda förutsättningarna i varje enskilt fall och vara nogsam med att utreda för- och nackdelar, både vad avser risker och möjligheter med planläggning inom dessa områden.

En översyn av existerande diknings- och sjösänkingsföretag bör ske med syfte att undanröja otydligheter kring båtudsområden. För att uppnå detta kan vissa av dessa företag behöva omprövas eller upphävas.

4. POLITISKA PARTIER

4.1 Folkets väl

ALLMÄNNA SYNPUNKTER

Materialet är väldigt omfattande och borde kortas ner. Folkets väl kan dock konstatera att det glädjande nog finns relativt tydliga formuleringar vad beträffar skydd av grönområden, natur och kulturmiljöer.

Men förslaget innehåller alltför många svepande och oklart definierade uttryck som t ex ”hållbart samhälle”, ”hållbar samhällsstruktur”, ”hållbart resande”, ”hållbar utveckling”, ”ekonomisk hållbarhet”. ”Hållbart för människa, miljö, ekonomi” förklaras med att varje utvecklingsåtgärd i så hög utsträckning som möjligt ska vara bra ur socialt, miljömässigt och ekonomiskt perspektiv. Vad som uppfattas som ”bra” varierar förmodligen från individ till individ! Andra svepande formuleringar är att ekonomisk hållbarhet bland annat skapas genom ”klimatanpassning”, något som är ytterst tveksamt. Det ekonomiska systemet är ett redskap för att bedriva ”hållbar utveckling” skriver man. Detta antyder att samhällets ekonomisystem ska användas för något som är oklart definierat och som dessutom ligger under riksdagen att avgöra. Vad gäller ett otal hänvisningar till ”klimat” och ”klimatförändringarna”, bygger påstådda möjliga effekter av ett varierande klimat på mycket osäkra och vetenskapligt omdiskuterade modeller. Detta faktum kräver istället försiktighet i framtida planering så att gemensamma resurser inte förslösas på fiktiva problem.

Att bygga en översiktsplan på orealistiska (och för många inte uppfattade som nödvändiga eller önskvärda) förhoppningar som att minska behovet av transporter eller att få en fossilfri fordonsflotta till år 2030 är inte acceptabelt.

Det är också tveksamt om man ska sträva efter att resor inom staden övervägande ska ske med gång-, cykel- och kollektivtrafik, när en till landytan stor kommun som Hässleholm är mycket beroende av bilen, och därmed också handeln i staden.

Det står också (bl.a. sida 47) att tillkommande bostadsbebyggelse i huvudsak ska lokaliseras i stationsnära läge (Inom 1000 meters radie från tågstation). Detta borde dock förtydligas med att undantag från detta endast ska gälla hus/villor med maximalt två plan. Om så inte sker kommer det bara att leda till ändlösa diskussioner (”prövning i varje enskilt fall”) och undantagen -med flerfamiljshus och höghusbebyggelse utanför 1000 meters radien- riskerar att bli regel.

Beträffande riksintresseområdet för friluftsliv och rekreation väster om Hässleholm så beskrivs detta som Hovdala naturområde och vandringscentra. Det ger ett intryck om att bara röra sig om området väster om Finjasjön. Så är det dock inte utan hela området runt sjön, inklusive hela Hässleholmsgårdens naturområde ingår. Detta bör genomgående framgå i texten (bl.a. sida 11, 113, 139, 145, 211 och 223) som talar både om detta riksintresseområde och om de större besöksmålen. Hässleholmsgården med sitt naturområde har hitintills behandlats styvmoderligt trots att denna herrgårdsmiljö -och natur- är såväl stadens ursprung som staden största naturnära område för rekreation och friluftsliv.

DETALJSYNPUNKTER

Sida 10: GODS

Finns det verkligen behov av en utredning och kartläggning rörande en rangerbangård? Har någon utomstående seriös intressent uttryckt detta? Vi ser en risk att detta blir till en ny flopp -som ”Dryporten”- till onödiga kostnader.

Sida 11: KULTURMILJÖ

Det står att kulturellt värdefull bebyggelse och miljöer ska skyddas i detaljplan. Vi har uppfattningen att beträffande värdefulla kulturmiljöer (främst riksintresseområdena Skeinge och

Gumlösa) räcker det med att utarbeta områdesbestämmelser. Detta har även länsstyrelsen uttryckt tidigare.

Sida 35: HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄGEN

Det står att kommunen ska verka för att höghastighetsjärnvägen ska gå genom staden med station på Hässleholm C. Denna uppfattning har inte Folkets väl. Så länge det rör sig om traditionell passagerartågtrafik (där alla tåg stannar i Hässleholm) så är det bra med stationen i stan. Skulle däremot en bana för höghastighetståg byggas så bör detta ske utanför centrum eftersom bara vart femte tåg bedöms stanna. Resten av tågen ska ”susar” förbi i 320 km/tim eftersom, om det ska vara meningsfullt, höghastighetståg knappast kommer att ”krypköra” när de passerar genom Hässleholm.

Sida 158: BULLER, VIBRATIONER OCH MILJÖKVALITETS NORMER

Här talas om olika riskfaktorer men inte ett ord finns med om, de kanske viktigaste, riskfaktorerna LUKT och SMITTA som berör människor på ett tydligt sätt och riskerar deras hälsa. Texten måste kompletteras härvidlag. I texten talas också bara om kommunens mark och vattenområden. Självklart måste riskfaktorerna beaktas på all mark, oavsett vem som är markägare.

Sida 176: LÅNGSIKTIGT HÅLLBARA LÖSNINGAR

Det står här att all ny bebyggelse ska omfatta långsiktigt hållbara lösningar för dricksvatten, spillvatten och dagvatten med hänsyn till hälsa, miljö och ekonomi. Frågan om AVLOPPSVATTEN saknas i texten. Detta måste läggas till.

Sida 205: ROBUST DRICKSVATTENFÖRSÖRJNING

I rubriken talas bara dricksvatten medan det i texten nämns även spillvatten och VA. Trots detta finns inte SPILLVATTEN och AVLOPPSVATTEN med när det talas om förslag till åtgärder. Texten måste kompletteras med förslag och inriktningar även beträffande spillvatten och kanske främst avloppsvatten (såväl ledningar som rening). Förslag att ta upp och reglera härvidlag är bl.a. frågorna om lukt och smitta. Det finns centrala riktvärden att tillämpa. Det står ju på sidan 219 att (för bostäder) ska Naturvårdsverkets generella riktvärden tillämpas vid utvärdering av föroreningsnivåer. Samma borde skrivas in beträffande VA förslagen.

Sida 226: UTOMHUSLUFT

Texten här är alltför generell. Visserligen framgår det att syftet med miljö kvalitetsnormer, för luftkvalitet utomhus, är att skydda människors hälsa och miljö Men sedan kommer egentligen ingenting konkret. Det står att: ”Luften i Hässleholms kommun bedöms vara förhållandevis god och inga föroreningshalter överskrider miljö kvalitetsnormerna. Vägtrafik och småskalig vedeldning är de dominerande utsläppskällorna i Hässleholms kommun.”

Det gäller säkert i stort, men LOKALT kan stora avvikelser förekomma. Viss bebyggelse på landsbygden har påtagliga föroreningshalter i luften i samband med gödsling av närliggande jordbruksmark. Även om detta är något de måste acceptera så borde det ändå nämnas i texten att lokalt kan det förekomma att miljö kvalitetsnormerna överskrids. Inte heller problematiken med luftföroreningar lokalt runt våra reningsverk berörs. Det är anmärkningsvärt eftersom statliga myndigheter t.o.m. har gett ut riktvärden för olika skyddszoner avseende bebyggelse runt reningsverk. Texten bör kompletteras i detta avseende.

Kommentar:

Allmänna synpunkter

Hållbarhetsaspekterna är centrala i arbetet med översiktlig planering. Det finns tydliga och konkreta miljömål både globalt, nationellt och regionalt som Hässleholms kommun måste förhålla sig till i den översiktliga planeringen. Kopplingen till dessa har förtydligats och utvecklats i översiktsplanen.

Hässleholms kommun måste arbeta för att uppnå de nationella och regionala mål som finns om en annan färdmedelsfördelning och fossilfri fordonsflotta och förhålla oss till det i den översiktliga planeringen.

Översiktsplanen gäller inte för Hässleholms stad. Bilinnehavet och resandet ser redan idag helt olika ut för staden respektive landsbygd och byar vilket översiktsplanen tar hänsyn till.

Översiktsplanen rekommenderar endast att tillkommande bostadsbebyggelse i huvudsak ska lokaliseras i stationsnära läge, det vill säga inom en radie på cirka 1000 meter. Storleken på tillkommande bostäder utanför och innanför denna radie regleras inte.

Hässleholmgården, Garnisonsområdet och Mölleröds kungsgård beskrivs i kulturmiljöavsnittet i Framtidsplanen för Hässleholms stad och Möllerödsområdets friluftslivs- och rekreationsvärden beskrivs i avsnittet om Grönstruktur. Området finns med på karta med riksintresse för friluftsliv som täcker såväl Hovdala som området runt Finjasjön inklusive Möllerödsområdet. Översiktsplanen har förtydligats angående detta.

Detaljsynpunkter

Gods

Regionalfondsprojektet Hässleholm som infrastrukturell nod pågick under 2019 och 2020. Projektet syftade till att belysa hur Hässleholm kan utvecklas som infrastrukturell nod samt bedöma potentialen av en kombiterminal/torrhamn alternativt logistiknod för godstransporter i Hässleholms kommun. I den sammanfattande rapporten för detta projekt föreslås att en diskussion med Trafikverket och Region Skåne ska tas för att bedöma möjligheterna för en rangerbangård. En rangerbangård är ett nationellt intresse och skulle således innebära låga kostnader för kommunen vid ett genomförande, vilket är skillnaden jämfört med torrhamn/kombiterminal - något som utredningen visat tydligt. Utredningen ska utgöra underlag för fortsatta politiska beslut.

Kulturmiljö

Frågan beträffande värdefulla kulturmiljöer och vilket planinstrument som ska användas för att skydda dessa värden har lyfts i översiktsplanen. En diskussion kring formen för det fortsatta arbetet uppmuntras.

Höghastighetsjärnvägen

Detta har varit den inriktning Hässleholms kommun som helhet ställt sig bakom både i Sverigeförhandlingen och i pågående lokaliseringsutredning. Detta är inget som översiktsplanen kan ompröva om inte det framförs från politiskt håll att en ändring av tidigare tagna beslut gjorts.

Buller, vibrationer och miljö kvalitetsnormer

Översiktsplanen har inte berört specifika riskfaktorer som lukt och smitta då det bedöms att de ingår i prövning och tillsyn av miljöfarliga verksamheter. Granskningshandlingen har kompletterats med texter för respektive ort för de verksamheter som är miljöfarliga.

Robust dricksvattenförsörjning

Spillvatten är avloppsvatten. I Miljökonsekvensbeskrivningen ska så kallade "betydande miljöeffekter" identifieras i samband med att översiktsplanen tas fram. Dessa avgränsas tillsammans med Länsstyrelsen. Robust dricksvattenförsörjning togs upp som en av tre punkter som kan ha betydande miljöeffekt. Av den anledningen är det endast dricksvatten som hanteras i miljökonsekvensbeskrivningen - spillvatten och dagvatten hanteras i planbeskrivningen (s. 174 ff i samrådsbehandlingen).

Utomhusluft

Miljö kvalitetsnormer för luft är krav som ställs gemensamt i EU. Kraven innebär att kommuner har skyldigheter att kontrollera luften för dessa specifika parametrar. För mindre kommuner är denna miljöövervakning samordnad i Skånes Luftvårdsförbund. Framförda synpunkter hänvisar till lokalt förekommande luftföroreningar eller luktolägenheter. Dessa kan hanteras i lokalisering/prövningar av verksamheter i miljöprövningar eller i tillsynsärende enligt miljöbalken. Några statligt gällande skydds zoner anseende bebyggelse kring reningsverk finns dessvärre inte. Boverkets rapport "Bättre skydd mot arbete" gäller inte längre.

4.2 Miljöpartiet

Svar från Miljöpartiet de Gröna till Miljö och Stadsbyggnadsnämnden angående samrådsförslag, ny översiktsplan för Hässleholms kommun.

Där Miljöpartiet inte specifikt kommenterar ett ställningstagande så stöttar Miljöpartiet helt eller delvis den skrivning som finns i denna översiktsplan.

Vi har valt att lägga kommentarerna kapitelvis och med sidhänvisning för att tydliggöra våra åsikter.

Kap 2 Utvecklingsinriktning

Kommunens vision och övergripande mål - sidan 28

Här saknar vi i MP Hässleholm en skrivning om kommunens Hållbarhets mål. Detta bör finnas med i en vision om ett framtida Hässleholm.

Utvecklingsinriktning 2040 - sidan 30

Kommunikationer.

Förbindelse för kollektivtrafik.

Här stödjer MP det arbete som region Skåne och Trafikverket utvecklar och arbetar med och som syftar till att genom klimatvänliga mobilitetstjänster, koppla samman landsbygden med tätorterna och möjliggöra goda kommunikationer i hela kommunen.

- Det är viktigt att, med hänsyn till kommunens struktur, utveckla effektiva lösningar för hållbara transporter och mobilitet för medborgarna på landsbygden och med en horisont som sträcker sig till 2040 där vi kommer se många nya tekniska lösningar som på ett hållbart sätt kan utveckla och effektivisera kollektivtrafiken i hela kommunen.
- Därför vill vi att texten kompletteras med en skrivning som lyfter fram utveckling av klimatvänliga mobilitetstjänster, som kopplar samman landsbygden och hela kommunen i ett klimatsmart och effektivt kollektivtrafiknätverk.

Hållbarhet - sidan 32

På sidan saknar vi skrivningar om följande punkter.

- Digitalisering av samhället, hur påverkar det användningen av mark och vatten.
- Hur påverkas den offentliga servicen av digitalisering?
- Distansstudier i skolan, distansmöte i näringslivet, jobb hemifrån, sköta företag hemifrån.

Ny stambana - sida 34

- MP Hässleholm instämmer till fullo i behovet av en ny stambana för höghastighetståg och vikten av att Hässleholm utvecklas som en knutpunkt i ett sydsvenskt tågnätverk.

Befolkning och bostadsförsörjning - sida 36

- Om visionen är att Hässleholms tätort skall växa med 5000 bostäder till 2030 och stationsorterna ska växa med 640 bostäder till 2040 kommer det att krävas stora investeringar i skola, vård och omsorg, samt infrastruktur i form av VA utbyggnad och kommunikationer m.m. Detta kommer att medföra stora investeringsbehov och en fokusering på hållbarhet för att klara de uppsatta klimatmålen.
- Detta vill vi att man lägger in i översiktsplanens text.

Kap 3 Mark och vattenanvändning

Stationsorterna som utgör kommunalscenerum.

MP Hässleholms åsikter och tillägg i skrivningarna på underliggande punkter för följande orter.

Bjärnum - sida 48

- Väg 117, MP stödjer kommunens arbete med att väg 117 inte längre skall rekommenderas som genomfartsled för farligt gods. En hög prioritet i det arbetet stöts av MP Hässleholm.
- Det 200 hektar stora området som är planlagt för industrimark norr om Bjärnum i anslutning till dagens industriområde vill vi i MP inte avveckla utan behålla, då det ligger

strategiskt mellan väg och järnväg och att all industri inte bör koncentreras till centralorten. Vi är emot strykning av denna yta utpekad som industrimark.

- Dubblerad spillvattenledning till Hästbackens reningsverk i Hässleholm för att minska
- volymerna av bräddat avloppsvatten.

Hästveda - sida 52

- För dricksvatten, bygg en ledning via Ballingslöv så att Hästveda kan försörjas med dricksvatten från Hässleholm.
- Spillvatten, ett nytt avloppsreningsverk bör byggas på en ny och lämpligare plats än dagens lokalisering av avloppsreningsverket i Hästveda, för att lösa dagens problem med avloppsrening i Hästveda och skydda och återskapa en god närmiljö och boendemiljön. Alternativt bygga en dubblerad ledning för spillvatten från Hästveda via stambanans sträckning, ner via Ballingslöv till Hästbackens reningsverk i Hässleholm.

Sösdala – sida 56

- Är problematiken med vattenreservoaren under brandstationen i Sösdala löst?
- Om inte bör dricksvattenförsörjningen i Sösdala tryggas för framtida behov och möjliggöra att Sösdala kan expandera som pendlings ort.
- Spillvatten, ett nytt avloppsreningsverk bör byggas på en ny och lämpligare plats än dagens lokalisering av avloppsreningsverket i Sösdala, för att lösa dagens problem med avloppsrening i Sösdala med recipient Tormestorpsån. I syfte att skydda och återskapa en god närmiljö och boendemiljön. AD bygga en dubblerad ledning för avlopp från Tjörnarp till ett nytt reningsverk i Sösdala är en god ide som skulle förbättra vattenkvaliteten i Tormestorpsån och Finjasjön.

Tyringe - sida 60

- För att kraftigt minska volymerna av spillvatten som bräddas vid pumpstationen i Tyringe. Krävs en utbyggnad av en dubblerad ledning för spillvatten från Tyringe till Hästbackens reningsverk i Hässleholm. Vi förordar en dubblerad ledning framför konstruktion av en stor reservoar för lagring av avlopp i Tyringe.

Vinslöv - sida 64

- MP Hässleholm stödjer en utbyggnad av reningsverkets kapacitet i Vinslöv.

Vittsjö - sida 68

- Det 200 hektar stora området som är planlagt för industrimark norr om Bjärnum och söder om Vittsjö i anslutning till dagens industriområde i Bjärnum vill vi i MP inte avveckla utan behålla, då det ligger strategiskt mellan väg och järnväg och att all industri inte bör koncentreras till centralorten. Vi är emot strykning av denna yta utpekad som industrimark.
- MP vill prioritera en byggnation av en cykelväg mellan Vittsjö och Emmaljunga.

De stationsnära byarna

Ballingslöv – sida 74

- Dubblerad spillvattenledning skall byggas till Hästbackens reningsverk i Hässleholm för att minska volymerna av bräddat avloppsvatten.

Finja – 76

- MP arbetar för och stödjer Tågstopp i Finja.
- Dubblerad spillvattenledning skall byggas till Hästbackens reningsverk i Hässleholm för att minska volymerna av bräddat avloppsvatten.

Stoby - sida 78

- Dubblerad spillvattenledning skall byggas till Hästbackens reningsverk i Hässleholm för att minska volymerna av bräddat avloppsvatten.

Tormestorp - 80

- MP arbetar för och stödjer Tågstopp i Tormestorp.

- Dubblerad spillvattenledning skall byggas till Hästbackens reningsverk i Hässleholm för att minska volymerna av bräddat avloppsvatten.

Vankiva – sida 82

- MP arbetar för och stödjer Tågstopp i Vankiva.
- Dubblerad spillvattenledning skall byggas till Hästbackens reningsverk i Hässleholm för att minska volymerna av bräddat avloppsvatten.

Landsbygden och landsbygdens byar

Emmaljunga – sida 86

- MP arbetar för och stödjer Tågstopp i Emmaljunga
- Dubblerad spillvattenledning skall byggas till reningsverket i Havraljunga för att minska volymerna av bräddat avloppsvatten.

Farstorp – sida 88

- MP arbetar för en kollektivtrafiksatsning via anropsbuss i Farstorp.

Hörja – sida 90

- Kollektivtrafiksatsning via regionbuss 511

Mala – sida 92

- MP arbetar för, och stödjer Tågstopp i Mala.

Röke – sida 94

- Kollektivtrafiksatsning via busslinje regionbuss 511

Verum – sida 96

- MP arbetar för kollektivtrafiksatsningar via anropsbuss i Verum.

Västra Torup - sida 98

- MP arbetar för och stödjer Tågstopp i Västra Torup.

Kap 4 Riksintressen och andra värden

Riksintressen och Natura 2000.

Riksintressen Kommunikationer - sidan 102

- Miljöpartiet stödjer och arbetar för en utbyggnad av Skånebanan till dubbelspår.
- Miljöpartiet stödjer och arbetar för en utveckling där 21:ans dragning genom Tyringe utreds och om möjligt förläggs med en sträckning utanför Tyringe tätort.
- Miljöpartiet stödjer och arbetar för en utbyggnad av regiontrafiken längs med sträckan Hässleholm, Markaryd och Halmstad.

Cykelinfrastruktur - sidan 131

- Miljöpartiet förordar att cykelväg längs med väg 1902 viker av vid Hovdala och ansluter sedan väg mot Brönnestad vid Hovdala slott.
- Vi får då en bra förbindelse mellan Hässleholm, Hovdala och Brönnestad - Sösdala.

Klimatanpassning - sidan 150

- Tillägg till texten i ÖP
- En kraftig minskning av mängden dagvatten ut i spillvattensystemet krävs för att kommunen skall kunna hantera en ökning, enligt visionen av antalet innevånare i Hässleholms kommun, och de ökade mängder dagvatten som klimatförändringen ger upphov till.

Ställningstagande - sida 152

- I enlighet med avsnittets text, saknas följande ställningstaganden som är slutsatser som krävs med hänsyn till textens innehåll.

- Grönytor i tätbebyggda befintliga, eller planlagda områden, skall utvecklas så att de kan användas för att tillfälligt magasinera stora mängder dagvatten vid stora flöden, dämpa värmeböljor och erbjuda rekreation.
- Kommunen skall sträva efter att skapa rådighet över mark som behöver nyttjas för anläggande av grön och blå infrastruktur.
- Planeringen säkrar tillgång till skugga och skydd mot UV-strålning för befolkningen, särskilt vid
- lekplatser, torg och fotbollsplaner.

Jordbruksmark - sida 158

- MP arbetar för att Hässleholms kommun skall vara mycket restriktiva med att bebygga produktiv jordbruksmark.
- Jordbruksmark är viktigt att skydda och upprätthålla. Självförsörjningsgraden av livsmedels behöver öka i Sverige. Därför anser vi att det saknas ett ställningstagande angående kommunens strävan att inte bebygga jordbruksmark.

Teknisk försörjning - sida 174

Följande ställningstagande vill vi lägga till texten:

- Den Tekniska försörjningen ska vara präglad av effektivisering. Om befolkningen ska öka med 20% fram till 2040, måste vi vara mycket effektiva vad gäller ökad vattenanvändning och hanteringen av det avfall som uppkommer.
- Hur skall transporterna minska och bli fossilbränslefria inom kommunen?
- En kraftig utbyggnad av den publika laddinfrastruktur för elfordon måste prioriteras.
- En snabb och effektiv handläggning av tillståndsprövningen i ärenden som rör laddinfrastruktur skall tas fram.
- En kraftig utbyggnad av laddinfrastrukturen gynnar näringslivet och miljön i hela kommunen.
- Digitalisering av samhället, hur påverkar det användningen av mark och vatten.
- Hur påverkas den offentliga servicen av digitalisering?
- Distansstudier i skolan, distansmöte i näringslivet, jobb hemifrån, sköta företag hemifrån kräver ett fungerande bredbandsnät i hela kommunen.

Kap 5 Miljökonsekvensbeskrivning

Saknade bedömningsunderlag och kompletterande konsekvensbeskrivning - Sida.191

Följande ställningstagande vill vi lägga till texten:

- Att bidra till uppfyllandet av de nationella miljömålen är ett ansvar för alla kommuner i landet. Enligt PBL måste hållbarheten beaktas i fysisk planering, både vad gäller social och ekologisk hållbarhet. Utan precisering av vad Hässleholm menar med miljöhållbarhet klarar inte den fysiska planeringen att skydda och utveckla dessa viktiga värden.
- Därför skall det finnas med i ställningstagandet att avsaknaden av ett miljöprogram eller miljöstrategi i Hässleholms kommun, försvårar beaktande av nationella och regionala hållbarhetsmål.
- Det ska därför tas fram en sådan Miljömåls strategi för Hässleholms kommun så fort som möjligt.
- Det skall finnas ett Miljömålsprogram i Hässleholms kommun.

Kap 6 Processen

Redaktionella ändringar och tankar som MP Hässleholm har synpunkter på.

- Kapitel 4 -Riksintressen och andra värden, är ett stort och omfattande kapitel.
- En uppdelning i två eller flera underkapitel skulle underlätta läsningen och förståelsen av kapitel 4.
- I Miljökonsekvensbeskrivningen skriver man i rubriken ”Robust dagvattenförsörjning” men man menar kanske ”dricksvattenförsörjning” (sida 210)

- När vi läst igenom och satt oss in i den nya översiktsplanen för Hässleholms kommun vill vi passa på att ge en eloge till tjänstepersonerna inom stadsbyggnadsförvaltningen för den omfattande, snabba och samtidigt välförankrad process som lett fram till detta utkast.

Kommentar:

Kap 2 Utvecklingsinriktning

Kommunen har inga egna hållbarhetsmål men hållbarhetsperspektivet beskrivs i avsnittet om hållbarhet. Granskningshandlingen har kompletterats med en redovisning av såväl regionala som nationella och globala mål.

Översiktsplanen har kompletterats med perspektivet utveckling av klimatvänliga mobilitetstjänster, som kopplar samman landsbygden och hela kommunen i ett klimatsmart och effektivt kollektivtrafiknätverk, även med horisont 2040.

Översiktsplanen kompletteras med ett fördjupat digitalt perspektiv.

Översiktsplanen har kompletterats med perspektivet om att kommande bostadsutbyggnad kommer att kräva stora investeringar i form av hållbar service och teknisk utbyggnad.

Kap 3 Mark och vattenanvändning

Frågor angående VA-hantering har bearbetats och lagt till i avsnittet om tekniska försörjning samt för respektive ort.

Frågorna om tågstopp och kollektivtrafiksatsningar behöver behandlas politiskt för att besluta om detta ska vara en vifeinriktning i översiktsplanen.

Hässleholms kommun vidhåller att den utpekade marken för verksamheter mellan Bjärnum och Vittsjö stryks.

Kap 4 Riksintressen och andra värden

Frågor angående riksintressen och andra värden har bearbetats och lagts till i kapitlet med samma namn i översiktsplanen.

Kap 5 Miljökonsekvensbeskrivning

Hållbarhetsaspekterna är centrala i arbetet med översiktlig planering. Det finns tydliga och konkreta miljömål både globalt, nationellt och regionalt som Hässleholms kommun måste förhålla sig till i den översiktliga planeringen. Kopplingen till dessa har förtydligats och utvecklats i översiktsplanen.

Granskningshandlingen har kompletterats med en redovisning av såväl social som ekonomisk och ekologisk hållbarhet.

Kap 6 Processen

Kapitel 4 är indelat i elva olika avsnitt för att underlätta läsbarheten. Rubriken i MKB:n har justerats. Boverkets ÖP-modell är styrande för upplägget av översiktsplanens kapitel. Hässleholms kommun ser fram emot ett fortsatt förankrat arbete med samtliga politiska partier.

4.3 Sverigedemokraterna

Samrådssvar "Översiktsplan för Hässleholms kommun"

Sverigedemokraterna tycker att "Översiktsplan för Hässleholms kommun" i stort är ett välarbetat och bra dokument. I synnerhet sammanfattningen med översiktsplanens ställningstaganden, som ger en överblick av dokumentets innehåll. Likaså att ställningstagandena återkommer i slutet efter varje underkapitel, som repetition.

Dock infinner sig en del som det skall ändras på, vi har bifogat dokumentet med de ändringar vi föreslår. De delar med ordet "ska" som är gul markerat i dokumentet, ska ändras till kan eller bör. Ska är ett hårt och begränsande ord, där kan/bör ger lite valfrihet.

Övriga ställen som är markerade i gult finns det en tillhörande kommentarruta där vi anger vad som skall lägga till, tas bort eller ändras på den platsen.

Röda markeringar är text som skall tas bort.

Sidan 190 med tillhörande text på sidorna innan tas bort, det är bara flum. Ifall det nu ska finnas kvar, så måste det göras om till något förståeligt.

Sverigedemokraterna verkar för en vindkraftsfri kommun. Alla ställen där vindkraft anges skall strykas. Vindkraft är en dålig källa till energi, miljöpåverkan vid byggande och borttagande är väsentlig. Fördelarna överväger inte nackdelarna, när vindkraft även enligt lag är klassad som miljöfarlig verksamhet så är det inget som vi bör stå bakom. Vindkraft är en av de största anledningarna till att fåglar och fladdermöss har minskat i vissa områden.

Sverigedemokraterna verkar inte för en höghastighetsjärnväg, då de ekonomiska förutsättningarna för en sådan inte finns. Texter med begreppet höghastighetsjärnväg tas bort.

Sverigedemokraterna menar att hela detta stycke på sidan 149 verkligen måste ändras, främst för att det inte alls rymmer med åtgärder som genomförs i andra europeiska länder. Speciellt Tyskland har vetenskapligt tagit fram vilka åtgärder som bäst främjar en stad utifrån de klimatförändringar vi står inför. Vi har därför översatt och bifogat de rapporter med källor som vi hittat som berör detta område. Vi vill också att man ser över det som framförs i rapporter att det inte finns ett enda "rätt" sätt som fungerar i varje stad utan man bör titta på varje stads individuella stadsplanering och utmaningar. Väljer man att inte förändra detta stycke önskar vi se källor på det som framförs i stycket.

Samhället står inför stora utmaningar. Klimatförändringarna, urbaniseringen och bostadsbristen samt förlusten av biologisk mångfald gör att det finns ett stort behov av att ställa om vårt samhälle. Vi behöver bygga tätt och funktionsblandat för att bättre hushålla med mark och vatten samt minska behovet av transporter. Därigenom minskas påverkan på klimatet. Men vi behöver också bygga om för att anpassa oss till ett klimat som redan är i förändring. Vi måste göra plats för ökade vattenmängder och för att klara värmeböljor. Psykisk och fysisk ohälsa är ett växande problem och den byggda miljön behöver därför främja hälsa och välbefinnande.

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. Torra marker innebär också ökad risk för skogsbränder. För att stå rustad för ett nytt klimat behöver kommunens byggande anpassas genom att arbeta risk- och sårbarhetsreducerande. Detta kräver olika åtgärder i fysisk planering, som dämpar negativa effekter av klimatförändringarna men också utnyttjar möjliga fördelar.

I "Grönstrategi för Hässleholms stad och större stationsorter" (2017) finns tre huvudstrategier, som ger vägledning för fysisk planering. De tre huvudstrategierna är:

- Förtäta grönt och kvalitativt
- Planera smart och robust

- Planera för hälsa och social hållbarhet

De senaste åren har förtätning varit ett ständigt återkommande begrepp. Städer ska växa inåt, inte utöver värdefull jord- och skogsbruksmark. Detta är i allra högsta grad relevant i Skåne, där jordbruksmarken är av nationellt högsta klass. I strategin beskrivs att förtätningen sätter press på stadens och orternas grönytor och mellanrum. De gröna rummen riskerar att byggas bort eller fragmenteras. Park- och naturområden, i och kring våra tätorter, är en viktig värdeskapande rekreativ- och naturresurs som måste tas till vara. De bör inte oreflekterat exploateras bort i en iver att möta ett växande bostads- och verksamhetsbehov. Grönytor i tätbebyggda befintliga, eller planlagda områden, ska utvecklas så att de kan användas på bästa sätt.

Hässleholms stad och stationsorterna ska anpassas för att klara ett förändrat klimat med ökad nederbörd, översvämningsrisk och värmeböljor. Den gröna infrastrukturen har en viktig roll att spela avseende hur väl staden och de större stationsorterna absorberar och hanterar extremare väder.

Reds. anm

Bifogat till yttrandet finns flertalet utklipp från översiktsplanens samrådshandling där ord och meningar som ska revideras enligt yttrandet har markerats. Dessa utklipp har inte kopierats in i samrådsredogörelsen. Yttrandet i sin helhet med tillhörande utklipp finns tillgängligt hos miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen.

Kommentar:

Översiktsplanen ska visa kommunens användning av mark- och vattenområden fram till år 2040. För att översiktsplanen ska leva upp till syftet att peka ut kommunens viljeriktning och underlätta efterföljande processer får det inte finnas några tveksamheter i planens ställningstaganden. En tydlighet i ställningstaganden krävs i vissa frågor även för att uppfylla lagkrav samt för att underlätta för företagande och nyetableringar då efterföljande tillstånds- och lovprocesser kräver mindre resurser med en tydlig översiktsplan.

Texten som föreslås tas bort beskriver bakgrunden till varför en miljöbedömning görs och vad den innehåller samt dess tematiska och geografiska avgränsning. Denna inledande text är viktig för att ge möjlighet till förståelse för vad en konsekvensbeskrivning är och varför det görs. Dessa sidor samt tabellen med frågeställningar har setts över och förtydligats i granskningshandlingen.

Kommunen arbetar med att ta fram en ny energi- och klimatplan. Översiktsplanen kompletteras utifrån besluten i denna plan. Fjärrvärme är högt prioriterad där det är möjligt, men även sol, vindkraft och biogas är kommunen positiva till. Stora marktäckande solcellsparkar bedöms inte som lika positiva och etablering av större vindkraft bör ske i grupp inom anvisade områden. En fördjupande text om vindkraft har lagts till.

Detta har varit den inriktning Hässleholms kommun som helhet ställt sig bakom både i Sverigeförhandlingen och i pågående lokaliseringsutredning. Detta är inget som översiktsplanen kan ompröva om inte det framförs från politiskt håll att en ändring av tidigare tagna beslut görts.

Hållbarhetsaspekterna är centrala i arbetet med översiktlig planering. Det finns tydliga och konkreta miljö- och klimatmål både globalt, nationellt och regionalt som Hässleholms kommun måste förhålla sig till i den översiktliga planeringen. Kopplingen till dessa mål har förtydligats och utvecklats i översiktsplanen. Detta innebär att översiktsplanen i den mån det är möjligt bidrar till minskade klimatutsläpp genom att planera kommunens orter och byar så att det blir lätt att använda rätt fortskaffningsmedel till rätt sträcka och att ny bebyggelse i möjligaste mån planeras till de kollektivtrafiknära lägena för att minska bilberoendet. Det är viktigt att placera bostäder och verksamheter i kollektivtrafiknoder även pga att vi vill att annan kommersiell och kommunal servicen i dessa noder ska kunna finnas kvar och då behövs fler boende på gång- och cykelavstånd från dessa.

4.4 Kärnalliansen

Kärnalliansens samrådsyttrande avseende "Översiktsplan för Hässleholms kommun" Kärnalliansen vill börja med att tacka för ett välskrivet förslag till "Översiktsplan för Hässleholms kommun". Förslaget presenterar Hässleholms kommun från sin bästa sida och kommer med goda förslag på strategier för att ytterligare utveckla vår kommun.

Kärnalliansen vill lyfta fram några punkter som vi har funderingar kring avseende samrådshandlingen. Vi har valt att i detalj göra förslag på förändringar i text och bilder vilket bifogas vårt yttrande i form av revideringar av samrådshandlingen. För kärnalliansen är det viktigt att hela kommunen ska leva och att det är kommuninvånarnas behov som ska styras. Vi anser även att det krävs realism när vi skriver en ny översiktsplan vilket, enligt oss, innebär att vi inte kan lova allt till alla. I samrådshandlingen läggs stort fokus på cykelstråk mellan orter i kommunen där det är utritat hur sträckningen ska gå och mellan vilka orter som cykelstråken ska gå. Vi anser att det är viktigt att vi har cykelstråk som knyter an våra orter, men att det bör formuleras om på ett sätt så att inte någon ort nämnd. På detta sätt visar kommunen ambitionen om att utöka antalet cykelstråk men det är upp till efterfrågan och ekonomin som avgör vart kommunen börjar bygga.

Samrådshandlingen ger en god redogörelse för många orters individuella förutsättningar, attraktionskraft och behov. Från Kärnalliansens sida saknar vi dock ett stycke om utmaningen som Hästveda står inför när det kommer till viadukten och utmaningen som Vinslöv står inför när det kommer till korsningen i Vanneberga. Både viadukten och korsningen är avgörande frågor för orternas framtid och är något som vi i översiktsplanen bör belysa.

En översiktsplan är inte juridiskt bindande men är något som visar kommunens viljeriktning under de kommande 20 åren. Viljeriktningen har därför möjlighet att vara visionär och kan ta höjd för en utveckling som vi ska verka för. Under de senaste året har vi i kommunen arbetat för att kriminalvården skulle kunna etablera sig i kommunen och åren vi har framför oss handlar till största del om att få höghastighetsjärnvägsstationen till ett centralt läge i Hässleholms kommun. Dessa saker tog vi inte höjd för i översiktsplanen från 2007 men i översiktsplanen som vi nu arbetar med har möjlighet till detta. Av denna anledning föreslår vi från Kärnalliansen att vi i översiktsplanen för 2040 ska skriva in vår ambition med att utveckla Hässleholm som den järnvägsknutpunkt som vi är idag. Med fyrspar mellan Hässleholm-Malmö, dubbelspar mellan Kristianstad-Helsingborg och ett öppnande av Markarydsbanan hela vägen till Halmstad öppnar upp för en ökad kapacitet. Vi i Kärnalliansen föreslår därför att det både skrivs in som ett ställningstagande att fler av våra orter längs med en järnväg (tex. Tormestorp, Finja, Emmalunga och Vankiva) ska på sikt utrustas med tågstationer.

Det är ett faktum om att ord har betydelse och även ordningen på vad som skrivs. I samrådshandlingen presenteras kommunens tre övergripande målsättningar som ska kompletteras till kommunens vision; "Hässleholmaren är stolt och mår bra", "Natur och kultur med höga biologiska och rekreativa värden skyddas och utvecklas" samt "Det infrastrukturella läget utvecklas och förbättras". Vi tycker att dessa övergripande målsättningar är välformulerade och att vi ställer oss helt bakom dem. När det kommer till ordningen de presenteras och beskrivs har vi dock synpunkter och önskar att Natur och kultur med höga biologiska och rekreativa värden skyddas och utvecklas" samt "Det infrastrukturella läget utvecklas och förbättras" byter plats med varandra för att ytterligare förstärka vår ambition om att utveckla kommunen som den järnvägsknutpunkt som vi är idag.

Nedan följer våra huvudsakliga revideringar kring ställningstagandena som presenteras i samrådshandlingen.

- Vi föreslår att "Kulturmiljöplaner för stationsorterna ska tas fram och förfallna och förvanskade miljöer ska rustas upp." styrks ut ställningstagande 5 under ämnet "Stationsorterna som utgör kommundelcentrum" så att ställningstagandet istället lyder "Byggnader och miljöer ska hållas i vårdat och prydligt skick, så att attraktiviteten ökar".

- Vi föreslår att ställningstagandet ”Det ska finnas minst ett naturreservat vid varje stationsort” samt att ställningstagandet ”Minst ett naturreservat ska finnas i anslutning till varje stationsort.” stryks.
- Vi föreslår att ställningstagandet ”Boende i stationsorterna ska ha tillgång till ett kvalitativt park- eller naturområde inom 200 meter från bostaden” skrivs om till ”Boende i stationsorterna ska ha tillgång till ett kvalitativt park- eller naturområde i nära anslutning till bostaden”.
- Vi föreslår att ställningstagandet ”Cykelvägar byggs ut på de sträckor där det idag saknas, för att skapa säkrare och tryggare miljöer för oskyddade trafikanter” styrks.
- Vi föreslår att ställningstagandet ”Restriktivitet ska råda gällande bostäder och verksamheter utan god kollektivtrafikförsörjning” styrks.
- Vi föreslår att ställningstagandet ”Trafikstrategier ska införlivas i verksamhetsplanering, budget och organisation och hållas aktuella” stryks.
- Vi föreslår att ställningstagandet ”Människan ska vara i centrum vid åtgärder i transportsystemet. Barn, gående och cyklister ska ges särskild omsorg i utformningen. Fotgängare ska prioriteras särskilt kring skolor, förskolor samt i orternas centrala delar.” skrivs om till ”Människan ska vara i centrum vid åtgärder i transportsystemet. Fotgängare ska prioriteras särskilt kring skolor och förskolor.”.
- Vi föreslår att ställningstagandet ”Kommunen ska verka för dubbelspår mellan Kristianstad och Hässleholm.” revideras så att det står ”Kristianstad-Hässleholm- Helsingborg”.
- Vi föreslår att ställningstagandet ”En friluftstrategi och en friluftspan ska tas fram.” stryks.
- Vi föreslår att ställningstagandet ”Nya större infrastrukturåtgärder och bullrande verksamheter, exempelvis täkter, skjutbanor, industrier, vindkraftverk och andra som bedriver arbeten utomhus, ska inte lokaliseras inom eller i nära anslutning till de bullerfria områdena. Buller som tillhör areella närlinor får förekomma inom områdena men om möjligt bör de begränsas.” utökas med följande: "Verksamhet som enbart bullrar under ytterst begränsade tider, så som friluftsliv och ungdomsverksamhet, kan dock lokaliseras inom området."
- Vi föreslår att ställningstagandet ”Kulturmiljöplaner för stationsorterna ska tas fram och förfallna och förvanskade miljöer ska rustas upp.” skrivs om till ”Förfallna och förvanskade miljöer ska rustas upp.”.
- Vi föreslår att ställningstagandet ”Båtomsråden ska inte bebyggas” stryks.
- Vi föreslår att ställningstagandet ”Bästa möjliga ljudnivå ska alltid eftersträvas vid byggande av nya bostäder och skolverksamheter. Det är inte enbart lägsta godtagbara ljudkvalité som ska klaras” skrivs om till ”Bästa möjliga ljudnivå ska alltid eftersträvas vid byggande av nya bostäder och skolverksamheter.
- Vi föreslår att ställningstagandet ”Inom kommunen ska inget externt handelsområde uppföras” stryks.

Avslutningsvis vill vi åter igen säga att vi anser att samrådshandlingen är välskriven och lyfter fram hela kommunen. Vi önskar generellt lite mer visioner och ställningstaganden, exempelvis så önskar vi att under stycket ”Strandskydd” på sida 144 så bör texten omformuleras så att det framkommer att vi vill se en förändring/uppluckring av strandskyddet. Gällande strandskyddet så är vår vision att kommunen ska inrätta ett eller flera LIS-områden, därav önskar vi att detta skrivs in under stycket ”Strandskydd” samt som ett ställningstagande. Vi önskar även något om framtidens nya stationer i orter som idag saknar, ett stycke om etablering av nya myndigheter i kommunen samt att problematiken kring viadukten i Hästveda och korsningen i Vanneberga belyses.

Reds. anm

TVå bilagor har bifogats yttrandet, ett i textform som anger direkta ändringar i dokumentet och ett dokument, samrådshandling av Översiktsplan, med markeringar för de ändringar som föreslås.

Kommentar:

Föreslagna cykelstråk har reviderats i granskningshandlingen, bland annat utifrån utpekade cykelstråk i regionplanen. Det är av vikt att cykelstråken är attraktiva för att möjliggöra för fler att gå och cykla mer

– något som ligger i linje med de regionala och nationella målen för både miljö, transportpolitik och folkhälsa.

Samtal pågår kontinuerligt kring viadukten i Hästveda, för att både möjliggöra en utveckling av ortens näringsliv och för alla invånarnas möjligheter att ta sig mellan den östra och västra delen av orten på ett trafiksäkert sätt. De pågående diskussionerna har kompletterats tydligare i avsnittet om Hästveda.

I dagsläget saknas järnvägskapacitet för fler stationsorter och det krävs även stora investeringar. Orterna som nämns föreslås i första hand få högkvalitativa cykelvägar till/från närmaste stationsort, då det är en investering som bedöms mer samhällsekonomiskt realistisk.

Ordningsföljden på kommunens tre övergripande målsättningar har ändrats enligt Kärnalliansens förslag.

Granskningshandlingen har delvis reviderats enligt Kärnalliansens förslag till ställningstaganden.

Översiktsplanen har ändrats så visionen finns med i sammanfattningen och att rangordningen på målsättningarna har reviderats.

Rubriken Ny stambana i inledningen relaterar till projektet Nya stambanor som pågår. I texten lyfts dock "Knutpunkten Hässleholm".

En inventering av kulturmiljövärden ökar kunskapen om de kulturvärden som finns och är värda att bevara. Det ger också en kvalitetsstämpel som stärker orternas attraktivitet.

Ett skydd i form av naturreservat ökar tryggheten för invånarna att naturområden av hög kvalitet i tätorterna kommer finnas kvar även i framtiden. Skydden gäller både biologiska och rekreativa värden. Det ger också en kvalitetsstämpel som stärker orternas attraktivitet.

Föreslagna cykelvägar ska revideras till granskningshandling enligt de tillkommande diskussioner som skett inom ramen för inspelen till regional cykelvägsplan.

Det är viktigt att placera bostäder och verksamheter i kollektivtrafiknoder även pga att vi vill att annan kommersiell och kommunal service i dessa noder ska kunna finnas kvar och då behövs fler boende på gång- och cykelavstånd från dessa.

Detta är vad som rekommenderas för att få genomslag av trafikstrategierna.

Granskningshandlingen har reviderats enligt Kärnalliansens förslag gällande: Människan i centrum, cykelvägar mellan orter, järnvägar, bussträckning/ busslinjer, buller, kulturmiljö, båtadsområden, friluftstrategi, och näringsliv.

Ett skydd i form av naturreservat ökar tryggheten för invånarna att naturområden av hög kvalitet i tätorterna kommer finnas kvar även i framtiden. Skydden gäller både biologiska och rekreativa värden. Det ger också en kvalitetsstämpel som stärker orternas attraktivitet.

Friluftsliv bidrar till att nå folkhälsa, förståelse för naturen och även till landsbygdsutveckling genom exempelvis naturturism. Kommunen har en nyckelroll i att skapa förutsättningar för ett väl fungerande friluftsliv. Att planera friluftslivet långsiktigt är av stor vikt för ett bra friluftsliv för befolkningen. Planeringen ska hjälpa kommunen att uppfylla de tio mål för friluftslivspolitik som regeringen beslutat.

En inventering av kulturmiljövärden ökar kunskapen om de kulturvärden som finns och är värda att bevara. Det ger också en kvalitetsstämpel som stärker orternas attraktivitet.

Region Skåne ansvarar för projektet gällande delregional cykelled Ängelholm-Hässleholm och arbetet pågår just nu, beräknad invigning är i juni 2023

I dagsläget saknas järnvägskapacitet för fler stationsorter och det krävs även stora investeringar. Orterna som nämns föreslås i första hand få högkvalitativa cykelvägar till/från närmaste stationsort, då det är en investering som bedöms mer samhällsekonomiskt realistisk.

Nationella jämställdhetsmålen, Länsstyrelsen efterfrågar könsuppdelad statistik texter med detta bör stå kvar.

Hållbarhetsaspekterna är centrala i arbetet med översiktlig planering. Det finns tydliga och konkreta miljö- och klimatmål både globalt, nationellt och regionalt som Hässleholms kommun måste förhålla sig till i den översiktliga planeringen. Kopplingen till dessa mål har förtydligats och utvecklats i översiktsplanen. Detta innebär att översiktsplanen i den mån det är möjligt bidrar till minskade klimatutsläpp genom att planera kommunens orter och byar så att det blir lätt att använda rätt fortskaffningsmedel till rätt sträcka och att ny bebyggelse i möjligaste mån planeras till de kollektivtrafiknära lägena för att minska bilberoendet. Det är även viktigt att placera bostäder och verksamheter i kollektivtrafiknoder för att värna annan kommersiell och kommunal service i dessa noder så de ska kunna finnas kvar, då behövs fler boende på gång- och cykelavstånd från dessa.

Föreslagna cykelvägar ska revideras till granskningshandling enligt de tillkommande diskussioner som skett inom ramen för inspelen till regional cykelvägsplan. Att barn, gående och cyklister ska ges särskild omsorg i trafikplaneringen framgår av kommunens trafikstrategi 2030.

Granskningshandlingen har reviderats enligt Kärnalliansens förslag kring dubbelspår. Fokus ligger dock på Kristianstad-Hässleholm med anledning av arbetsmarknadsutbytet.

Meningen "Strandskydd gäller vid alla kuster, sjöar och vattendrag" har ändrats. I Skåne gäller inte detta. Strandskydd gäller bara i utpekade områden.

Ställningstagandet kring byggande på båtlandsområden har justerats. Det viktiga är att utreda förutsättningarna i varje enskilt fall och vara nogsam med att utreda för- och nackdelar, både vad avser risker och möjligheter med planläggning inom dessa områden.

Granskningshandlingen har reviderats och kompletterats med följande ställningstagande "Verksamhet som enbart bullrar under ytterst begränsade tider, så som aktiviteter inom friluftslivet och ungdomsverksamhet, kan utövas inom eller i angränsning till bullerfria områden."

Granskningshandlingen har reviderats. Kommunen har inte möjlighet att ställa högre krav men vi kan eftersträva bästa möjliga ljudmiljö för bostäder, vård och skolor. Ställningstagandet har omformulerats. "Anpassa bebyggelse i planeringen till den omgivande bullersituationen för att alltid eftersträva bästa möjliga ljudnivå för nya bostäder och skolverksamhet."

Texten om buller från omgivning ligger kvar från samrådsbehandlingen eftersom den beskriver faktiska förhållanden.

Kommunen har inte möjlighet att ställa högre krav men vi kan eftersträva bästa möjliga ljudmiljö för bostäder, vård och skolor. Ställningstagandet har omformulerats.

4.5 Centerpartiet

Övergripande

En översiktsplan finns till för att översiktligt beskriva befintlig och framtida markanvändning. Översiktsplanen ska visa på en positiv viljeinriktning för hela Hässleholms kommuns framtida markanvändning. Det är anmärkningsvärt att förslaget till översiktsplanen saknar de mest fundamentala delarna gällande framtida utveckling av Hässleholms stad, stationsorterna samt övriga orter. Samtidigt som man i detalj går in och fördjupar sig i klimat, miljö, vibrationer, elektromagnetiska fält etc. Ställningstagandena i sammanfattningen är i flertalet fall irrelevanta och i mångt och mycket floskler som inte betyder någonting.

Ambitionsnivåerna är oerhört höga och är inte realistiska att genomföra, där flertalet av ställningstagande icke är under kommunens ansvar, utan snarare regionen, myndigheter såsom Trafikverket och Länsstyrelsen, samt Riksdagen och näringslivet.

Förfarandet gällande samrådet för ett så här omfattande dokument som icke har sänts ut till kommuninvånarna i tryckt form utan enbart digitalt på Hässleholms kommuns hemsida riskerar att slå sönder demokratin. De få exemplar som kunnat läsas på bibliotek eller stadshuset är inte tillräckligt. När även servicekontoren stängts har även möjligheten för de boende på landsbygden minskats.

Detaljerade synpunkter

Sidan 10 under avsnittet buss, bör en text tilläggas att kompletterande busstrafik ska ske till järnvägen där det är långt till en station. Skapande av ringlinjer för buss ska ske.

Sidan 10 under avsnittet järnväg, att kommunen ska utreda behovet och rimliga passager över/under, främst i stationsorterna. Detta stycke ska strykas då kommunen varken har kompetens, resurser eller mandat att utföra detta.

Sidan 11 under rubriken natur och friluftsliv, Minst ett naturreservat ska finnas i anslutning till varje stationsort. Detta stycke tas bort då det är eventuell skyddsvärd natur som ska bevaras. Är annars tanken att man ska ge sig ut och försöka "hitta" skyddsvärd natur. Det bör rimligtvis vara naturen som bestämmer och inte tvärtom.

Sidan 11 under rubriken kulturmiljö, Grusvägar på landsbygden är en viktig del av kulturmiljön och i många fall bevarandevärda. Detta stycke ska strykas, ska grusvägarna som de boende på landsbygden användas bli en rekreativ väg för de som bor i centrum med asfalterade vägar? Det är på gränsen till kränkande att uttrycka sig på detta sätt, alla har rätt till fullgoda vägar oavsett var man i kommunen bor. Även de på landsbygden vill ha asfalterade vägar utan hålor, där vägdamm och sörja smutsar ner bilar och maskiner. Grusvägarna används till annat än traktorer och hästar.

Sidan 11 under rubriken kulturmiljö, Hässleholms kommun ska framhäva sin särprägel och ta till vara de kulturmiljöer och kulturarv som finns. Vad menas med denna text? Vad är Hässleholms kommuns särprägel? Det tenderar snarare att vara en floskel.

Sidan 12 under rubriken klimatanpassning, Naturliga vattenvägar ska inte skäras av genom bebyggelse eller... Detta måste förändras från ska till att hänsyn ska tas. Det går inte att bygga någonstans då det i princip överallt finns naturliga vattenvägar.'

Sidan 12 under rubriken klimatanpassning, Båtnadsområden ska inte bebyggas. Författaren till detta kan inte veta vad ett båtnadsområde är och detta måste tas bort.

Sidan 12 under rubriken jordbruksmark, Exploatering av oexploaterad mark ska minimeras. Detta ska ändras till att enbart innefatta högklassig jordbruksmark.

Sidan 12 under rubrikerna omgivningbuller och vibrationer. Stycket ”Risker med buller, vibrationer, markföroreningar och elektromagnetiska fält ska beaktas och utredas i planeringsprocessen.” stryks helt och hållet då samtliga punkter redan finns med i processerna vid framtagande av detaljplaner. Framförallt är det viktigt att inte göda de ogrundade påstående gällande farligheten med elektromagnetiska fält. Det gäller framförallt ogrundade påstående gällande farlighet i strålning från exempelvis mobilmaster och radiosändare.

Sidan 13 under rubriken Avfall, ordet återbruk tillförs då det inte är samma som återvinning.

Sidan 14 under rubriken Energi. Hela meningen gällande vedpannor och braskaminer stryks. Det är synnerligen viktigt att tillgång finns för braskaminer och vedpannor och detta hör inte hemma i en översiktsplan.

Sidan 14 under rubriken Näringsliv, Följande meningar stryks:

- Inom kommunen ska inget externt handelsområde uppföras. volymhandel ska
- Samlokaliseras i stadens närområde och komplettera stadens utbud.
- Hässleholms stadscentrum ska vara kommunens viktigaste handelscentrum.

Ovanstående som stryks ersätts med en ny mening som lyder, Hässleholms kommun är positiva till samtliga näringslivetableringar i Hässleholms kommun.

Kommentar:

Övergripande

Kommunen avser att trycka upp översiktsplanen inför granskningen hösten 2021 och att dessa ska finnas tillgängliga i trycket format på samtliga bibliotek i kommunen under granskningstiden.

Detaljerade synpunkter

Plusresor infördes den 1 mars 2021 för Hästveda och Ballingslöv med omland, som pilotprojekt inom Skånetrafiken.

Kommunen kommer i samverkan med Trafikverket att utreda behovet av passager över/under järnvägar, främst i stationsorterna.

Formuleringen att minst ett naturreservat ska finnas till varje stationsort har reviderats och lyfts nu som en möjlighet tillsammans med gröna närområden som har stora rekreativvärden.

Vissa grusvägar kan ha ett stort värde för kulturmiljön och kan även vara bevarandevärda. Texterna kring detta har reviderats i granskningshandlingen.

Texterna kring kulturmiljön har sett över i granskningshandlingen.

Texten under rubriken klimatanpassning har setts över och ändrats till att ”hänsyn ska tas”.

Ställningstagandet kring byggande på båtnadsområden har justerats. Det viktiga är att utreda förutsättningarna i varje enskilt fall och vara nogsam med att utreda för- och nackdelar, både vad avser risker och möjligheter med planläggning inom dessa områden.

En generell text för orterna har lagts till, där vi beskriver att förtätning prioriteras framför att ta jordbruksmark i anspråk. En karta med klassning av jordbruksmarken har lagts till för hela kommunen. Under kapitlet mark- och vattenanvändning har respektive Ortsbeskrivning kompletterats med en text som tydliggör om nya föreslagna åtgärder berör befintliga värden, till exempel jordbruksmark. Översiktsplanen har kompletterats med berörd lagstiftningstext från miljöbalken.

Texterna under rubrikerna omgivningsbuller och vibrationer står kvar då översiktsplanen ska utgöra ett stöd i kommande detaljplanering och bygglagivning.

Texten under rubriken "Avfall" har kompletterats med ordet "återbruk".

I texten under rubriken energi bibehålls formuleringen att "nyinstallerade vedpannor eller braskaminer bör ha låg miljöpåverkan".

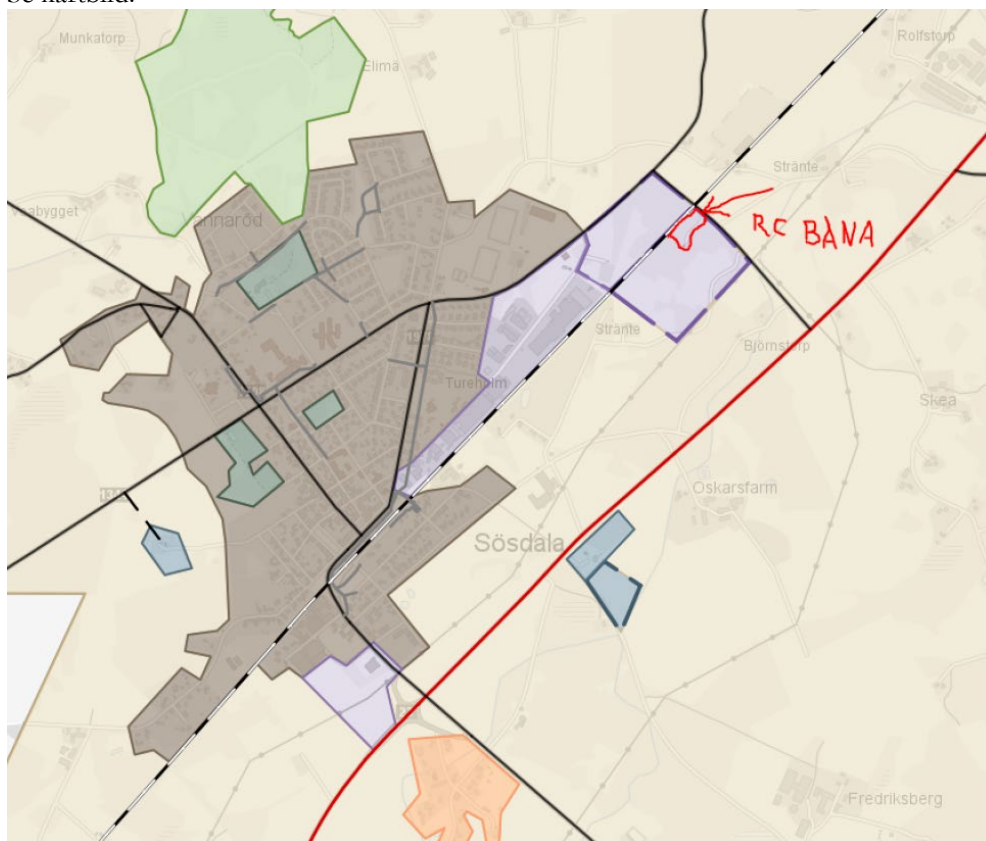
I granskningshandlingen har avsnittet om näringsliv, handel och service reviderats och utvecklats sedan samrådet till att inte enbart beröra Hässleholms stadscentrum.

5. MARKÄGARE, FÖRENINGAR, BOENDE MED FLERA

5.1 Hässleholms RC Buggyklubb

Jag representerar Hässleholms RC Buggy klubb och vi har etablerat en bana i Sösdala sedan 2018. Den ligger på den mark som är "tillkommande verksamheter och industri" mark i översiktsplanen.

Se kartbild.



Vi har kontrakt med Hässleholms kommun på den marken, se karta enligt bifogad bild. (Malin Thorlöf)

Vi önskar att vi kan ligga kvar i många många år framöver och ber er att ta hänsyn till vår verksamhet och undanta den lilla markbiten med en notering om vår verksamhet i nya översiktsplanen.

Kommentar:

Kommunens bedömning är att den verksamhet som bedrivs på platsen idag kan passa in i den kategorin av markanvändning "Tillkommande Verksamhet och industrier" som redovisas i översiktsplanen. Hur länge en viss typ av verksamhet bedrivs på en plats styrs av separata avtal, inte genom översiktsplanen. Översiktsplanen redovisar markanvändningen utifrån kommunens långsiktiga planering och utvecklingsinriktning för platsen.

5.2 Västra Göinge Hembygdsförening

Yttrande över översiktsplan för Hässleholms kommun

1. Mölleröd

I planen finns på sidan 146 rubriken "Kulturmiljö". Där har återgivits vad i andra sammanhang utpekats som värdefulla kulturmiljöer i Hässleholms kommun. Planförfattarna har tydligtvis inte sökt upp andra kulturmiljöer än de som finns beskrivna på annat håll och för övrigt inte heller alla miljöer som finns upptagna i andra källor. Mölleröd saknas helt i denna del av planen.

Mölleröd som ligger strax öster om Finja by innehåller en hel del kulturhistoriska lämningar. I avsnittet om Finja beskrivs Mölleröd i huvudsak som ett naturområde. Detta är förvisso mycket riktigt. Inom Mölleröd finns en riksunik plats, nämligen stället för Sveriges första mänskliga bosättningar, ibland kallade Möllerödsbosättningarna. Utanför Hässleholmområdet används oftast beteckningen "Finjasjöbosättningarna". Där bodde säsongsvist renjägare tiden efter det att inlandsisen dragit sig norrut. Bosättningarna brukar dateras till för 12.000 - 14.000 år sedan. I Mölleröd finns också en slottsruin från 1600-talet och en gammal kungsgård. Det finns vidare byggnader och andra rester efter Hässleholms garnison. Även den kanaliserade Almaån kan nämnas. Vår förening tycker inte att Möllerödsområdet ska förbigås i planarbetet. Hembygdsföreningen hade i augusti 2020 en mycket uppskattad kulturvandring i Mölleröd. Mölleröd är en värdefull kulturmiljö.

Ett utvecklande av Mölleröd som ett besöksmål är dessutom synnerligen positivt och angeläget. Därvid kan stenåldersbosättningen märkas ut för allmänheten och förses med en mer utförlig information. Området bör på en central plats utrustas med en samlad beskrivning av hela utbudet sevärdheter och i övrigt behövs en översyn av skyltningen i Mölleröd. Det sitter skyltar av olika modeller här och där. En del skyltar finns på ställen som inte är adekvata för en besökare som inte går på Skåneleden i en viss riktning. Slumpen avgör om en besökare får lite eller mer utförlig information.

2. Orternas "själ och folkliv"

De olika orterna i kommunen beskrivs med en hel del fakta. Dessutom finns för varje ort den något grumliga rubriken "Själ och folkliv". Den som läser under dessa rubriker finner dock ofta ytterligare fakta som kanske inte har med rubriken att göra. Under dessa rubriker finns också en del subjektiva beskrivningar av orten såsom: "Det finns en känsla av tillhörighet och sammanhang hos de som bor här." Om det inte gjorts synnerligen djupa undersökningar är detta närmast gissningar och andra osakligheter. Bättre hade varit att för varje ort ge en kulturhistorisk och social bakgrund i den mån detta inte detta framkommer under rubriken "Kort historik".

I många orter finns också olika typer av lokalhistoriska föreningar vilka en del har ett eget museum eller en hembygdsgård. Dessa har inte genomgående omnämnts för de olika orterna. Museerna i Bjärnum och Tyringe har förbigåtts liksom ett antal hembygdsparkar (Västergårda i Vinslöv exempelvis). En och annan hembygdspark är dock nämnd såsom den i Hästveda. Det kan inte ha gjorts ett urval på en enhetlig grund utan det framstår mer som en slump vad som uppmärksammas. En fördjupning av det pågående arbetet att bevara miljöer, byggnader och information om kulturhistorien för varje ort efterlyser vi alltså också.

Kommentar:

Mölleröd

Kulturmiljöerna beskrivs på en mer övergripande nivå i översiktsplanen. Den nyligen antagna Kulturmiljöstrategin beskriver Mölleröd och flera andra kulturmiljöer mer ingående. Översiktsplanen har även kompletterats med kulturmiljöstrategierna.

Orternas "själ och folkliv"

Granskningshandlingen har reviderats vad gäller texterna kring "Själ och folkliv".

5.3 SPF Seniorerna Hässleholm

Yttrande över samrådsförslag till översiktsplan för Hässleholm

Enligt Omsorgsförvaltningens planeringsdokument för äldreomsorg kommer kostnaderna för särskilt boende att öka kraftigt i framtiden. Ett sätt att minska ökningen är att bygga trygghetsbostäder eller andra former av mellanbostäder. (+70 bostäder med viss service)

SPF seniorerna har genom bland annat konferenser mm redovisat detta för kommunen och visat hur andra kommuner löst detta.

Kommunfullmäktige har 2017 09 25 beslutat att kommunen skall utreda behovet av mellanboenden och särskilda boenden.

I samrådsförslag till översiktsplan för Hässleholms kommun framförs också på flera ställen behovet av seniorbostäder, men inte hur det skall genomföras.

Tyvärr har inte mycket hänt sedan 2017. Det måste finnas någon ansvarig, dels för att utredning görs enligt fullmäktiges beslut från 2017, dels att exploaterings-avdelningen får i uppdrag att vid fördelning av kommunal mark och vid andra kontakter med exploatörer ser till att det byggs mellanboenden för att minska den framtida kostnadsökningen för särskilda boenden.

Kommentar:

Texten i granskningshandlingen har fördjupats kring behovet av mellanboenden och särskilda boenden för äldre. Se även bostads- och markförsörjningsplanen.

5.4 Föreningen Hållbara Hässleholm

Hållbara Hässleholm är ett lokalt initiativ med invånare, föreningar, organisationer och företag som gått samman för att skapa en varaktig plattform för hållbar samhällsutveckling i Hässleholms kommun. I vårt yttrande fokuserar vi på frågeställningar utifrån perspektivet hållbar utveckling (social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet). Vi granskar i huvudsak de övergripande strategierna och målsättningarna som planförslaget syftar till att uppnå, och bedömer inte de enskilda orterna eller mer specifik markanvändning.

Planförslaget bygger på tidigare fattade beslut, bl. a om HH-järnväg och ny stambana. Besluten om ny stambana och lokaliseringen av station mm är en stor fråga som inte beslutas genom ÖP:en. Hållbara Hässleholm tar därför inte ställning till de frågorna i det här yttrandet utan konstaterar enbart att tidigare beslut är fattade med inriktningen att HH-banan ska byggas och att stationen ska placeras centralt. Vi instämmer däremot i de förbehåll som beskrivs i planförslaget, att bulleraspekten ska beaktas och att barriäreffekten måste minimeras. Men vi konstaterar också att det finns mycket osäkerheter, på gott och på ont, kring byggandet av den nya höghastighetsbanan, och vi vill framhålla vikten av att ha en planeringsberedskap för det fall den inte byggs.

Behov av utvärdering

Översiktsplanen lutar sig på kommunens vision från 2003. Den förra översiktsplanen, från 2007, utgick från samma vision och hade också satt upp ett flertal mål och ställningstaganden. Nu sätts nya mål och görs nya ställningstaganden, men utan att egentligen veta varken hur utvecklingen för kommunen varit i förhållande till visionen eller de förra målen. Vi föreslår därför att det görs en utvärdering av 2007 års översiktsplan och kommunens utveckling bl. a utifrån visionen och att det görs en nulägesbeskrivning utifrån målsättningar och vision för att underlätta kommande utvärderingar. Vi återkommer i den frågan i en särskild skrivelse.

En översiktlig bedömning är att planen är ambitiös med ett stort fokus på hållbarhet. Det är ett utmärkt dokument som kunskapsunderlag i den framtida samhällsplaneringen både för tjänstemän och förtroendevalda, och vi hoppas att det sker ett framgångsrikt förankrings- och implementeringsarbete i kommunen både under framtagandet och när den är antagen. Vi hoppas också med det här yttrandet bidra till att komplettera kunskapsunderlaget och fördjupa aspekterna kring hållbarhetsfrågorna.

Det finns några viktiga övergripande planeringsmålsättningar som vi tycker är bra och stödjer fullt ut.

- Tillkommande bostadsbebyggelse ska i huvudsak lokaliseras i stationsnära läge (inom 1000 meters radie från tågstation).
- Boende i stationsorterna ska ha tillgång till en kvalitativ park eller naturområde inom 200 meter från bostaden.
- Cykelväg byggs ut på de ställen där det saknas, för att skapa säkrare och tryggare miljö för oskyddade trafikanter.
- Områden med höga natur- och friluftsvärden skyddas.
- Förtätning ska ske i kollektivtrafiknära lägen.
- Restriktivitet ska råda gällande bostäder och verksamheter utan god kollektivtrafikförsörjning.
- Lokala miljömål ska tas framför att tydliggöra hur arbetet med transporter kan bidra till att nå de regionala och nationella miljömålen.
- Människan ska vara i centrum vid åtgärder i transportsystemet.
- Barn, gående och cyklister ska ges särskild omsorg i utformningen. Fotgängare ska prioriteras särskilt kring skolor, förskolor samt i orternas centrala delar.
- Säkra skolvägar för barn och ungdomar ska skapas i samarbete med planerare, ingenjörer och skolor.
- Kommunen ska verka för attraktiva, trygga och kvalitativa cykelparkeringar vid järnvägsstationer och busshållplatser.

- Minst ett naturreservat ska finnas i anslutning till varje stationsort.

Hässleholms kommun i siffror

Planförslaget hade vunnit på att ge en mer komplett bild. Som befolkningsbeskrivning finns t ex kommunblad på Folkhälsomyndigheten där ett flertal parametrar beskrivs och med jämförande värden för Skåne och riket - <https://www.folkhalsomyndigheten.se/kommunfakta/>. Dessa kan på ett enkelt sätt användas i sin helhet eller i valda delar. Inom kort släpps också resultatet från Region Skånes senaste folkhälsoenkät. Även markanvändning, som areal skog resp åkermark, antalet naturreservat mm är värdefull kunskap för att få en samlad bild för att bedöma utvecklingspotential och behov. Vi efterlyser med andra ord en bra nulägesbeskrivning, där utmaningar och brister synliggörs.

Utvecklingsinriktning 2040

Planförslaget har som syfte att skapa förutsättningar för en långsiktigt hållbar samhällsstruktur som inte enbart ger miljömässig nytta, utan också sociala och ekonomiska fördelar – en inriktning vi till fullo stöder. Här stöder kommunen sig också på den korrekta definitionen på hållbar utveckling, med hänsynen till kommande generationer.

I inledningen till texten om hållbarhet trycker man särskilt på en målsättning att ha en hälsosam livsmiljö, att minimera risken för ohälsa och möjligheter till en god livskvalitet. Här betonar man också de stora möjligheter det finns att skapa förutsättningar för att uppnå detta genom den fysiska planeringen och planmonopolet. Det är en bra målsättning, och vi återkommer till den målsättningen i den fortsatta bedömningen av planförslaget.

Social hållbarhet

Definieras i planförslaget som ett demokratiskt samhälle, där resurser fördelas rättvist, mänskliga rättigheter respekteras och människor har rätt till inflytande. Man kopplar det också till det övergripande folkhälsomålet i den nationella folkhälsopolitiken.

I planförslaget nämns frågor att inspireras av i arbetet med sociala hållbarhet – t ex:

- Hur bygger vi samhället 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, kvinnor och gamla vågar och kan förflytta sig utomhus?

Detta är bra frågeställningar som vi hoppas kommer ställas kontinuerligt i den framtida samhällsplaneringen i kommunen.

Miljömässig hållbarhet

Definieras som att använda naturens resurser så de inte förbrukas utan går att använda även i framtiden, både globalt och lokalt. Även att minska CO2-utsläppen genom smart stadsutveckling, samtidigt som detta också ger bättre luft och minskat buller och leder till attraktivare miljöer. Det innefattar också att utveckla och värna ekosystemtjänster, samt att arbeta för att nå de nationella miljömålen.

Ekonomisk hållbarhet

Här nämns att det finns ett samband mellan en god folkhälsa och ett samhälle som är präglad av trygghet, jämlikhet och jämställdhet mm. Men även att ekonomisk tillväxt inte ska ske på bekostnad av social eller miljömässig hållbarhet.

Vår kommentar

Vi anser att beskrivningen av de tre hållbarhetsaspekterna ger bra utgångspunkter, som också får ligga till grund för vår bedömning av själva planförslaget.

Utvecklingsinriktningen

När det gäller utvecklingsinriktningen för Befolkning och bostadsförsörjning skrivs att bostaden är

av stor betydelse för en individs hälsa och välbefinnande. Vidare hänvisas till Folkhälsomyndigheten som skriver att boendeförhållanden påverkar hur väl en person klarar av utbildning och arbete, vilket i sin tur har en inverkan på hälsan och mänskliga rättigheter och en tydlig förskjutning mot en åldrande befolkning. Det är bra utgångspunkter för planförslaget. Utifrån texten i övrigt vill vi komplettera med några synpunkter

- Kommunen har egentligen dålig rådighet över byggnationstakten, utan det krävs andra styrande faktorer. Vi bedömer att det är viktigt att kommunen görs mer attraktiv och lockande för människor att flytta till eller att fler väljer att bo kvar i kommunen. När det gäller att göra kommunen mer attraktiv föreslår vi att man utgår från de målsättningar som angivits i inledningen till planförslaget – attraktiva och hälsofrämjande miljöer med god tillgång till grönområden och miljöer som främjar fysisk aktivitet har goda förutsättningar att locka boende.
- Behov av skolor/förskolor och äldreboende kommer öka i takt med att befolkningen ökar och beroende av var de bosätter sig. Detta kan också innebära stora kostnader för kommunen som det är viktigt att planera för i god tid. Men det är viktigt att planering och lokalisering av kommunal och regional service sker samtidigt som planeringen för bostäder, för att mark som är lämplig för den verksamheten reserveras.
- Fler invånare i kommunen har inget egentligt egenvärde, om vi utgår från målsättningen om ett hållbart samhälle. Motiven för att få fler att flytta till kommunen är därför viktig. Det kan t ex vara för att minska trycket på bostadsbyggnationer i andra kommuner där det måste ske på åkermark. Det kan också vara för Hässleholms goda kollektivtrafikmöjligheter, där boende kan dra nytta av det kollektivtrafiknära boendet med minskat bilberoende, jämfört med om de bosatt sig någon annanstans.
- Nya bostäder ska gynna de grupper som står långt från bostadsmarknaden. Det är inte säkert att bostäder i de dyrare segmenten skapar de flyttkedjor som behövs. Jämför också med planförslagets inledande kopplingen mellan bostäder och hälsa.
- Flertalet av de befintliga detaljplanerna är från 60 – 80-talet. Det är viktigt att dessa uppdateras för att stämma överens med de nya samhällsmålen med andra bostadsbehov som minskat bilberoende och närhet till grönområden mm. Vissa kan t o m behöva upphävas för att uppnå målet om kollektivtrafiknära lägen.
- Ställningstagandet behöver anpassas till detta.

Stationsorterna som utgör kommundelscentrum

Det är bra att man slår fast att förtätning inte innebär att kvalitativa grönytor tas i anspråk för bebyggelse.

Bra inriktning med gröna kilar i stationsorterna. Men bara för att det finns natur i närheten av ett bostadsområde behöver den inte vara tillgänglig för vistelse eller rekreation. Inte heller för värnande om biologisk mångfald eller att den uppfyller målen om ekosystemtjänster, som ju också är ett mål för planen. Används den som jordbruksmark, bete eller aktivt skogsbruk är marken oftast inte användbar för rekreation. Det krävs ofta aktiva åtgärder och överenskommelser med markägare för att uppnå detta.

Ställningstagande – Stationsorterna som utgör kommundelscentrum

Vi vill komplettera med att det är viktigt att inte enbart prata om bostäder i största allmänhet, utan även typen av boende som man avser att bygga och som det finns behov av – småhus, flerfamiljshus (hyres- eller bostadsrätt). Här är också ekonomisk tillgänglighet, d.v.s. boendekostnaden, viktig för att skapa bostäder för dem som har störst behov.

Ortbeskrivningarna

Ortbeskrivningarna uppfattar vi som bristfälliga. Det bör kompletteras med uppgifter som leder till en förståelse för möjligheten att nå de övergripande målen som sätts upp i planförslaget och som beskrivs i inledningen.

- Är de redan planlagda bostäderna i kollektivtrafiknära läge?
- Tillgång till skola och förskola, även för den planerade befolkningsökningen, och om de befintliga ligger i ett läge som uppfyller målen om hälsofrämjande miljö.

- Tillgång till äldreboende, även utifrån befolkningsökningen och den demografiska utvecklingen, och om de är lokaliserade så att god boendekvalitet och fysisk tillgänglighet kan uppnås. Tillgång och närhet till grönområden med rätt kvalitet är en viktig faktor för de boendes hälsa.
- Närheten till grönområden, kvaliteten på grönområdena och avståndet till bostäderna. Hur de bör utvecklas för att nå målsättningarna. Den övergripande planeringsmålsättningen har satts till 200 meter från bostaden.
- Skolvägarna – om de är säkra och ger möjlighet för barnen att själva gå eller cykla. Detta kopplat till den övergripande planeringsmålsättningen att säkra skolvägar för barn och ungdomar ska skapas i samarbete med planerare, ingenjörer och skolor. Det skapar också förutsättningar för ökad fysisk aktivitet.
- Energiförsörjning inom orten och uppvärmningen av bostäder och verksamheter – hur sker den i dag och hur behöver den förändras för att kunna bidra till klimatmål mm.
- Klimatanpassning – översvänningsrisker och stabilitet i elförsörjningen (stormsäkrat) bedöms i förekommande fall. Även risker för urbana värmeöar, främst kopplat till bostäder för äldre. Även dricksvattenförsörjningen ur ett klimatanpassningsperspektiv.

Mobilitet och infrastruktur

Målet är att stärka förutsättningarna för ett hållbart resande, samt att transportsystemet i kommunen utformas så att det bidrar till ökad folkhälsa. Det är också uttalat att barn, ungdomar och äldre ska prioriteras. Man skriver även att resor inom staden ska övervägande ske genom gång-, cykel- och kollektivtrafik. Detta ska kunna säkerställas genom en strategi för färdmedelsprioritering. Vidare vill man att planering av stadens bilparkering ska bidra till att skapa ökat utrymme för attraktiva miljöer, gång-, cykel- och kollektivtrafik. Detta tolkar vi som att antalet parkeringsplatser ska minska och/eller lokaliseras mer externt. Även här skriver man ut målsättningen om att antalet personer som utsätts för störande buller ska minska. Av särskild betydelse är säkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter.

Vi tycker detta är bra målsättningar som vi stödjer fullt ut. Men vi vill komplettera med funktionshinderperspektivet i infrastrukturplaneringen och att utformningen tar särskild hänsyn till den gruppens behov av tillgänglighet och möjlighet att förflytta sig.

När det gäller hänsynsmålet för säkerhet, miljö och hälsa är fokus på minskade olyckor. Men vi hävdar att även andra hälsokonsekvenser än de fysiska olyckorna är viktiga. De kan även kopplas till miljömålen. Minskat buller är redan nämnt i förslaget och det är bra. Men även bättre luftkvalitet är viktig, inte minst för hälsan. Även ökad fysisk aktivitet, som kan möjliggöras med infrastrukturplaneringen inom orten. Lyfter man fram detta kan man också tydliggöra sambanden – med en åtgärd kan man nå flera mål.

Redovisningen av resvanor visar också att det finns en stor potential att öka andelen gång och fr a cykelresor. Detta eftersom en stor andel av bilresorna är kortare än 5 km. Utvecklingen med elcyklar ökar också potential och möjlighet att göra fler och längre resor med cykel, något som vi vill att planen också kompletteras med. Det finns också andra alternativ till bil, som t ex elmoped.

Vi vill tillägga att det är viktigt att tänka på kvaliteten på cykelvägarna när de anläggs, inte minst mellan orterna. Det gäller t ex bredd, beläggning och en logisk sträckning (t ex att cykelvägen inte slutar tvärt och fortsätter på andra sidan, eller flera tvära svängar vid korsningar). Det är också viktigt att den separeras från gångtrafiken. Cykel för arbetspendling har samma behov av framkomlighet och snabbhet som biltrafiken.

Planförslaget har en ambitiös målsättning om att öka andelen kollektivtrafikresande. Men en verklig prioritering av kollektivtrafik som färdmedel måste också innebära att man vågar prioritera infrastrukturåtgärder så att kollektivtrafiken gynnas framför biltrafik. Alltså att man verkligen genomför en färdmedelsprioritering. Fortfarande prioriteras framkomligheten för biltrafik inte minst genom god och kostsam tillgång på parkeringsplatser i staden och i stationsorterna. Det är inte ekonomiskt hållbart att upprätthålla framkomligheten för biltrafik framför kollektivtrafik

samtidigt som man lägger resurser på att öka andelen kollektivtrafik. Man kan som boende i ett samhälle inte kräva god tillgång till kollektivtrafik som man sen inte använder, samtidigt som man belastar infrastrukturen för bilar istället. Konsekvensen av att biltrafiken i praktiken fortsätter att prioriteras är att kollektivtrafiken körs med för lågt resandeunderlag med för få avgångar. Det leder till att boende i stationsorterna har svårt att enbart förlita sig på kollektivtrafiken, eftersom det saknas förbindelser kvällstid och helger. Barns aktiviteter, skiftarbete eller föreningsaktiviteter blir svåra att klara utan egen bil, även om man aktivt sökt sig till en ort med god kollektivtrafik. För att nå de målsättningar som sätts upp i bl. a detta dokument är det alltså avgörande att man verkligen genomför den färdmedelsprioritering som anges.

Prioriteringen av färdmedel behöver alltså generellt göras mycket tydligare. Med hänsyn till miljö och klimatmål samt behovet av effektiv markanvändning i tätorterna och för att göra förtätningen för nya bostäder möjlig utan att bebygga grönområden, måste bilanvändningen minska. Boende i de orter och längst de stråk där kollektivtrafik är ett rimligt alternativ måste ges tydligare incitament till att välja bort den egna bilen. Detta också för att ge utrymme till de som inte har kollektivtrafikmöjligheter. Den prioriteringen ger också betydande samhällsekonomiska vinster, fr a genom förbättrad folkhälsa.

Ställningstagande Mobilitet och infrastruktur

Vi föreslår att det kompletteras med minskad ytanvändning för biltrafiken, t ex genom minskat antal parkeringsplatser samt att vissa delar av stad och orter görs bilfri till förmån för bättre utrymme för bostäder och grönområden. Jämför planförslagets målsättning om att färre personer ska vara utsatta för buller. Det målet blir svårt att uppnå med mål om både ökad befolkningens mängd, förtätning i kollektivtrafiknära lägen om samtidigt biltrafiken har fortsatt dominans i tätorterna.

Vi föreslår också att parkeringsnormen ses över och att den minskas eller tas bort vid nybyggnation, eftersom den ska göras i kollektivtrafiknära lägen.

Ställningstaganden för cykel är bra men behöver kompletteras.

- Cykeln behöver ses som ett eget trafikslag och måste separeras från gångtrafiken, för båda trafikslagens säkerhet och framkomlighet.
- Cykelvägarna måste dimensioneras för den förväntade och önskade användningen.
- Cykelparkering även vid andra målpunkter som handelscentrum, idrottsplatser, större arbetsplatser (inkl. skolor) ska planeras in med rätt dimensionering.
- Huvudstråk för cykel bör ha prioriterad framkomlighet.

Natur och friluftsliv

Här citeras Miljöbalken: ”Behovet av grönområden i tätorter och i närheten av tätorter skall särskilt beaktas” och ”Stora mark- och vattenområden som inte alls eller endast obetydligt är påverkade av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt påverka områdenas karaktär. Vi vill framhålla att detta särskilt bör beaktas vid skötsel av skog som ägs och förvaltas av kommunen eller kommunens bolag. I framför allt den tätortsnära naturen vill vi framhålla vikten av att särskilt slå vakt om naturområdenas rekreationsvärde samt det som benämns som skogens sociala värden.

Strandskydd

Strandskydd nämns och förklaras i texten, men det finns ingen målsättning angiven från kommunens sida om hur man ser på strandskyddet. De strandnära markerna är de mest attraktiva ur rekreations- och besöksvärde och kan då användas av många. Alternativet som ibland anges är att bygga bostäder i strandnära lägen. Men det innebär att det strandnära området enbart kan nyttjas av ett hushåll, samtidigt som tillgänglighet och upplevelsevärde för vistelse i området i praktiken begränsas för ett avsevärt större område. Men även ur aspekten om biologisk mångfald är strandområdena mycket betydelsefulla. Från Hållbara Hässleholms sida vill vi starkt framhålla värdet av strandskyddet och att kommunen i sin planering slår vakt om det.

Ställningstagande Natur och friluftsliv

Vi föreslår att även ekosystemtjänster och höga rekreativvärden, inklusive ”skogens sociala värden” inkluderas i ställningstagandena som viktiga värden att slå vakt om. Även strandskyddet behöver lyftas fram i ett ställningstagande

Klimatanpassning

Det görs flera viktiga konstateranden i planförslaget, vilka är viktiga att behålla och framhålla och som därför bör finnas kvar

- Klimatförändringarna, urbaniseringen och bostadsbristen samt förlusten av biologisk mångfald gör att det finns ett stort behov av att ställa om vårt samhälle.
- Vi behöver bygga tätt och funktionsblandat för att bättre hushålla med mark och vatten samt minska behovet av transporter. (vår kommentar: Detta bör i planen också kopplas till avsnittet om infrastruktur).
- Vi behöver också bygga om för att anpassa oss till ett klimat som redan är i förändring.
- Grönytor i tätbebyggda befintliga, eller planlagda områden, ska utvecklas så att de kan användas på bästa sätt.
- Hässleholms stad och stationsorterna ska anpassas för att klara ett förändrat klimat med ökad nederbörd, översvämningsrisk och värmeböljor.

Ekosystemtjänster

Det ges en översiktlig beskrivning av vad det är, men den behöver förtydligas och preciseras. Vilka ekosystemtjänster ser man som mest värdefulla och som man vill bevara och utveckla i stadsplanering och landsbygdsutveckling. T ex är kolinlagring en viktig ekosystemtjänst som bör tas tillvara i markanvändningen.

I det sammanhanget föreslår vi en reglering av bl. a villatomter och deras andel hårdgjorda ytor. En hög andel hårdgjorda ytor ökar dagvattenavrinningen. Men det innebär också en sämre biologisk mångfald och minskad kolinbindning. Vi föreslår att det finns ett ställningstagande för hög grönytefaktor i tätorterna, såväl på tomtmark som på allmänna platser och att detta kan ställas som krav i detaljplaner. (<https://www.svd.se/forskare-vi-maste-odla-var-tradgard-for-klimatet>)

Robust dagvattenhantering

Kommunen har våren 2019 låtit genomföra en skyfallskartering för Hässleholms stad och det finns behov av att utreda andra orter i framtiden för att kunna planera bebyggelse. Vi instämmer i att det viktigt, vilket också bör innebära att befintliga detaljplaner uppdateras efter de ändrade förutsättningarna.

Båtnadsområden och utdikningsföretag

Här vill vi tillägga att fortsatt utdikning och torrläggning kan medföra koldioxidavgång. Det kan finnas ett värde i att återbefukta dessa marker, vilket också kan göra dem till kolsänkor. Den åtgärden har också förutsättningar att stärka den biologiska mångfalden.

Värme i bebyggd miljö

Frågan är viktig att beakta och särskilt att adressera riskgrupperna, främst personer +65, personer med vissa kroniska sjukdomar samt personer med funktionsnedsättning. För boenden för äldre är det särskilt viktigt att de inte är lokaliserade till platser där temperaturen riskerar att bli särskilt hög, det som kallas urbana värmeöar. Närhet till vattenytor och grönstruktur sänker temperaturen på de platserna.

Ställningstagande Klimatanpassning

Vi vill lägga till dricksvatten, som också är viktig ur ett klimatanpassningsperspektiv.

Vatten

I texten om Finjasjön framförs ett förslag att anlägga våtmarker och betesmark på de åkrar på Hovdalafältet som ofta översvämmas och där grundvatten pumpas ut för att göra åkrarna brukningsbara och att detta bör effektueras, dels för att minska belastningen på Finjasjön, dels för att skapa trovärdighet i kraven mot enskilda lantbrukare att vidta åtgärder i form av våtmarker,

skyddszoner, anpassa val av gröda med mera. Från Hållbara Hässleholm sida tror vi att det är viktigt att kunna genomföra åtgärder som förbättrar förutsättningarna för Finjasjön att tillfriskna, och detta är ett förslag som vi tror kan vara intressant.

Ställningstagande Vatten

- Vi föreslår att det kompletteras med aspekter kopplat till klimatanpassning – översvämningsrisker vid vattenskyddsområden riskerar att kontaminera dricksvattentäkter. Här kan också finnas risk för kontaminering genom läckande avloppsledningar, där avloppsvattnet kan komma i kontakt med dricksvattnet.
- Längre växtsäsong kombinerat med högre temperaturer/större avdunstning kan medföra brist på dricksvatten genom att grundvattennivåerna sänks.
- En stor andel av kommunens boende får sitt dricksvatten från enskilda brunnar. Det är viktigt att kvalitet och tillgången till dricksvatten beaktas även för den gruppen. Det gäller även lantbruk med behov av dricksvattenförsörjningen för djur.

Buller

Omgivningsbuller beskrivs som ett av våra största folkhälsoproblem. En mer korrekt beskrivning är att det är ett av de största miljörelaterade folkhälsoproblemen.

Nu gällande riktvärden för buller antogs av riksdagen 2017, men dessvärre var det annat än hänsyn till människors hälsa som motiverade den höjningen. I texten till planförslaget står att riktvärdena för buller ska tillämpas vid bedömningen av om kravet på förebyggande av olägenhet för människors hälsa i plan- och bygglagen är uppfyllt i planläggning, bygglov och förhandsbesked. Men dessvärre säger gällande riktvärden inget om påverkan på hälsan, eftersom de höjdes av annat än hälsoskäl. Tvärtom visar ny forskning att hälsopåverkan är större än man tidigare trott. Därför har WHO i stället sänkt sina riktvärden, på grund av bättre kunskap om hälsoeffekter.

För transportbuller rekommenderar WHO följande medelljudnivåer utomhus vid en bostadsbyggnads fasad: (<https://camm.sll.se/aktuellt/whos-nya-halsobaserade-riktvarden-foromgivningsbuller/>)

- Vägtrafik: 53 dB Lden (cirka 50 dB LAeq,24h)
- Spårtrafik: 54 dB Lden (cirka 48 dB LAeq,24h)

Svenska gällande riktvärden, hämtade från planförslaget

Trafikbuller	Ekvivalentnivå	Maximalnivå
Utomhus (frifältsvärden)		
Vid fasad	60 dBA	
På uteplats ^a	50 dBA	70 dBA

Det är alltså stora skillnader mellan de svenska nu gällande riktvärdena och de som fastställts av WHO.

Centrum för arbets- och Miljömedicin (Region Stockholm) skriver på sin hemsida: Förändringen 2017 var ett rent politiskt beslut som ingen myndighet stod bakom och som inte gick på remiss. Detta innebär att om man i planeringen vill värna människors hälsa, som det också tydligt uttrycks i planförslaget, är det WHO:s riktvärden man bör sikta på. Viktigt att notera i sammanhanget är att de nya svenska riktlinjerna för buller inte har medfört höjda gränsvärden i inomhusmiljö. Men det har två komplikationer. Dels innebär det ett hinder för boendes valfrihet att sova med öppna fönster eller vistas på sin balkong utan att behöva utsättas för ohälsosamt buller. Dels att det är betydligt dyrare att bygga med högre grad av ljudisolering, vilket pressar upp boendekostnaderna som redan är ett hinder fr. a för de grupper som står längst från bostadsmarknaden.

Vi tycker det är bra skrivet om bulleraspekten för förskole- och skolgårdar, med hänvisning till Boverkets riktlinjer från 2015. Det är dock viktigt att påminna om att det är maxvärden som anges, och det ur barnens perspektiv är viktigt att få så låga värden som möjligt. Detta framgår också i Ställningstaganden omgivningsbuller på ett bra sätt.

Ställningstagande Omgivningsbuller

Bra ställningstaganden, men kan gärna kompletteras med en målsättning att även arbeta med bullerreducering vid källan. T ex använda s.k. tyst asfalt, krav/rekommendationer på däck med låga bullernivåer, sänkta hastigheter, minskad eller förbud mot fordonstrafik på vissa platser mm.

Miljö kvalitetsnormer för luft

Här vill vi påpeka att halterna för luftkvalitetsnormerna är betydligt högre än de halter som finns angivna för miljömålet frisk luft. <https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-isamhallet/Sveriges-miljomal/Miljokvalitetsmalen/Frisk-luft/Precisering-av-Frisk-luft/>

	Miljö kvalitetsnormer luft	Miljö kvalitetsmålet frisk luft
NO2 timme	Timme 90 µg/m ³	Timme 60 µg/m ³
NO2	Dygn 60 µg/m ³	
NO2	År 40 µg/m ³	År 20 µg/m ³
Partiklar (PM10)	Dygn 50 µg/m ³	
Partiklar (PM10)	År 40 µg/m ³	År 15 µg/m ³
Partiklar (PM2,5)	År 25 µg/m ³	
Partiklar (PM2,5)		Dygn 30 µg/m ³

Miljö kvalitetsnormerna har därför egentligen inget med hälsopåverkan att göra – det finns inga säkra nivåer av luftföroreningar utan hälsoeffekterna uppstår från noll och stiger i princip linjärt. De krav som ställs på luftkvaliteten i en kommun är utifrån miljö kvalitetsnormerna. Men med en målsättning om låg hälsopåverkan, som betonas i planförslaget, bör det vara Miljö målet frisk lufts målvärden som ska eftersträvas. Även detta är dock maxvärden, och så låga halter av luftföroreningar som möjligt innebär också en mindre hälsopåverkan. Barn är här en särskilt utsatt grupp, liksom personer med sjukdomar i luftvägarna, t ex astma.

Energi

Vindkraft

Kravet på detaljplaneläggning för etablering av vindkraft föreslås tas bort. Vi stöder det förslaget. Vi ifrågasätter dock ställningstagandet Vid uppförande av vindkraftverk ska medel för nedmontering och avetablering avsättas. Ligger detta verkligen inom den kommunala kompetensen? I så fall – vilket lagrum hänvisar kommunen till för att kunna ställa ett sådant krav? Motsvarande krav ställs inte vid etablering av annan verksamhet, och strider i så fall mot kommunallagens likabehandlingsprincip.

Solenergi

Här står i texten att större anläggningar etableras även på åkermark. Vi ifrågasätter den uppgiften – det kan förekomma i enstaka fall, men som regel byggs det på sämre mark och betesmark, ofta med möjlighet för betesdrift under panelerna.

I ställningstagandena för energi slås fast att Produktion av sol- och vindenergi, biogas och

biobaserad värme ska främjas för omställning till fossilfri energiförsörjning, en målsättning som även funnits tidigare. Det är en målsättning vi stödjer. Men trots att Hässleholms kommun är den till ytan största kommunen i Skåne finns bara ett vindkraftverk i kommunen. När det gäller etablering av solkraft innehåller planförslaget enbart en beskrivning av de hinder för solkraft kommunen vill sätta upp. Det är bara i den här frågan som man uttrycker ett behov av att ändra lagtexten, istället för att bara förhålla sig till den. Det är också bara här man uttrycker en uppfattning om hur privata markägare ska använda sin mark. Kommunen bör, istället för att leta hinder för etablering av förnyelsebar energiproduktion, på ett positivt sätt stödja och underlätta etableringen, i enlighet med sin egen uttryckta målsättning. Detta sker med sedvanlig prövning av motstående intressen och befintliga naturvärden.

Näringsliv

I planförslaget sägs att det inte ska uppföras något externt handelsområde inom kommunen. Det är ett bra ställningstagande, tillsammans med ställningstagandet att Hässleholms stadscentrum ska vara kommunens viktigaste handelscentrum. Det kan dock vara viktigt att tydligare definiera vad man menar med externa handelscentrum. Det bör också åtföljas av ett ställningstagande att kommunen ska verka för att externa handelscentrum inte heller etableras i andra kommuner inom kommunens upptagningsområde. Detta för att värna handeln i den egna kommunen men också värna förutsättningarna att nå målet om minskad bilanvändning och minskat bilberoende.

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Miljökonsekvensbeskrivningen är ett omfattande och tämligen väl genomarbetat dokument. Det beskriver planförslaget och gör en bedömning av vilka konsekvenser det kan få för miljön i kommunen. Det är dock svårt att bedöma statusen på MKB:n i och med att de beskrivna konsekvenserna och de föreslagna åtgärderna inte ingår i själva planförslaget. Det framgår också under rubriken SAMMANFATTANDE REFLEKTION KRING FÖRESLAGNA ÅTGÄRDER. Där står att de åtgärder som föreslås som ett resultat av miljöbedömningen kan i vissa fall vara relevanta att integrera i planförslaget efter samrådskedet. Vi återkommer därför med bedömningen av MKB:n till utställningsskedet, då det tydligare bör framgå hur konsekvensbeskrivningar och åtgärdsförslag integrerats i planförslaget.

Vi instämmer också i förslaget i MKB:n att det är av stor vikt att innan översiktsplanförslaget antas, utvidga konsekvensbeskrivningen till att i högre utsträckning omfatta sociala aspekter – i synnerhet avseende barnkonsekvensanalyser (BKA).

Kommentar:

Vad gäller nya stambanan ingår Hässleholms kommun i Trafikverkets process med att ta fram förslag till den slutliga dragningen av nya stambanan. I detta sammanhang bidrar Hässleholms kommun med lokal kunskap som kan bidra till en bättre bild av nya stambanans konsekvenser.

Behov av utvärdering

Hässleholms kommun tackar för yttrandet som kan fördjupa aspekterna kring hållbarhetsfrågorna i översiktsplanen.

Hässleholms kommun i siffror

Översiktsplanen har kompletterats med ytterligare fakta för att få en bättre bild inom respektive ort.

Utvecklingsinriktningen

Befintliga äldre detaljplaner ändras eller upphävs när det finns ett aktuellt behov eller en förfrågan.

Stationsorterna som utgör kommunalsentrum

Kommunen är införstådd med att det krävs aktiva åtgärder och överenskommelser med markägare för att uppnå kvalitativa grönområden i tätortsnära lägen.

En formulering om att bostäder kan vara av varierade form, både småbus, flerbostadshus, radbus har lagts till i översiktsplanen. Upplåtelseformer är dock inget kommunen kan styra över.

Översiktsplanen har kompletterats med mer utvecklande texter kring kommunens tätorter.

Mobilitet och infrastruktur

Översiktsplanen har kompletterats med ett funktionshinderperspektiv.

Hälsoperspektivet och dess koppling till luftkvalitet och fysisk aktivitet i form av gång- och cykel har förtydligats i översiktsplanen.

Då översiktsplanen har tidsperspektiv 2040 har planen kompletterats med ett resonemang kring alternativa färdmedel för person- och godstransporter.

Översiktsplanen är tydlig med att de cykelleder som anläggs är genomtänkta och håller god kvalitet. I översiktsplanen vägs hela kommunens möjligheter in att ställa om till ett hållbart resande till år 2040.

Natur och friluftsliv

Översiktsplanen beskriver de tätortsnära naturområdenas höga rekreativa och sociala värden. Meningen "Strandskydd gäller vid alla kuster, sjöar och vattendrag." har ändrats. I Skåne gäller strandskydd bara i utpekade områden.

Klimatanpassning

Granskningshandlingen har fördjupats och förtydligats angående behovet av samt förslag på fler klimatanpassningsåtgärder.

Vatten

Granskningshandlingen har kompletterats med aspekter som rör vatten kopplat till klimatförändringarna.

Buller

Texten i granskningshandlingen har korrigerats så att det framgår att buller är ett av de största miljörelaterade folkhälsoproblemen. Granskningshandlingen har även kompletterats med en målsättning om att även bullerreducering vid källan ska eftersträvas.

Miljö kvalitetsnormer för luft

Granskningshandlingen har kompletterats med Miljömålet frisk lufts målvärden och att dessa ska eftersträvas.

Energi

Yttrandet har inte kunnat tillmötesgå avseende solenergi/vindkraftverk.

Näringsliv

Begreppet externt handelscentrum har tagits bort i granskningshandlingen.

Miljökonsekvensbeskrivning

Granskningshandlingen har kompletterats med en konsekvensbeskrivning som även omfattar de sociala och ekonomiska konsekvenser utöver de redan redovisade miljökonsekvenserna.

5.5 Hästveda Intresseförening

Hästvedas Intresseförening lämnar synpunkter på förslag till ny översiktsplan. (ÖP)

Nya bostäder

Att i ÖP planera för enbart 10 nya bostäder som måste byggas till 2030 är en alltför låg parameter för att påvisa satsning i stationsorten Hästveda. För att stödja ortens samhällsutveckling inom olika områden behövs minst 40 nya bostäder till 2030. Nybyggnation har varit mycket eftersatt under lång tid.

Passagen under järnvägen som kritisk flaskhals

I ÖP är det viktigt med tydligt ställningstagande om förbättring av passagen som en viktig och prioriterad fråga i Hästveda. Trafikverkets åtgärdsstudie Å VS LV 1935 järnvägsviadukt i Hästveda bekräftar att passagen är för trång för alla trafikanter. Åtgärdsförslag ingår i studien. Som enda förbindelse för de olika delarna av orten är passagen ett hinder för utvecklingen av boende, företagande och besöksnäring. För sågverket som är ett mycket viktigt företag på orten med flera arbetstillfällen är en expansion aktuell. Tillstånd för fler tunga transporter genom nuvarande fordonspassage kommer sannolikt inte att godkännas av Trafikverket. Företagets framtid på orten är därmed osäker. Den smala G/C-vägen genom passagen som även är skolväg saknar bredd för möten mellan olika trafikanter.

Mer attraktivt centrum

Ställningstagandet i ÖP för upprustning av förfallna och förvanskade miljöer är bra och mycket viktigt för samhällsbilden. Hässleholms kommun behöver i ÖP förtydliga sin uppgift med inlösen av fastigheter med tomma lokaler för att möjliggöra omgestaltningar till nya verksamheter som bidrar till förtydligande och försköning av centrum.

Industrimark

Hästveda har drabbats hårt med minst 250 förlorade arbetstillfällen de senaste åren. I ÖP är det därför viktigt med ställningstagande om projektering av den kommunägda marken vid Rv 23 för att underlätta och korta ledtider inför nyetableringar av företag. Förberedd industrimark saknas. Nuvarande lediga industritomter nära bostäder medger inte industrietableringar.

Trafikplats vid Rv 23

Vid ut- och infarten behövs en mer trafiksäker och smidigare trafikplats tas fram. Förbindelsen och anslutningen till Rv 23 är en viktig del av infrastrukturen för Hästveda med omnejd. Här finns ökande blandad trafik med kollektivtrafik och långa tunga fordon.

Lillasjön

Lillasjön med naturområde saknas i ÖP. Centralt i Hästveda finns vid Lillasjön ett välbesökt och uppskattat rekreationsområde med motionsslinga, utegym, idrottsplats och hembygdspark med vandrarhem. För att bevara helheten i naturområdet måste processen fortsätta med att rädda Lillasjön från att växa igen och övergå till ett träsk med hälsofarlig växtlighet. Det är långa processer att ta fram och finansiera framtida åtgärder. Att ta med Lillasjöns fortlevnad överensstämmer väl med övergripande målsättningar i ÖP som uttrycker att natur och kultur med höga biologiska värden skyddas och utvecklas.

159

Lursjön

Här behöver ÖP lyfta fram behoven av ökad kapacitet för camping och parkering. Vidare bör naturområdet runt Lursjön anges och att befintlig vandringsled utvecklas i området.

Kommentar:

Nya bostäder

Målet är att bostäderna ska vara byggda innan år 2040 och det finns inget hinder att bygga ut dessa tidigare än vad som föreslås. Det finns även möjligheter att bygga bostäder inom befintliga detaljplaner som i nuläget medger cirka 100 bostäder.

Passagen under järnvägen som kritisk flaskhals

Det finns ett pågående samtal kring viadukten, mellan Trafikverket, VIDA, Intresseföreningen och Hässleholms kommun. Det är viktigt att verksamheterna i Hästveda kan utvecklas, samtidigt som invånarnas tillgänglighet, trafiksäkerhet och trygghet behöver tillgodoses. Översiktsplanen föreslår inte exakta åtgärder som ska genomföras men pekar på att riktningen för Hästveda bör vara att både näringsliv och invånare ska kunna utvecklas och känna sig trygga. Åtgärderna löses i pågående och kommande samtal och samverkan.

Industrimark

Översiktsplanen har förtydligats med att det föreslagna verksamhetsområdet i första hand ska trafikförsörjas via befintliga anslutningar till kommunalt och statligt vägnät.

Trafikplats vid Rv 23

Översiktsplanen lyfter vikten av en säker av- och påfart vid väg 23.

Lillasjön/Lursjön

Översiktsplanen har kompletterats med text kring Lillasjön samt Lursjön för att betona deras värden. Bland annat lyfts att Lursjön pekas ut som ett av kommunens nio storområden i Naturvårdsplanen.

5.6 Matteröds byalag

Matteröd är en aktiv by med över 450 invånare, många företag och mycket aktiviteter. Vi har tagit fram en broschyr som beskriver vår by utifrån boende, besöksmål, företag, historik, föreningar. Denna bifogas detta mail.

Vi har bl a årligen:

- Midsommarfirande
- Äppelsöndag
- Byafest oftast som ”kräftskiva”
- Barnens dag (uppehåll 2019 och 2020)
- Utöver det har vi ett antal andra aktiviteter såsom tipsrundor mm

I Matterödsbygden ingår Skyrup men en fantastisk boendemiljö, en mycket aktiv golfklubb med tillhörande välskött golfbana mm som borde lyftas fram. Vi har också en mycket fin camping i Tostarp som också ingår i Matterödsbygden.

Vi anser att Matteröd måste omnämnas på samma sätt som övriga ”Landsbygdens byar” i Översiktsplanen för Hässleholms kommun.

Till yttrandet bifogas en broschyr som finns tillgänglig på miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen.

Kommentar:

För att det ska finnas behov för en fördjupning i översiktsplanen för orten är kriterierna att det finns kommunal förskola eller grundskola på orten.

5.7 Göingebygdens Biologiska Förening

Sid 7

Där står: HÄSSLEHOLMAREN ÄR STOLT OCH MÅR BRA”

Vår synpunkt: Detta förutsätter att kommunen, liksom egentligen nog hela Sverige kan bemästra problemet med nerskräpning, t ex av cigarettfimpar, plaster m m.

Sid 14

Där står: ”HÄSSLEHOLMS STADSCENTRUM SKA VARA KOMMUNENS VIKTIGASTE HANDELSCENTRUM.”

Vår synpunkt: Slopa redan nu det tilltänkta handelsområdet söder Helsingborgsvägen. lite innan Finja.

Sid 28

Där står: Mängden grönska ska ökas och bevaras, för att värna skugga och ett gott lokalklimat.

Vår synpunkt: Vi delar den målsättningen.

Sid 110

Där står: ”Becksteins fladdermus

Där bör stå: ”Bechsteins fladdermus

Sid 110

Uppdatera (modernisera) texten om Åraslövs mosse.

Sid 110

Undring: Hör texten om Ella hemma i detta dokument, som berör förhållandena i Hässleholms kommun?

Sid 117

Tilläggas kan att Hälleberga besöktes av Carl von Linné år 1749, något han berättar om i sin beskrivning av resan.

Sid 144

Viktigt att man värnar om strandskyddet.

Sid 152

Där står: Mängden grönska ska ökas och bevaras, för att värna skugga och ett gott lokalklimat.

Vår synpunkt: Instämmer. – Detta synsätt har inte alltid tidigare tillämpats av kommunen.

Sid 158

Där står: Ställningstagande Jordbruksmark

Exploatering av oexploaterad mark ska minimeras.

Vår synpunkt: Instämmer.

Sid 208

Där står: För att marken ska kunna brukas så pumpas grundvatten ut i Finjasjön. För att minska näringsbelastningen på Finjasjön bör denna mark användas till något den är bättre lämpad för, exempelvis våtmark eller betesmark. I synnerhet gäller detta den mark som kommunen i dag äger och arrenderar ut.

Vår synpunkt: Instämmer.

Sid 220

Där står: Myllrande våtmarker i kommunens Grönstrategi anges att kommunen skall arbeta aktivt för att bevara och utveckla våtmarker. Magle våtmark, en del av Hässleholms reningsverk, har blivit ett attraktivt område för växt- och djurliv likaväl som för människor.

Vår synpunkt: Viktigt att också sköta Magle våtmark så att det attraktiva området för växt-och djurlivet förblir attraktivt.

Kommentar:

Handelsområdets lämplighet ska prövas i detaljplan och stämmer överens med den fördjupade översiktsplanen för Hässleholms stad.

Felstavningen angående Bechsteins fladdermus har rättats i översiktsplanen. Text kring Åraslövs mosse har uppdaterats med att det är ett naturreservat sedan år 2001.

Texten under stycket "Ella" har förtydligats med att riksintresseområdet ligger i Höörs kommun, men att hänsyn ska tas till detta riksintresseområde vid planering i Hässleholms kommun.

5.8 Vida HN AB

Synpunkter på aktuell översiktsplan från Vida HN AB 2020-09-30

Viadukten i Hästveda.

Jag saknar konkreta åtgärder för viadukten under järnvägen. För att vi ska kunna expandera i önskad takt måste viadukten åtgärdas för att kunna ta en ökad trafik. Dessutom måste situationen för gång och cykeltrafikanter förbättras.

Dessutom behöver dagvattenstrukturen lösas, befintlig dagvattenhantering är underdimensionerad och ger översvämningar vid kraftigt regn. Då detta är den enda passagen över eller under järnvägen isoleras västra Hästveda vid kraftigt regn. Vid eventuellt nödläge på Vida HN AB har räddningstjänsten ingen möjlighet att ta sig hit, denna situationen är ohållbar och måste åtgärdas omgående!

Av och påfart RV23

I Hästveda finns ett antal transportintensiva verksamheter, som i sin tur gör att belastningen på in och utfarten från Hästveda är hög. Jag saknar i översiktsplanen konkreta åtgärder för att hantera den situationen. Jag anser att man bör utvärdera ordentliga av och påfarter!

Kommentar:

Viadukten i Hästveda

Det pågår för närvarande ett samtal mellan Trafikverket, VIDA, Intresseföreningen och Hässleholms kommun om viadukten under järnvägen. I översiktsplanen kommer inte förslag på exakta åtgärder pekas ut, utan frågor om viadukten får lösas inom ramen för pågående och kommande samtal och samverkan.

Av- och påfart RV23

Översiktsplanen har kompletterats med information om trafiksituationen vid Hästvedas av- och påfarter. En vidare diskussion får föras med Trafikverket om behovet av åtgärder.

5.9 Hotel Vita hästen

Vi önskar gärna att lämna några synpunkter om översiktsplanen fram för allt för Hästveda:

- Hastighet: Hässleholm kommun är en av de sista kommuner som har fortfarande 50 kmh i byn och det finns redan en stor andel av analyser att 40 kmh skaffar mer trygghet och säkerhet
- Bygatan i Hästveda: kommunen förslog till förskolan Änglabus att använda Hantverksgården som förskolans del för flera månader, men på Bygatan kör en stor del av bilar (och traktorer) för fort och detta med en icke existerande trottoar. Nu planerar kommunen att barnen ska gå till fots 2 gånger om dagen från Hantverksgården till Änglabus på den gatan, som är absolut den farligaste av hela Hästveda. Minimum skulle vara att sänka där hastigheten, fixa en riktig trottoar (som ni nyligen gjorde på Stobyvägen i Hässleholm, varför aldrig i andra byar?) och ha asfaltbemålning med även övergångsställe om man kommer från Kolbergavägen. Då kunde föraren minst veta var precis borde man stanna. Vidare skulle man äntligen fixa hastighetbegränsade föremål vid byns ingång: 2x Östra Störgatan, 1x Sjørödsvägen, 1x Bygatan (fram för allt på den S-Kurvan är det jättefarligt, det finns bara familjer med barn, förskolan, kyrkan med bl.a. äldre personer som tvingas att byta sida eftersom trottoaren upphörs mitt i kurvan). Kör man från Hästveda till Osby så finns det i Osby t.ex. en bra hastighetsbromsare samt en acceptabel trottoar. Om kommunen önskar ha så många familjer med barn i Hästveda, så behövs också skaffa trygghet för dem, men också nöjesområde med flera lekplatser (det finns aktuell bara 3 lekplatser i Hästveda för en ganska stor andel av barn).
- Hästveda centrum: centrumen är i katastrofal skick med en dåligt beväxt park (lite mer blommor kunde vara bra om ni gör om flera gånger om året alla rondeller i Hässleholm, so kräver man inte för mycket här). Det finns några byggnadsruiner som man skulle ta hand om (Östra Storgatan 16, Karlavägen 7, Bygatan 8, etc.). Hästveda gör aktuell en jättedåligt intryckt på besökare, vilken vi kan bara bekräfta från våra hotell- och stuggäster och resenärer till vår resebyrå

Kommentar:

Granskningshandlingen har kompletterats med vikten av att ta fram en hastighetsplan för kommunen.

5.10 Länsförsäkringar Göinge – Kristianstad

Enligt SMHI står Skåne inför klimatförändringar som innebär en beräknad uppvärmning på 3-4 grader i slutet av seklet. Antalet torra dagar förväntas öka från ca 15 till 30-50 dagar per år samtidigt som risken för kraftiga skyfall ökar.

Årsmedelnederbörden beräknas öka med 15-25% och i norra Skåne kan vintertid nederbördsökningen uppgå till 50%*.

Det förändrade klimatet ställer krav på ett robustare samhälle och långsiktigt ansvarstagande. Det är därför synnerligen angeläget att beakta risker för framtida naturskador inför kommande detaljplanering och bygglov.

I en vanlig villaförsäkring ingår skydd vid naturskador såsom till exempel skyfall och översvämning. I ett längre perspektiv riskerar dock enskilda fastighetsägare att hamna i kläm om exploatering tillåts på områden som kan komma att påverkas av upprepade framtida naturskador. Återkommande översvämningar i en villa orsakade av naturskador kan inte anses oförutsedda, vilket är en grundprincip för försäkringen. Hänsyn måste därför tas till fastigheters hela livslängd - normalt minst 100 år - annars riskerar fastighetsägare stå med fastigheter som faller i värde eller rent av tappar hela sitt marknadsvärde då hus som drabbas av återkommande naturskador inte går att sälja.

Vi efterlyser därför ett långsiktigt ansvarstagande genom att beakta risker för framtida naturskador vid fastställande av detaljplaner.

Länsförsäkringar Göinge-Kristianstad har mer än 180 års erfarenhet av att riskhantering i Hässleholm och vi vill gärna bidra med vår kunskap i det viktiga klimatanpassningsarbetet för att minska riskerna och kostnaderna för såväl samhället i stort som för enskilda fastighetsägare. Vi välkomnar inbjudan till fortsatt dialog inför kommande detaljplanering och bygglov.

[*https://www.smhi.se/polopoly_fs/1.95718!/Menu/general/extGroup/attachmentCollHold/mainColl1/file/Framtidsklimat_i_Sk%C3%A5ne_L%C3%A4n_Klimatologi_nr_29.pdf](https://www.smhi.se/polopoly_fs/1.95718!/Menu/general/extGroup/attachmentCollHold/mainColl1/file/Framtidsklimat_i_Sk%C3%A5ne_L%C3%A4n_Klimatologi_nr_29.pdf)

Kommentar:

Granskningshandlingen har fördjupats och förtydligats angående behovet av samt förslag på fler klimatanpassningsåtgärder.

5.11 FMCK Hässleholm

Här kommer några punkter som vi tycker skall vara med i synpunkter på samrådsförslag på ny översiktsplan för Hovdala i Hässleholms kommun.

- Det måste finnas plats för alla friluftsvksamheter i kommunen. Förslaget utesluter vår verksamhet och även till viss del andra aktiviteter blir lidande.
- Kommunens tidigare tolkning av bullerfria zoner har förbjudit vår verksamhet. De bullerfria zonerna eller tolkningen av dem bör kunna flyttas och ändras.
- Bullerutredning och mätningar gjord av tredje part visar att bullret från vår verksamhet är minimalt.
- Vår verksamhet är begränsad till maximalt 7 timmar i veckan fördelat på två tillfällen.

Kommentar:

Hässleholm är en stor kommun och det finns plats för FMCK's verksamhet. Kommunen har visat flera alternativ som klarar miljöbalkens krav på lokalisering dvs en plats där syftet kan nås med minsta intrång för människor och miljö. Översiktsplanen hanterar inte enskilda intressen utan er verksamhet studeras närmare i en egen process.

5.12 SMC Skåne

Sitter och tittar igenom Trafikstrategier 2030 och blir lite besviken...

I stora drag ser det bra ut - MEN.....

Jag saknar strategier för oskyddade trafikanter i form av ”Motordrivna Tvåhjuliga Motorfordon”, dvs mopeder, skotrar och motorcyklar.

Jag kan inte hitta ett enda ord om dessa i strategierna eller Översiktsplanen. Kanske har jag missat något. I så fall ber jag om att få bli uppläst om de punkterna.

Saknaden gäller i alla fall t ex parkering, evt körvägar/-gator, laddmöjligheter, mm, för dessa fordon och även trehjuliga motordrivna fordon.

Allt fler eldrivna mopeder och motorcyklar säljs i Sverige.

Dessa är miljövänliga avseende utsläpp och buller. De främjar framkomligheten, speciellt i tätorter och då i synnerhet under sk rusningstrafik.

I Hässleholm är det många, särskilt ungdomar, som färdas på motordrivna tvåhjulingar, exv till- och-från skola, praktikplatser, fritidsaktiviteter, hem, feriejobb, osv.

Speciellt nu då busstrafik och skolskjutsar har de facto begränsningar, såsom indragna turer, reducerad turtäthet, ändrade regler. Fler anledningar, som jag inte känner till, finns säkert också.

Vid cykelparkering får endast trampcyklar, kanske sparkcyklar och mopeder klass 2 (mopeder med högsta hastighet 25 km/h) parkeras enligt trafiklagen.

- Var skall då moped klass 1 (mopeder med högsta tillåtna hastighet 45 km/h) parkera? Enligt samma regler gäller parkeringsruta för bilar för moped klass 1 (EU-moped) och även Motorcyklar.

I Hässleholm har inte jag hittat särskilt många parkeringar avsedda för mopeder klass 1 och MC. Irritationen hos bilister är inte alls oförståelig om det är en moped eller MC som – korrekt enligt lagen - står ensam i en P-ruta.

I en del städer, t ex Linköping, är det gratis för tvåhjulingar att parkera på sk ”döda utrymmen” i kommunala parkeringshus, utrymmen som ändå inte kan användas av bilar, utrymmen som inte blockerar utrymningsvägar, in- eller utgångar.

Det finns indikationer på att vissa ägare av moped klass 1 skruvar av sina registreringsskyltar för att slippa betala p-avgift för p-ruta och då kunna parkera vid en cykelparkering. Om det även sker i Hässleholm är jag tveksam till. Dock - en fundering om vem som ska kunna/ha kunskapen att avgöra om en moped är klass 1 eller klass 2.

Vad jag saknar i Hässleholms Trafikstrategier är planer och tankar för just dessa fordon.

- Hur ställer sig Hässleholm till dessa fordon och deras förare och passagerares säkerhet?

Exempel på städer som tagit med tvåhjuliga motordrivna fordon i sina strategier och översynsplaner är Helsingborg och Melbourne i Australien. Självklart är inte dessa städer jämförbara med Hässleholm vad gäller storlek och trafikintensitet. De har dock beslutat att agera, enligt sina speciella förutsättningar, för att på så vis även få med dessa oskyddade trafikanter i ambitionen om nolltolerans avseende trafikolyckor.

Ytterligare en fråga att på sikt ta i beaktande är att vissa modeller av ”eldrivna trampcyklar” får färdas i 45 km/h och per definition är då att betrakta som fordon där kravet är ”påtagen hjälm” samt andra krav som skiljer sig från ”vanliga cyklar”!

- Är Hässleholms kommuns trafikansvariga kunniga om detta?
...hur detta kan/ska/bör hanteras; ett exempel kan gälla parkering.

Kommentar:

Översiktsplanen för Hässleholms kommun är ett strategiskt dokument med uppgiften att på ett övergripande plan beskriva utvecklingen i stationsorterna, byarna och på landsbygden. Strategier för oskyddade trafikanter i form av tvåhjulinga motorfordon (dvs mopeder, skotrar och motorcyklar) tas inte fram i översiktsplanen. En ambition i översiktsplanearbetet är dock att alla trafikslag ska belysas ur ett generellt perspektiv.

5.13 LRF:s kommungrupp i Hässleholm

Yttrande på Översiktsplan för Hässleholm kommun

LRF:s kommungrupp i Hässleholms kommun tackar för att ha getts möjlighet att yttra sig med förlängd tid över förslag till Översiktsplan

Inledning

Översiktsplanen nämner ofta kommunens vackra och omväxlande natur och det tycker vi som är med och skapar den känns bra. I Skåne är andelen privatägd mark högre än i övriga landet vilket bidrar till att landskapet har stor biologisk mångfald och är välskött. All mark i kommunen är eller har varit brukad och i bilaga 1 beskriver vi vilken resurs våra företag är för att uppnå flera av målen i ÖP. Staden kan i sig själv inte vara en tillväxtmotor utan behöver näring från det ni benämner Landsbygd.

Vi önskar en tätare dialog mellan kommunen och de gröna näringarna och ser positivt på de kontakter som etablerats. På den långa listan av medverkande till ÖP finns vad det verkar ingen representant för de privata markägarna på "Landsbygd" vilket är olyckligt. Tanken att huvuddelen av nya bostäder ska uppföras nära kollektivtrafik får på intet sätt hindra bygglov på andra platser utan måste vara möjligt även i små byar. Nya drivmedel kommer att ersätta de fossila och ska kommunen utvecklas måste det bo och verka människor i hela kommunen.

Det finns en motgående rörelse till urbanisering och inflyttning till staden. Vi ser att unga människor vill leva mer naturligt och hållbart på landet med hög livskvalité. Naturen beskrivs i ÖP som oerhört viktig för de som bor i samhällena och då är det naturligtvis ännu bättre för hälsan att bo där. Tillgång till seniorboenden nära service hade frigjort boende på landet för yngre och avlastat hemtjänsten från många resor.

När det i ÖP står att naturen ska bevaras förutsätter vi att det betyder att pågående markanvändning som skogs- och jordbruk ska värnas gentemot planläggning för industriområde, infrastruktur mm.

Fakta om jord- och skogsbruket (inklusive trädgårdsnäringen) i Hässleholms kommun.

I kommunen finns ca 750 företag inom grön näring som omsätter ca 1 miljard kronor. Dessa företag sysselsätter ca 900 förvärvsarbete vilket gör jord- och skogsbruket till en av kommunens största arbetsgivare vilket inte framgår på s.24. LRF kommungrupp i Hässleholms kommun representerar för över 1400 medlemmar, vilket också visar storleken och betydelsen den gröna näringen samt landsbygden står för i kommunen. 28% av arealen i kommunen är jordbruksmark och ca 58% är skogsmark. Den ekologiska produktionen uppgår till ca 12% av jordbruksmarken (vilket är högt för Skåne). En stor del av jordbruksmarken är vall- och betesmarker och kommunen har många betande djur för mjölk-, nöt- och fårproduktion (lamm). Betande djur har stor betydelse för den biologiska mångfalden och bidra till att hålla landskapet öppet. Utan betande djur kommer mycket av denna biologiska mångfald att försvinna och landskapet bli mer slutet.

Jordbruksmark har stor betydelse för livsmedels- och energiproduktionen samt för klimatomställningen. Livsmedel är med på listan över de mest samhällsviktiga verksamheterna (12 st.) Vi anser att mark för jordbruksproduktion skall skyddas mot exploatering i största möjliga mån. I miljöbalken 3 kap. 4§ står "Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk".

Åkermarken i Sverige är klassificerad från 1 – 10 och det är i huvudsak i Skåne det finns mark med de högsta klassificeringarna 8 – 10. Merparten av jordbruksmarken i Hässleholms kommun har en lägre klassificering. Dock är även den lägre klassade åkermarken en ändlig

resurs, vars skydd bör stärkas. Miljöbalkens bedömer inte skyddet utifrån jordbruksmarkens klassificering utan all jordbruksmark, även vall och betesmarker, har ett lagligt skydd.

Länsstyrelsen i Skåne har kommit med ett skarpt besked när det gäller byggande på åkermark. Jordbruksmarken får bara bebyggas om det finns väsentliga samhällsintressen i bebyggelsen. Länsstyrelsen skriver vidare ”Jordbruksmarken i Skåne är viktig för hela landet, och all exploatering av den påverkar folkhushållningen”.

LRF anser att kommunen skall vara restriktiv gällande byggande på åkermark i anslutning till tätorter i kommunen. Dock är det viktigt att undantag för byggande möjliggörs på landsbygden för generationsboende samt personal inom den gröna näringen eller andra landsbygdsföretag, även om byggandet berör åkermark. Detta för att vi skall kunna behålla och utveckla landsbygdsboende och företagande inom livsmedelsproduktionen som måste ses vara ett väsentligt samhällsintresse. Boende i anslutning till företagandet på landsbygden är en förutsättning för ett aktivt grönt näringsliv.

Det är också viktigt att Hässleholm kommun lyfter blicken och ser sig själv i ett globalt, nationellt och regionalt perspektiv. D.v.s. var och hur skall Skåne växa för att intentionerna i målen klimatomställningen, energiomställningen och livsmedelsstrategierna. LRF är därför positiv till att Region Skåne arbetar med att ta fram en ”regional Översiktsplan för Skåne” där man ser Skåne utifrån ett helikopterperspektiv istället för ”stuprörsperspektiv”

Livsmedelsstrategi för ökad självförsörjning

Sveriges riksdag och Region Skåne har beslutat om riksomfattande och regionala livsmedelsstrategier. Målsättningen med dessa strategier är att öka självförsörjningsgraden av livsmedel genom att öka den svenska livsmedelsproduktionen. Sveriges självförsörjningsgrad är ca 50%, dvs. varannan tugga vi äter är importerad. Sverige är bara självförsörjande på mjöl, socker och morötter (en ganska torftig kost). Skåne står för ca 30% av Sveriges livsmedelsproduktion och ca 45% av produktionsvärdet.

Hässleholm kommun bör därför i sin Översiktsplan ta större hänsyn till den förändring som nu sker med livsmedelsstrategierna och öka upphandlingen av lokala och svenska livsmedel. LRF föreslår att Hässleholm kommun tar fram en egen livsmedelsstrategi för att garantera kommuninnevanorna tillgång till mat och vatten.

Regn och svårigheter att etablera höstgrödor 2017, svår torka under 2018 och coronapandemin 2020 visar på behovet att skydda jordbruksmark mot exploatering. Det som har hänt de senaste åren kan komma att upprepas. Många klimatforskare befäradar att olika väderfenomen kommer att bli mer vanliga och vara ett mer naturligt inslag när det gäller vädret. Svår torka vissa år och intensiv nederbörd andra år.

Skogsstrategi

Regeringen har antagit ett Nationellt Skogsprogram och utifrån detta har en Skånsk Skogsstrategi tagits fram av en brett sammansatt styrgrupp. Visionen lyder: Den skånska skogen ska i samklang med det nationella skogsprogrammet bidra till fler jobb, hållbar utveckling och gynnandet av en växande bioekonomi. Det görs genom att utveckla och aktivt förvalta det skånska gröna guldets, nu och i framtiden.”

Bilaga 2 visar prioriterade insatser och aktiviteter i strategin. Flera av insatserna berör områden i ÖP och som Hässleholm kan ha nytta av att engagera sig i.

LRF är positiva till Allemansrätten och att allmänheten ges möjlighet att besöka våra marker och skogar. Dock får inte friluftslivets intressen inverka på den pågående markanvändningen utan gå hand i hand med denna.

Skogen har en viktig roll i klimatomställningen (se nedan).

De Gröna Näringarna och klimatomställningen

Förutom att producera livsmedel, energi och förnyelsebara material så har de gröna näringarna en stor betydelse för klimatomställningen och för att nå det fossilfria samhället.

Ca 80–90% av de klimatpåverkande växthusgaserna som släpps ut i Sverige absorberas av jord- och skogsbruket. En välkött och produktiv skog bidrar inte bara med pappersprodukter, träprodukter och förnybar energi utan är också en kolfälla som kraftigt reducerar växthusgaserna.

LRF vill se ett ökat byggande i trä i kommunen. Skogar som läggs i reservat och där virkesuttag förbjuds saknar betydelse i klimatomställningen. Dessa skogar och marker kan på sikt istället tillföra växthusgaser. Därför förutsätter vi att förslaget i ÖP att ”Minst ett naturreservat ska finnas i anslutning till varje stationsort” vägs mot kommunens klimatstrategi och bör liksom kommunens andra reservat ha skötselplaner som istället bidrar till den biobaserade cirkulära ekonomin och gynnar friluftslivet. I länsstyrelsens reservat är det inte ovanligt med begränsningar för allmänhet och fritidsaktiviteter.

Även åker-, vall-, ängs- och betesmarker binder koldioxid, vilket gör att växtodling och betande djur i Sverige har en mindre påverkan på klimatet än om vi importerar livsmedel från andra länder. Ca 70% av klimatpåverkan som kommer från den mat vi äter uppstår i andra länder.

Därför är det av stor betydelse att den kommunala upphandlingen av livsmedel sker så lokalt som möjligt och att man i upphandlingen ställer samma krav på importerad mat som ställs på svenska livsmedel. Det är orimligt att samhället ställer krav som fördyrar svensk livsmedelsproduktion samtidigt som man importerar livsmedel som är producerad under helt andra förhållanden.

Därför föreslår LRF:s kommungrupp i Hässleholm att kommunen skall ställa samma krav på importerad mat i upphandlingar som görs för svenskproducerade livsmedel.

För att klara de mål på klimat- och energiområdet som riksdag och regering ställt sig bakom krävs ett starkt och aktivt jord- och skogsbruk i kommunen. För att detta skall uppnås krävs

- att jord- och skogsbruket skall värnas gentemot motstridiga intressen;
- att kommunen skall medverka till att det skall vara enkelt att vara företagare/jordbrukare inom de Gröna Näringarna i Hässleholm kommun.

Jord- och skogsbruket är även en viktig del i energiomställningen. Byggnader och marker kan användas för solceller och vindkraft för elproduktion. Gödsel från djurhållning och rester eller produkter från växtodlingen kan ge biogas.

För varje miljon kronor som jordbruket ökar i omsättning så ger det 2,5 nya jobb (för näringslivet i övrigt är motsvarande siffra 1,42 jobb). En satsning och utveckling av De Gröna Näringarna är bra för jobben, klimatet och miljön i Hässleholm kommun. Utöver detta så skapar jord- och skogsbruket det varierade landskapet som är kännetecknande för kommunen samt värdefulla naturmiljöer med hög biologisk mångfald. På flera ställen i ÖP förekommer påståendet att naturområden bör skyddas utan att ange hur detta skydd ska se ut. Det är bättre att ange att naturen ska bevaras vilket den oftast görs bäst om pågående markanvändning fortsätter.

Under ämnet ”Klimatanpassning” kan man notera att tanken att etablera ”branddammar” för användning vid skogsbränder inte finns med och att dessa med fördel kan kombineras för hjälp vid häftig nederbörd/snösmältning.

Övergödning är ett begrepp som bör bytas ut mot näringsläckage. Näringsläckage kan uppstå på många olika sätt och är ett bättre ord än övergödning som pekar ut lantbrukare som skulle gödsla för mycket på sina marker. Då detta i stort sett helt eliminerats, inte minst genom programmet Greppa Näringen, bör man använda begreppet näringsläckage och sedan ange

var ifrån näringen kommer. Det kan vara jord- eller skogsmark som läcker, avloppsanläggningar, våtmarker, sjöar osv.

Natur, friluftsliv och tysta områden.

Utpekade områden som innefattar privat mark får inte beläggas med restriktioner som bryter mot äganderätten i svensk grundlag.

Ekosystemtjänster

En av de viktigaste ekosystemtjänsterna är den försörjande, till exempel produktion av livsmedel och skogsråvara. Detta borde förtydligas och utvecklas mer i ÖP och kopplas ihop med livsmedelsstrategierna och skogsstrategierna. En förutsättning för oss människor är att vi kan få mat på bordet varje dag. När kommuner lyfter fram ekosystemtjänsternas betydelse så glöms jord- och skogsbruket bort. Vill vi ha rik biologisk mångfald så krävs livsmedelsproduktion i form av betande tamdjur.

Miljö hälsa och säkerhet.

Här efterlyser vi kommunala skogsbrandsskydd som branddammar och iordningställande vid sjöar så brandfordon kan komma till och fylla på vatten, mobiliseringsplaner mm
Säkerhetskit bestående av containers med elaggregat mm att placeras ute i byarna (förebild från Jämtland)

Bevattning

Nedan citat finns beskrivit i ÖP

"Mark- och miljödomstolen har den senaste 10-årsperioden generöst utdelat tillstånd för uttag av grundvatten för jordbruksbevattning så länge som uttaget ett "normalår" inte överskrider tillrinningen ett "normalår". Miljönämnden och Hässleholms Vatten AB har länge stridit emot detta synsätt dels ur resurshushållningssynpunkt då det inte är rimligt att vi i vår kommun och region som är lyckligt lottade med hyfsat rikligt med drickbart grundvatten ska ta oss rätten att använda detta för bevattning av "okänsliga grödor" som potatis och sockerbetor. Kommunen accepterar att grundvatten brukas för bevattning av jordgubbar och grönsaker (som inte är rotfrukter) för direkt konsumtion.

Dock anser kommunen att tekniken med kaskadbevattning vara i strid med miljöbalken då det finns mindre resurslösande teknik som till exempel droppbevattning. För bevattning av potatis, sockerbetor mm bör lantbrukaren i stället använda uppsamlat ytvatten (som innehåller näringsämnen och kanske bekämpningsmedel som vi inte vill ha ut i åarna) En bonuseffekt är att bevattningen inte ger den kyleffekt på grödorna som grundvattnet gör.

Dels är det feltänkt att räkna på ett "normalår" då dels nederbörden inte är jämnt fördelad över året, utan vi har den lägsta tillrinningen på sommaren när uttagsbehovet är som störst. Detta späds ju sedan på av att behovet av bevattning blir större ett torrår då även tillrinningen är lägre. Det som då händer inte är att vattentäkterna plötsligt sinar utan "sänketratten" blir större och därmed sugs det in vatten från ett större område än vad vattenskyddsområdet täcker. Grundvattnet i de stora grundvattenfyndigheter vi har i Vinslöv - Ignaberga och Tyringe - Mjölkalånga måste skyddas för nuvarande och kommande generationers dricksvattenförsörjning i ett regionalt perspektiv".

Denna skrivning i ÖP bör helt utgå eftersom den saknar legitim grund. Det kommunen gör är att man underkänner den lagstiftning som prövas av Mark- och Miljödomstolen. Mark- och Miljödomstolen är mycket noggrann i sitt ställningstagande när vattendomar beviljas. Det är synnerligen anmärkningsvärt när man bland annat skriver att "kaskadbevattning är i strid mot miljöbalken" Kommunen måste här påvisa vad denna ståndpunkt baseras på.

Kommunen anser också att bevattning av till exempel potatis och sockerbetor inte skall ske med grundvatten. Bevattning föreslås ske via ytvatten till exempel dammar. Även detta är anmärkningsvärt. Att anlägga bevattningsdammar prövas av myndigheter och eventuellt

domstolar. Dammar kan inte heller anläggas var som helst och när dammen är anlagd inträder strandskydd.

När det gäller frågor kring bevattning och dammar för bevattning så är detta inte en kommunal fråga utan prövas utifrån gällande lagstiftning av Länsstyrelser och domstolar.

Vattenskyddsområden

Vattenskyddsområden kan behövas för att skydda vattentäkter. LRF arbetar tillsammans med Jord- och skogsbruket för att minska sin miljöpåverkan och mycket har gjorts de senaste åren. Det är viktigt att alla beslut bygger på vetenskaplig grund. Det kan vara positivt att markera hela tillrinningsområdet utan att området utpekas som en tertiär zon. En tertiär zon är juridiskt rättsosäker. En förändring i Naturvårdsverkets föreskrifter kan komma att påverka markanvändningen i framtiden utan att markägaren har möjlighet att pröva saken juridiskt. Enligt miljöbalken skall man inte inrätta större restriktioner än vad som är motiverat. Vi ifrågasätter saklig grund för att förbjuda mark och bergvärme i yttre vattenskyddsområden. Det finns inga sådana ställningstaganden/riktlinjer i resten av landet.

I ÖP läggs stort fokus på att utöka vattenskyddsområden för att säkra tillgången på dricksvatten. Detta ska dock inte ses som den enda möjliga lösningen. Kommunen bör även verka för bättre vattenhushållning och effektivisera sin rening av råvatten och inte i onödan låta 20 % av råvattnet gå till spillo i reningsprocessen (Galgbacken).

Dagvattenhantering

Vatten från hårdgjorda ytor kan orsaka stora problem genom större och snabbare flöden i vattendrag. De ökande flödena kan leda till översvämningar, ursköljning av näringsämnen och försämrad biologisk mångfald. Utöver direkta översvämningsskador medför de ökade och förändrade flödena även ökade kostnader för framförallt markägare och brukare i form av underhåll av markavvattningsanläggningar och skyddsåtgärder. Om kommunen avser att koppla in dagvattenhanteringen i befintligt dikningsföretag så måste man först konstatera hur mycket ytterligare vatten dikningsföretaget kan hantera och eventuellt anlägga utjämningsdammar. Kommunen skall också ingå i dikningsföretaget med andelar som motsvarar den vattenmängd som tillförs dikningsföretaget. Det är även viktigt att befintliga dikningsföretag underhålls och skötts enligt de beslut som gäller.

LRF är positiva till att kommunen i ÖP har lyft dagvattenhanteringen och siktar på att finna lösningar för nya såväl som befintliga system.

Boende och service på landsbygden

För att kunna bo och bedriva företagande på landsbygden krävs bra kommunikationer både vad gäller post, vägar, mobilnätet, bredband och kollektivtrafik. Skall företagandet utvecklas på landsbygden så krävs att "livspusslet" fungerar även för företagarens familjemedlemmar. Det kan handla om kollektivtrafik, förskola, skola, livsmedelsbutiker och cykelvägar mm.

Det nämns ingenting om måluppfyllelsen med fiber till alla. Hur långt har man kommit? Fiberutbyggnaden är av stor vikt för en levande landsbygd och näringsliv på landsbygden. Likaså behöver kollektivtrafiken värnas och utvecklas även i och mellan mindre orter i kommunen.

LRF anser att kommunen skall vara restriktiv avseende byggande på jordbruksmark. Men undantag skall göras gällande små byar utanför Hässleholms centralort. Här kan utökat boende vara av avgörande betydelse för att den lokala servicen kan finnas kvar. Utbyggnad i bara goda kollektivtrafiklägen får inte innebära att etableringar på ren landsbygd förhindras då detta omöjliggör en levande landsbygd.

Gång- och cykelvägar

Att säkerställa och möjliggöra cykling även på landsbygden ökar boendemöjligheten och

servicen. Gång- och cykelleder måste dock utformas och anläggas med minimal påverkan på jord- och skogsbruket och i samverkan med berörda markägare. Vid planering av cykelvägar skall stor hänsyn tas så gods- och lantbrukets transporter inte försvåras. Det är viktigt att cykelmöjligheter skapas på separat cykelbana vid ombyggnationer av större vägar till sk. 2+1 vägar. Detta är framförallt viktigt i landsbygdsområden som saknar kollektivtrafik. För ungdomar, turister och andra medborgare som saknar möjlighet till bil är det viktigt att cykelvägar säkerställs tillsammans med Trafikverket.

Pågående ombyggnad av rv 23 till 2+1 väg, sträckan Tjörnarps-Sandåkra. Här saknas planering av cykelväg norr om N. Mellby-Sandåkra. Förutsättning för att cykla tex. Vinslöv-Sösdala saknas. Även boende i detta område norr om N.Mellby saknar cykelmöjlighet mot Hässleholm längs rv 23. Turistmål som Tykarpsgrottan blir begränsat att nå med cykel från söder.

Naturturism

Se bilaga 2.

Naturturism är en växande näring. Inte minst har detta märkts under den pågående pandemin. Fler människor har rört sig i naturen vilket är positivt för folkhälsan. Det negativa är de ökade förslitningsskador på naturen, en ökad nedskräpning och bristande hänsyn på pågående markanvändning. Inte störa och inte förstöra är ledorden för Allemansrätten. Att fler får uppleva och njuta av vår natur i kommunen är positivt.

Allemansrätten är till för allmänheten. När kommersiella företag eller föreningar vill nyttja naturen så är det viktigt att det görs i samförstånd med markägare. LRF har tillsammans med Naturturistföretagarna tagit fram ett antal avtal som juridiskt reglerar hur ”annans” mark kan användas för naturturism. Kommunen bör informera om att dessa avtal finns. De finns även tillgängliga på LRF hemsida.

Höghastighetståg

Precis som kommunen delar vi åsikten om att höghastighetsbanan bör förläggas längs befintliga spår och undvika nya barriärer i landskapet. Vi anser att max hastigheten ska vara 250 km/h. LRF har ställt sig positiva till fyra spår mellan Lund och Hässleholm. Vi tror att detta är nödvändigt för att klara den regionala tågtrafiken.

Övrigt

Remisstider för remisser som kommer under semesterperioden måste vara betydligt längre än annars.

Natura 2000 & friluftslivet:

Vieåleden och Hörlinge ängar. Dragflotten är olycksdrabbad och en säkerhetsrisk och Hässleholms kommuns ansvar. Vad hände med den vackra träbron det var tal om för några år sedan?

Kultur:

vi efterlyser visioner för byarnas kulturliv t.ex. stöd till lokaler, aktiviteter och bokbussar.

Mobilitet/kommunikationer.

Efterlyser möjligheter för ungdomar boende i byarna att kunna resa till gymnasieskolorna. Takten på fiberutbyggnaden är under all kritik.

Kommentar:

Inledning

Privata markägare har möjlighet att inkomma med synpunkter under den allmänna samrådtiden.

Översiktsplanen kommer att förtydligas vad gäller bygglösgivande på landsbygden och i orterna.

Fakta om jord- och skogsbruket (inklusive trädgårdsnäringen) i Hässleholms kommun
Översiktsplanen kompletteras med den fördjupade informationen om jord- och skogsbruket ovan.

En generell text för orterna har lagts till, där vi beskriver att förtätning prioriteras framför att ta jordbruksmark i anspråk. En karta med klassning av jordbruksmarken har lagts till för hela kommunen. Under kapitlet mark och vattenanvändning har respektive Ortsbeskrivning kompletterats med en text som tydliggör om nya föreslagna åtgärder berör befintliga värden, till exempel jordbruksmark. Ett ställningstagande kring bostadsbyggande på mark utanför orterna har lagts till som bland annat tar hänsyn till frågor gällande kommunalt VA, kollektivtrafikförsörjning, barns skolväg, gång- och cykelvägar och bilberoende. Översiktsplanen har kompletterats med berörd lagstiftningstext från miljöbalken.

Hässleholm kommun lyfter blicken i översiktsplanen och ser sig själv i ett globalt, nationellt och regionalt perspektiv, samt deltar aktivt i processen med ny regionplan för att förstärka dessa perspektiv.

Livsmedelsstrategi för ökad självförsörjning

Översiktsplanen har kompletterats med en fördjupad text kring klimatrelaterade risker för jord- och skogsbruket.

Skogsstrategi

Översiktsplanen tar upp vikten av att den allemansrättsliga tillgången till natur och friluftslivets intressen inte motverkar pågående markanvändning som jord- och skogsbruk.

De Gröna Näringarna och klimatomställningen

Översiktsplanens förslag till tätortsnära naturreservat har en rekreativ aspekt som är lika viktig som de biologiska värdena.

Texten har kompletterats med en skrivning kring "branddammar" för användning vid skogsbränder.

Natur, friluftsliv och tysta områden.

Översiktsplanen för Hässleholms kommun är ett strategiskt dokument med uppgiften att på ett övergripande plan beskriva önskad utveckling i kommunen. Äganderätten enligt svensk grundlag ifrågasätts inte.

Ekosystemtjänster

Översiktsplanen beaktar och integrerar ekosystemtjänster ur ett jord- och skogsbruksperspektiv.

Miljö hälsa och säkerhet

Texten i översiktsplanen har kompletterats med en skrivning kring "branddammar" m.fl. frågor som är relevanta att behandla på en övergripande strategisk nivå.

Bevattning

Texten i översiktsplanen om uttag av grundvatten har tagits bort.

Vattenskyddsområden

I samråds- och granskningshandlingen har inte någon tertiär zon redovisats. Skyddsområde för vattenskydd omfattas juridiskt i vattenskyddsföreskrifterna enbart av brunnsområde, inre- och yttre vattenskyddsområde. Endast utredningsmaterial från framtagandet av vattenskyddsområdet beskriver tertiär skyddszon.

Ställningstagandet om markvärmeanläggningar inom vattenskyddsområde har tagits bort då det regleras i vattenskyddsföreskrifter och rättstillämpning i enskilda fall. I kommunen kommer tillsynsmyndigheten även fortsatt vara mycket restriktiv i prövning till markvärmeanläggningar som kan äventyra vår dricksvattenförsörjning.

Dagvattenhantering

Översiktsplanen har kompletterats med fördjupad information om dagvattenhantering och dikeningsföretag.

Boende och service på landsbygden

Översiktsplanen beskriver i granskningshandlingen situationen och behoven av kollektivtrafikförsörjning och service för varje större ort i kommunen.

Gällande fiberutbyggnaden ska hela kommunen omfattas av detta i såväl tätorter som på landsbygden för att alla ska erbjudas samma möjligheter. Ett preliminärt målår för fiberutbyggnaden är satt till år 2023.

En generell text för orterna har lagts till, där det förtydligas att förtätning prioriteras framför att jordbruksmark tas i anspråk. Ett ställningstagande kring bostadsbyggande på mark utanför orterna har lagts till. Översiktsplanen har förtydligats vad gäller bygglovgivning på landsbygden och i orterna.

Gång- och cykelvägar

Kommunen ska verka för utbyggnad av cykelvägar mellan orter och andra målpunkter enligt kartan för gångtrafik, cykeltrafik och infrastruktur. Utbyggnaden sker i dialog med Trafikverket för att bygga ut gång- och cykelvägarna ytterligare.

Naturturism

Översiktsplanen tar upp vikten av att den allemansrättsliga tillgången till natur och friluftslivets intressen inte motverkar pågående markanvändning som jord- och skogsbruk.

Höghastighetståg

Hässleholms kommun ingår i Trafikverkets process med att ta fram förslag till den slutliga dragningen av höghastighetsbanan. I detta sammanhang bidrar Hässleholms kommun med lokal kunskap som kan bidra till en bättre bild av nya stambanans konsekvenser.

5.14 Privatperson 1

Hur skulle det vara med att ta med fiberutbyggnad i framtidsplanen för mindre orter typ Nävlinge eller det gäller inte för Hässleholms kommun?

Det behövs handling inte ursäkter och prat.

Kommentar:

Gällande fiberutbyggnaden ska hela kommunen omfattas av detta i såväl tätorter som på landsbygden för att alla ska erbjudas samma möjligheter. Översiktsplanen har i granskningshandlingen uppdaterat informationen angående aktuell situation kring fiberutbyggnaden i kommunen.

5.15 Privatperson 2

Jag bor i Tyringe sedan 2006 pga att vi då uppfattade Hässleholm som en hästvänlig Kommun. Jag kommer därför att koncentrera mina synpunkter på Tyringe och alla hot mot vår och hästarnas livsmiljö på området kring Norregårdsvägen ovanför Smålandsgatan. Detta vackra område får inte så stor uppmärksamhet som det på andra sidan om järnvägen.

Sid 21 De 6 målen. Här vill jag understryka att livskvalitet och goda livsmiljöer hotas av att man inte övergått till hyggesfritt skogsbruk, som gynnar mångfald. Istället skövlas skog med bullrande stora maskiner. Dessa kräver att skogsvägar förstörs med makadam, som minskar tillgängligheten för många, djur såväl som människor. Man väljer kalhyggen med enfald ex. bara gran. rv'långa djurarter syns inte längre till och invasiva växter tar för sig. De vackra skogarna var det som gav samhället Tyringe gott renommé i Malmö, där jag växte upp. Nu håller ryktet på att svärtas ned.

Sid 28 Rikt utbud av fritidsaktiviteter. Vårt område inbjuder människor i alla åldrar att på olika sätt motionera. De som utsätts för buller och avgaser nere i samhället njuter av att komma upp på "Höjden" med hjorthägn, betande hästar och ett öppet odlingslandskap. Det senare hotas av eventuell byggnation, vilket skulle påverka känslan av att komma ut på landet. Den gamla torvbanans betydelse som vandringsstråk och ridväg tas inte upp. Det är många som följer torvbanan åt ena hållet och pratar lite med våra hästar när de går Norregårdsvägen tillbaka eller omvänt. Genom att nyttja denna möjlighet slipper man den hårt trafikerade Hörjavägen. Vi och en annan hästfamilj gör stora ansträngningar för att hålla torvbanan öppen. Har försökt få med Byalaget på att återställa hela dess bredd och lägga på lämpligt underlag för exempelvis löpning, ridning och barnvagnar. Men hittills har ingen medlem erbjudit sig att hjälpa till. Jag tycker det är viktigt pga att det hör till vårt kulturarv och har bevarandevärde, så jag kämpar på med att rensa från skräp, nedfallna träd, klippa grenar, rycka upp meterhöga nässlor osv. I år har jag (70+) dock, pga corona med isolering, inte hunnit det jag önskat göra.

Bred idrottsrörelse. Vi hör till ridsporten, en av de 3 största idrottsrörelserna, men följer också gärna Malmö FF:s fotbollsmatcher. Vi blev djupt besvikna, när tillgången på Ridhus plötsligt försvann i Tyringe och man uppförde en betongbunker vid namn Stallbacken istället. Vid uppförandet av en Allhall var jag övertygad om att man skulle återuppföra en ridhall på detta område i anslutning till övriga sportverksamheter. Ridsporten har många olika grenar. Se Hässleholms Ridklubbs diversifierade discipliner!

Sid 30 Sammanhängande område för natur och friluftsliv. Här har för lite vikt lagts vid området kring delar av Norregårdsvägen och Smålandsgatan. Detta karakteriseras av småskaligt jordbruk och hästnäring. Den gamla torvbanan ingår som en viktig länk i det hela.

Sid 32 Social hållbarhet. En av de bästa gemensamma mötesplatserna är en Ridskola. Med gemensamt intresse får man snabbt nya vänner inom ett stort åldersspann. Ridning ger så mycket. I mitt arbete som ögonläkare med ensidig arbetsställning, fick jag ofta ryggont. Efter en ridlektion var värken borta. Jag och mina barn fick många vänner. Hästarna tröstar ensamma och mobbade. Nyanlända kommer snabbt in i grupp och lär sig svenska snabbare. Min dotter sa att hon lärt sig mer för livet på ridskolan än i vanliga skolor. Man säger också att många kvinnliga ryttare blir bra chefer, eftersom man tränar så många viktiga egenskaper på hästryggen och i föreningsverksamheten. Den fungerar också likartat en fritidsgård.

Sid 33 De nationella miljömålen. Levande skogar!!! Inga kalhyggen, bara hyggesfritt så att framtida generationer kan få uppleva en riktig skog med dess mångfald.

Ett rikt odlingslandskap, där man strävar efter att bevara och utveckla inhemsk livsmedelsproduktion med tanke på kommande kriser.

Ett rikt växt-och djurliv. Landets kommuner måste storsatsa för att få bort alla invasiva arter.

Sid 34 Jordbruksmark kan inte återställas och behöver värnas. I vår omgivning finns hot om bebyggelse på mark som brukas.

Sid 61 Service. Föreningsverksamhet. Ledsamt att man inte längre kan lista rytthälsörelse här efter rivning av det, om än lilla, användbara ridhuset. En av våra mest framgångsrika dressyrryttare började sin bana här. Hoppas att Hässleholms Ridklubb, som väntat länge på att kommunen ska komma till skott, inom snar framtid får flytta från alltför trång situation.

Rekreation och Grönområden. Vi har inte Stenberget men väl "Höjden", vilket märks när man cyklar. Alltför lite utrymme har givits detta område. Upprusta torvbanan!

Sid 84 Cykelvägar. Ridvägar måste också inplaneras. Sanera makadam så skogsstigarna återvinns. Områden med höga natur- och friluftsvärden ska skyddas. Akut att hejda skogsskövlingen och förändra sätt att avverka för mångfaldens skull. Det finns företag med kallblodshästar, som kan anlitas. Fler sådana ekipage borde finnas. Skador orsakade av tunga breda fordon minskar och Skogens djur trängs inte undan.

Sid 104 Väg 21 bör gå utanför både Perstorp och Tyringe och mer gods överförs till järnvägstransport.

Sid 127 Nollvision för trafiksäkerhet. Fler rondeller behövs. Det är dötrist att stå vid Cafe 21 med hästtransport och försöka ta sig ut på väg 21.

Sid 128 Resvanor. Vi sörjer bussförbindelsen till Hässleholm via Finja. När tåget inte kom, gick man över gatan och tog bussen och slapp vänta i evighet på ersättningsbuss. Vi har bott i Sundsvall. Där satsade man på mindre bussar för ca 14 passagerare. Denna typ av färdmedel var smidigare i trafiken och kunde serva linjer, där det inte bor så många.

Sid 130 Jag saknar att man inte markerat ridleder på kartskissen.

Sid 131 Här bör inte bara nämnas cykelvägar utan också ridvägar inom kommunen.

Sid 134 och 138 Vi saknar så mycket att man la ner en av de bästa tågförbindelserna i landet, nämligen Hässleholm-Göteborg utan byte. Den var så snabb. Nu måste vi köra till Laholm och ha bilen parkerad där. Efter att ha fått bilen slangad på Sturups parkering och sett en god vän ha blivit av med alla däcken på Svågertorps parkering är långtidsparkering inte så kul.

Sid 139 Långsiktigt hållbar skötsel. Tänk hygges/ritt. Många klagar på hur man förstör i Amazonas, men det är precis samma sak med Kalhyggen. Skogen samlar upp vatten. Den erbjuder skydd mot het sol och UV-strålning. Den alstrar också syre och tar upp koldioxid.

Sid 141 Buller stör inte bara människor utan stressar också djuren. När skogsmaskiner utan förvarning en tidig morgon avancerade upp mot vårt stall blev en av mina hästar så skräddad att han högg mig i handen med bestående men. Vi bor nära ett skyddsvärt bullerfritt område, men störs av trafik till och från tippen.

I Miljöbalken 3 kap. 2§. Odlingslandskapet med många betande djur samt rekreationsområden skall värnas.

Sid 148 Grusvägar på landsbygden utgör en viktig del av kulturmiljön och är i många fall bevarandevärda. Det är en himmelsvid skillnad på att rida på skogsvägar och grusvägar i jämförelse med vägar belagda med makadam.

Sid 149 Spara gröna ytor på "Höjden". Sådana fördröjningsytor behövs för att minska översvämningsrisken nere i samhället.

Sid 158 Se text under bilden om vikten av att hushålla med jordbruksmark med tanke på "Om krisen kommer".

Sid 159 En aspekt på buller och miljöfarlig verksamhet är nyårsfirandet. Varje år bombarderas våra hagar med nedfall från raketer. Skräp och tungmetaller faller från fyrverkeripjäser, som skjutits upp i omgivningen. Ingen erbjuder sig att städa skog och hagar. Det får vi göra. Värre är att tungmetaller från Kina år efter år ska tas emot av våra betesmarker. Har försökt få till förbud mot raketer och smållare, som skrämmar hästarna. Jag är helt bestämd på att varje kommun ska anordna endast ett fyrverkeri på en lämplig plats under högst 5-10 min precis vid midnatt. Jag är i denna fråga också påverkad av alla ögonskador orsakade av fyrverkerier jag tagit hand om genom åren och alla kroppsskador jag sett, för att en del pojkar och unga män måste fippla med hemmagjorda smållare.

Sid 197 Det är inte enkelt att åka mellan Hässleholm och Göteborg. Återinför direktförbindelsen!

Sid 211 Höga friluftsvärden. Tillgänglig natur. Här måste även tas med ryttare och häst, turridning och turistbegreppet Horse and box.

Sid 215 För krisberedskap bör jordbruksmark bevaras i största möjliga utsträckning.

Sid 216 I översiktsplanen bör Hästnäringen få större plats. Jämställdhetsperspektivet måste drivas. I och med att Tyringe förlorade sin ridklubb, när ridhuset försvann, är det mycket angeläget att få till bygget av det nya Ridhuset. De båda föreningar som trängs på Österås, kan inte expandera utan lämpligare lokaler. Jag har just sett hur Ridhuset i Malmö vid Jägersro nu reses för att ge Malmö Civila Ryttareförening bättre möjligheter. En framsynt Kommun må man säga.

Sid 221 Det är viktigt vid detaljplanering att se till att minimera arealbortfall och inte försvåra brukningen av åkermarken. Här instämmer jag helt och fullt.

Med tack för den anda av att se med nya ögon efter de 3 kriser vi nyligen påverkats av. Jag tänker då på flyktingvågen 2015, torkan 2018 och den nu pågående pandemin.

Yttrande 2 från privatperson 2

Till Lars Johnsson

Varmt tack för att vi medborgare fått möjlighet att läsa och lämna synpunkter på den nya översiktsplanen. Står bakom många av dess intentioner.

I samband med ett bygglovärende har jag blivit varse att det är ett mycket stort antal män i förhållande till kvinnor som ska fatta avgörande beslut. I arbetsutskottet finns 3 män, som ska ge vägledning till nämnden för miljö- och stadsbyggnad. Här sitter om jag är rätt underrättad 9 män och 2 kvinnor. Män och kvinnor tänker olika. I ärenden där livsmiljöer är viktiga för ett stort antal människor kan könsdisproportion bli förödande för ett beslut

Det är min förhoppning att alla är väl insatta i den nya översiktsplanen och väl pålästa vad beträffar invändningar som gjorts av berörda i hela det område som ligger på andra sidan väg 21 och järnvägen i relation till kurhotellet i Tyringe. Hoppas få se att man ändra sammansättningen i denna viktiga nämnd framöver.

Kommentar:

Den föreslagna utbyggnaden i Tyringe har arbetats fram i samråd med invånarna på orten.

En generell text för orterna har lagts till granskningsbehandlingen där det förtydligas att förtätning prioriteras framför att jordbruksmark tas i anspråk. Ett ställningstagande kring bostadsbyggande på mark utanför orterna har lagts till. Översiktsplanen har förtydligats vad gäller bygglovgivande på landsbygden och i orterna.

Översiktsplanen har kompletterats med text som rör ridvägar.

Väg 21 utgör en viktig förbindelse mellan regionala centra och det finns i dagsläget inget lämpligt alternativ på dragning av väg 21.

Översiktsplanen har kompletterats med information om trafiksituationen i Tyringe. En vidare diskussion behöver föras med Trafikverket om behovet av fler rondeller och ytterligare trafikåtgärder.

Översiktsplanen har kompletterats och fördjupats kring frågor som rör jordbruksmarkens viktiga roll vid livsmedelsförsörjningen under kris och krig.

5.16 Privatperson 3

Markanvändning: Landsbygd

Det framgår av beskrivningen som om landsbygden står redo för förfogande att användas till önskad åtgärd. Landsbygden i Hässleholm kommun är något som ska värnas eftersom en tredjedel av kommuninvånarna har bosatt sig där för anledningen att det är just landsbygd. Det är en styrka med sådana områden att erbjuda i en så pass närhet till storstadsregionen i sydvästra delen av Skåne och Köpenhamn. Låt oss värna om miljön utanför stationsorterna på ett mer kraftfullt sätt än att ange att här finns de areella näringarna. De areella näringarna som också ska belysas vara viktiga och icke förringbara när självförsörjningsgraden på livsmedel ska öka samtidigt som skogen spelar en allt viktigare roll i skiftet från det fossila samhället. Markanvändningen är landsbygd och här bör det framför allt utföras sådana åtgärder som kan göra att det just fortsätter att vara en livskraftig landsbygd med goda förutsättningar att leva och verka.

Jönköpings kommun antog nyligen en plan där det sätts stopp för vidare exploatering på brukningsvärd jordbruksmark. Detta är ett initiativ som fler kommuner borde ansluta sig till och varför skulle inte Hässleholm kunna visa vägen och belysa frågan i Skåne. Det är ett viktigt ställningstagande för den framtida livsmedelsproduktionen, även om inte de mest högavkastande jordarna finns inom vår kommun. Men för den delen betyder det inte att det inte är viktigt att det produceras mat även här.

Mitt förslag är att översiktsplanen belyser vikten av de areella näringarna, arbetstillfällena som de ger, produkterna som den skapar och den livsmiljö som den utgör för en stor del av kommunens invånare. Ta också gärna inspiration av Jönköpings ”Program avseende jordbruksmarkens värde i samhällsplaneringen”. Säg nej till exploatering på jordbruksmark och förringa inte heller skogens betydelse i sammanhanget.

Ny stambana

Järnvägsnätet är hårt belastat och om det ska vara ett kommunikationssystem att lita på i framtiden måste investeringar göras i både befintliga och nya anläggningar. Det finns stora möjligheter till att utveckla Hässleholm med en ny anslutning och en ökad närhet till både kontinenten och huvudstaden. Men med en sådan anläggning kommer också utmaningar och svåra beslut att ta. Som beskrivs i samrådsförslaget utgör en ny stambana en orubblig barriär som skär igenom landskapet på ett högst onaturligt och skoningslöst sätt. Stora ingrepp görs i natur och på mark som aldrig går att återställa. Bullerstörningarna påverkar och förändrar livsmiljön för djur och människor i området på ett betydande sätt. Det finns idag redan många liknande störningar i vår kommun och ytterligare en barriär som skär kommunen i mitten i en östlig och en västlig halva, kan inte vara önskvärd. Nya stora ingrepp bör, så långt det är möjligt, anläggas i anslutning till de befintliga vägar och järnvägar för att minimera intrånget.

Kommunen planerar och råar inte själv över sträckningen men kan vara med och påverka. Därför är mitt förslag att kommunen i översiktsplanen tar ställning till att en eventuell ny stambana bör förläggas intill befintliga barriärer för att skydda de intressen som annars kan ta skada.

Kommentar:

En generell text för orterna har lagts till som förtydligar att förtätning i orterna prioriteras framför att ta landsbygdens mark (jordbruksmark och skogsområden) i anspråk. Under kapitlet mark- och vattenanvändning har respektive Ortsbeskrivning kompletterats med en text som tydliggör om nya föreslagna åtgärder påverkar befintliga värden, till exempel jordbruksmark eller skogsområden.

Hässleholms kommun deltar aktivt i Trafikverkets process med att ta fram förslag till ny stambana. I detta sammanhang bidrar Hässleholms kommun med lokal kunskap som kan ge en bättre bild av stambanans lokala konsekvenser och därmed även påverka valet av slutlig lösning av placering och utformning.

5.17 Privatperson 4

Hässleholms kommun har tagit fram ett förslag till ny översiktsplan som även ska ersätta flertalet tillägg till nuvarande plan.

Förslaget är som sig bör omfattande och berör många områden. Samtidigt så blir dokumentet svårt att överblicka vilket gör att det måste vara väldigt tydligt.

I såväl sammanfattningen i början av dokumentet och i den löpande texten under de olika kapitlen tas riksintressena upp. Självklart ska riksintressena för vindkraft tas upp men vi anser att man tydligare bör redovisa att det har visat sig stå i konflikt med de naturvärden som finns på Nävlingeåsen. Detta framkom tydligt vid den prövning som var för några år sedan då en vindkraftspark prövades enligt miljöbalken. På åsen finns höga naturvärden som främst tydliggörs av att det finns rödlistade och starkt hotade (CR) fladdermusarter som har sina yngelplatser här. Åsen utgör även ett genomfartsområde för fladdermöss som ska övervintra i Ignaberga kalkgrottor. Riksintresset för vindkraft fick stå tillbaka för dessa arters fortlevande.

Vidare har man tagit upp tysta områden som i alla sammanhang nu fästes större vikt vid. Hässleholms kommun lyfter även fram att naturen i kommunen är ett viktigt inslag i Great Copenhagen. Att då enbart redovisa samma områden som fanns i tidigare ÖP, med en inventering av dessa tysta områden från 2007 känns fel. Till den nya ÖP har man endast kontrollerat att dessa utpekade områden fortfarande är aktuella. Vi anser att man borde gjort en ny inventering och sett om det finns fler områden som kan redovisas som tysta områden. Om vi inte misstar oss fanns tidigare ett område på Nävlingeåsen utpekade men detta försvann i tidigare ÖP då man hade för avsikt att anlägga en skyttebana. Området kan dessutom klassas som ett storområde för natur och fritid vilket ytterligare gör att det bör inventeras. Hela Nävlingeåsen bör inventeras. Bullrande verksamheter kan både försvinna och tillkomma vilket gör att en ny inventering bör göras

Kommentar:

Kommunen arbetar med att ta fram en ny energi- och klimatplan. Översiktsplanen kompletteras utifrån besluten i denna plan. Fjärrvärme är högt prioriterad där det är möjligt, men även sol, vindkraft och biogas är kommunen positiva till. Stora marktäckande solcellsparkar bedöms inte som lika positiva och etablering av större vindkraft bör ske i grupp inom anvisade områden. En fördjupande text om vindkraft har lagts till.

I arbetet med nya Översiktsplanen har en ny uppdaterad bullerutredning för bullerfria områden utförts. Granskningshandlingen har kompletterats med bullerutredningen för bullerfria områden.

5.18 Privatperson 5

1. Det är mycket fina formuleringar och naturligtvis men också ett gediget arbete som ligger bakom. Det har jag stor respekt för.
2. Jag saknar en ekonomisk plan som jag tycker måste ligga till grund för hela översiktsplanen annars får jag inget förtroende för den.
3. Säkerheten för individen nämns inte. Detta är en av de viktigaste bitarna. Idag känner många människor en stor osäkerhet att gå ut på kvällen i Hässleholm. Många inbrott. Mycket våld. Åtgärder mot detta måste vara med i översiktsplanen.
4. Utbyggnaden av höghastighetståg tycker jag är en viktig utveckling och kanske den viktigaste miljöfrågan.

Kommentar:

Översiktsplanen kommer inte att redovisa en ekonomisk plan för samtliga föreslagna åtgärder. Planen har dock kompletterats med de ekonomiska och sociala konsekvenserna av genomförande av planen, tillsammans med de redan beskrivna miljömässiga konsekvenserna.

5.19 Privatperson 6

Stycket: Bevarande och upprustning:

1. Kommunen bedriver tillsynsarbete. Jag har bott i Hästveda sen 1974 och aldrig har Hästveda sett så eländigt ut som det gör nu, i översiktsplanen står att invånarna ska vara stolta över sina välskötta byggnader. Då säger jag bara LIKKISTAN, vad kommer att hända med den, en skam för Hästveda, när besökare stiger av tåget så ser man en otroligt ful byggnad.

Stycket: Gröna kilar:

1. Det ska finnas tillgång till vandringsleder och promenadstråk i alla stationsorter. Vad händer med vår Lillasjö när Kommunen inte tar ansvar för den, det är vi bybors vandringsled och promenadstråk.

2. Boende i stationsorter ska ha tillgång till park och naturområde inom 200 m från sin bostad. Gäller det inte alla stationsorter? Där måste Lillasjön ingå i park och naturområde. Vem i kommunen tar ansvar för denna vackra sjö, Lillasjön, som dessutom är ett fågelskyddsområde, där vi under ett tag har fått höra om den Biologiska Mångfalden där vi ska värna om vår natur och våra djur. Fåglarna är på nedåtgående hela tiden och växer sjön igen till ett träsk var ska då dessa fåglar som återkommer varje år ta vägen.

Stycket: Ställningstagande stationsorter:

1. Tomma lokaler ska användas till ny verksamhet. Gamla Multioutleten, Likkistan, Wiktor Nilssons, Willys möbler etc, Mataffären Matlådan.
2. Naturreservat, Kvalitativa park o naturområde, Skåneleden: Återkommande Lillasjön? vad händer med den?

Upprustning av förfallna o förvanskade miljöer: Här behövs en rejäl upplyftning av Hästveda, fler bostäder måste byggas, framför allt marklägenheter inom gångavstånd till centrum för alla pensionärer som vill sälja sina hus och slippa flytta.

Hästveda har god service: Bättre borde Ni veta att vi har ingen vårdcentral och ingen scout verksamhet.

Rekreation och grönområde:

Centralt ligger Lillasjön, området är en uppskattad mötesplats. Och i nästa sekund så vill Ni inte lägga pengar på en muddring av sjön.

Jag hoppas Ni tar till Er något av min blick på Översiktsplanen, i all välmening skriver jag detta, mitt Hästveda är inte som det var för 10-15 år sen.

Kommentar:

Tillsynsarbetet för enskilda objekt hanteras inte i översiktsplanen. För området där gamla likkistan ligger gäller en detaljplan för småindustri och i översiktsplanen är det utpekad som mångfunktionell bebyggelse som innebär att det kan innehålla bostäder och verksamheter.

Det är kommunens målsättning att byggnader och miljöer ska vara i gott skick, vilket beskrivs i de övergripande texterna till Stationsorterna, De stadsnära byarna och Landsbygden och landsbygdens byar.

Översiktsplanen har kompletterats med text kring Lillasjön samt Lursjön från kommunens naturvårdsplan för att betona deras värden.

5.20 Privatperson 7

Landsbygden och landsbygdens byar

Nävlinge omnämns överhuvudtaget inte under denna rubrik. Nävlinge är enligt SCB en betydligt större by än Farstorp och Verum. När det gäller Teknisk försörjning (Kommunalt verksamhetsområde För) så har Nävlinge dricksvatten och spillvatten. Nävlinge skall ingå som en av landsbygdens byar i Hässleholms kommun.

Riksintressen och Andra Värden

Det utpekade området för riksintresse för vindkraft som överlappas av totalförsvarets riksintresse har tidigare varit uppe i Mark- och Miljödomstolen för rättslig prövning. Domstolen upphävde beslutet med motiveringen att vindkraft skulle utgöra ett allvarligt hot mot fladdermössen. Inom det utpekade området för vindkraft finns ett flertal fladdermössarter som ingår på EU:s lista över utrotningshotade arter. Översiktsplanen behöver förtydligas så att det tydligt framgår att det finns utrotningshotade fladdermössarter på en stor del av Nävlingeåsen, dessutom bör det utpekade området för vindkraft uppe på Nävlingeåsen helt tas bort.

På Nävlingeåsen finns flera naturreservat som inte nämns i översiktsplanen, pilgrimsvägen Gedaryggen saknas också i planen. Här behövs kompletteringar.

Kartan över bullerfria områden är över 13 år gammal! En ny uppdaterad karta med aktuella värden skall ingå i planen. Nävlingeåsen är ett bullerfritt område som det skall värnas om i planen.

Transportpolitiska mål

Cykelstråken behöver kompletteras med ett stråk från Vinslöv upp mot Nävlinge

Kommentar:

För att det ska finnas behov för en fördjupning i översiktsplanen för orten är kriterierna att det finns kommunal förskola eller grundskola på orten.

Nävlingeåsen är ett av två utpekade riksintressanta områdena för vindkraft inom kommunen och kommunen är medveten om att detta riksintresse överlappar totalförsvarets riksintresse. Totalförsvarets riksintresse väger tyngre än andra riksintressen vid en avvägning mellan dessa. Behovet av elförsörjning är stort i södra Sverige och det finns ett intresse från vindkraftsetablerare att uppföra vindkraftverk i Hässleholm. Deras intressen ska vägas mot andra intressen.

Utpekade vindkraftsområden har setts över i granskningshandlingen. Vindkraftsområde 1 på Nävlingeåsen har minskats för att överensstämma med ovanstående. Om det blir aktuellt med framtida tillståndsprövningar enligt Miljöbalken, prövas övriga motstående intressen i den processen. Då beaktas även tidigare domar.

Översiktsplanen redovisar de två naturreservat som ligger på Nävlingeåsen, det vill säga Brantaberg-Oreberget och Östra Ejaröd.

Texten och kartan över bullerfria områden har reviderats i granskningshandlingen.

Texten och kartan över cykelleder i kommunen har reviderats i granskningshandlingen. Enligt regionplanen utgör cykelleden mellan Hässleholm-Kristianstad ett basstråk.

5.21 Privatperson 8

Nävlinge/ Nävlingeåsen är endast omnämnd för ev vindkraft och för ev sträckning för höghastighetståg.

Nävlinge/Nävlingeåsen har en stor utvecklingspotential dels för frilivsliv, turism och boende.

Här uppe finns tysta område med höga naturvärden, naturreservat och natura 2000 område och höga kulturvärde. Detta nämns inte i översiktsplanen 2020. I översiktsplanen står det att de är viktiga för människors hälsa.

Vindkraft

Fladdermössens livsmiljö påverkas av vindkraftsetableringen detta är prövat en gång i Mark och miljödomstolen som då sa nej. Hur kan man i översiktsplanen ha kvar detta område som tidigare fått avslag i Mark och miljödomstolen?

Det tilltänkta vind kraftsområdet och möjlig sträckning för ny höghastighetsbana, finns det rikligt med fladdermöss bla Bechsteins och barbastell samt andra fladdermöss arter.

Tykarpsgrottan är övervintringsplats för fladdermöss. Hovdala har även stor population av fladdermöss och Naturreservatet Brantaberg Oretorp, där det bla finns Bechsteins fladdermus samt många fler arter. Fladdermössen rör sig över hela Nävlingeåsen.

EU kommittén påpekat att Sverige inte gör tillräckligt för att bevara och peka ut nya område Natura 2000 område för barbastell. Vind kraftsområdet är rikt på olika fladdermöss arter och bör skyddas. Enligt EU

Det behövs en fördjupning angående EU kommitténs påpekande om Natura 2000 när det gäller barbastell fladdermössen i vindkraftsområdet och sträckningen för höghastighetsbanan.

Vindkraftsområdet bör tas bort med tanke på att det prövats i mark och miljödomstolen som gav avslag för vindkraftsetablering och EU kommitténs påpekande.

Vattenskyddsområde

Nävlingeåsen är också en del i Kristianstads vattenrike.

Det är viktigt att det rena vattnet från åsen inte förorenas på väg ner till lgnabergas vattenskyddsområde.

Detta finns inte med i översiktsplanen det behövs belysas och utredas.

Kollektivtrafik

Nävlinge med omnejd har ingen kollektivtrafik. Varför görs det inte möjligt för invånarna att åka med skolbussen i mån av plats. Detta är ett miljömässigt sätt att få en attraktivt boende på åsen samt för andra byar med dåliga kommunikationer. Samt skapa goda relationer mellan barn och vuxna.

Detta bör man utreda med tanke på miljö och att få möjlighet till någon kollektivtrafik i glesbygdsområde.

Cykelvägar

Våra 70 vägar uppe på Nävlingeåsen är smala, krokiga och med upp och nedförslut. Vägarna uppskattas av bla tävlingscyklister/cyklister och andra motionärer.

En utvecklingspotential är att det anläggs cykelväg mellan Hässleholm och Kristianstad över Nävlingeåsen.

Gamla riksväg 21 behöver cykelväg skiljas från vägbanan inte som idag endast vägmakering. Detta hindrar många människor från att cykla där, då den känns otrygg.

På Nävlingeåsen behöver man kunna cykla säkert under den mörka årstiden. Vi hindras här uppe att ta oss miljövänligt med cykel till tätort då det är riskabelt att cykla på vägarna i mörker.

Det behövs nya innovativa miljösparande lösningar i avsnittet för kollektiv trafik/cykelvägar, det bör belysas utredas.

Kommentar:

Kartan med Natura 2000-områden har uppdaterats i granskningshandlingen. Det har även lagts till en karta med bland annat naturreservat till granskningshandlingen.

Kommunen arbetar med att ta fram en ny energi- och klimatplan. Översiktsplanen har kompletterats utifrån besluten i denna plan. Fjärrvärme är prioriterat där det är möjligt, men även solel, vindkraft och biogas är kommunen positiva till. Stora marktäckande solcellsparkar bedöms inte som lika positiva och etablering av större vindkraft bör ske i grupp inom anvisade områden. En fördjupande text om vindkraft har lagts till.

Texten kring vattenskyddsområden har utvecklats i översiktsplanen.

Det är Skånetrafiken som planerar för länets kollektivtrafikförsörjning.

Hässleholms kommun medverkar i diskussionerna kring ny regional cykelvägsplan där synpunkter på finansieringsmodell och där förslag till nya cykelvägar föreslagits. Hässleholms kommun anser att det är av stor vikt att kommunen är delaktig i regionala projekt med syfte att utveckla cykel- och vandringsleder.

5.22 Privatperson 9

Förslaget till översiktsplan för Hässleholms kommun är intressant läsning och ett viktigt dokument som drar upp mål och riktlinjer för samhällsplaneringen i kommunen.

Vi koncentrerar oss i det här yttrandet över utvecklingen av Bjärnum, som beskrivs som en stationsort och kommundelscentrum.

Några ställningstaganden som görs är:

- "Bjärnums centrum blir mer attraktivt om det koncentreras."
- "Upprustning av förfallna och förvanskade miljöer. Höja Bjärnums attraktivitet så att fler vill flytta hit."
- "Markera entrépunkter."

På många sidor i förslaget till ÖP beskrivs värdet av naturområden för rekreation och friluftsliv nära bostadsområden. Ett område som pekas ut som värdefullt är naturen kring Bjärlången, Dalsjön och Möllerödssjön. Det ska utgöra ett av kommunens storområden för friluftsliv. Här finns också ett Natura 2000-område.

Vi instämmer i dessa ställningstaganden. Men för att dessa inte bara ska bli tomma ord krävs det också en diskussion om hur målen ska bli verklighet, hur kommunen ska arbeta utifrån ÖP och vilka resurser som krävs för att förverkliga planen.

Låt oss titta på hur målsättningar i tidigare översiktsplaner har uppfyllts.

1. I den fördjupade översiktsplanen för Bjärnums tätort från 1997 föreslås en koncentring av centrum. Det uttrycks som "ge centrumkorsningen ett mer samlat torgmässigt utseende" och "förstärka stadsmässigheten runt torget och korsningen". Nu har det gått 23 år och inget har skett. När det fanns möjlighet att koncentrera centrum och flytta biblioteket till mer ändamålsenliga lokaler i området visade kommunen inget större intresse för detta.
2. I planen från 1997 står det också: "En annan viktig faktor som kan påverka utvecklingen, vore att försköna Bjärnum. Det finns alltför många fastigheter som står och förfaller". I ÖP från 2006 upprepas detta. Vad har hänt? Snarare har byggnader förfallit än mer och ingen försköning har skett.
3. Denna sommar har algblomningen varit kraftig i Bjärlången och den pågår fortfarande när detta skrivs. Så här dålig har vattenkvaliteten inte varit på 20 år. När vi skrivit om detta till kommunen får vi besked om att det inte finns resurser att följa utvecklingen av vattenkvaliteten i kommunens sjöar. Ändock betonas i nu gällande ÖP att "många vattendrag i kommunen har stora värden som är viktiga för människor, djur och växter" samt att "kommunen ska verka för att en del skyddsvärda vattenmiljöer får ett långsiktigt skydd". Förslaget till ÖP fortsätter denna linje och betonar hur viktig vattenkvaliteten är och man ansluter sig till landets miljö kvalitetsmål. Man skriver också "Vattenkvaliteten i kommunens sjöar och vattendrag kan ur många aspekter förbättras, till exempel med tanke på föroreningar och övergödning. Att sjöar och vattendrag är livskraftiga är också en förutsättning för en stor biologisk mångfald och för ett rikt friluftsliv i kommunen". Även i nu gällande ÖP betonas de sammanhängande värdefulla naturområdena.
4. Som en övergripande målsättning för 2040 sägs att "det finns en förståelse och ödmjukhet för det ömsesidiga beroendet mellan den starka och kompletta staden, de servicetäta och attraktiva stationsorterna och den levande landsbygden". I nu gällande ÖP fastslås att de sex största tätorterna ska ha ett gott kommunalt grundserviceutbud, biblioteken i stationsorterna ska få finnas kvar. Vad har hänt med biblioteket som är så grundläggande för demokratin och kulturverksamheten? I Bjärnum har vi fått minskat öppethållande och personal har sparats in. Det rimmar dåligt med att vilja skapa förståelse mellan människor bosatta i Hässleholm stad och utanför, när basal service försämras utanför huvudorten.

Detta visar att den gamla översiktsplanen borde utvärderas

ÖP tar fram tre övergripande målsättningar för 2040. En är att "hässleholmaren är stolt och mår bra". Om praktisk politik i så hög grad avviker från fastslagna målsättningar för kommunens utveckling mår vi inte bra. Vi uppmanas att bidra med synpunkter på planen. Det har kommuninvånare även gjort vid utarbetandet av tidigare planer. Men om sen beslut i så hög grad avviker från fattade målsättningar skapar det inget förtroende mellan kommuninvånare och beslutsfattare. Om inte förvaltningen och kommunens anställda ges resurser att arbeta för att leva upp till målsättningar byggs ingen tillit. Tyvärr har vi då inget att vara stolta över.

Detta visar att den nuvarande ÖP borde utvärderas inför arbetet med en ny.

Sen tycker vi att det är bra om farliga godstransporter inte går genom Bjärnum, att exploatering av jordbruksmark stryks ur nu gällande plan, cykelbana till Möllerödssjön byggs. Viktigt också att tågens turtäthet förbättras så att man slipper ta bil in till Hässleholm, eftersom tågen inte går så sent att det är möjligt att komma hem efter tågresan till Malmö.

Kommentar:

Under planprocessens gång har det funnits möjlighet till dialog där kommuninvånarnas behov och synpunkter över tidigare planering kunnat lyftas. En utvärdering av tidigare planer har därför inte genomförts. Översiktsplanen är ett strategiskt dokument som visar en långsiktig viljeriktning, där vissa förslag kan genomföras relativt snabbt medan andra behöver mogna eller finna finansiering.

Granskningshandlingen har uppdaterats med beskrivning gällande vikten av att utreda möjligheten att öka trafiksäkerheten på väg 117. En administrativ åtgärd som förbjuda farligt gods på en väg kommer inte lösa den stora problematiken. Det viktigaste är att öka trafiksäkerheten i samtliga orter, framför allt i Bjärnum, Vittsjö och Tyringe där väg 21 och 117 fungerar dels som genomfartsled och lokalgata. Det är av största vikt att invånarnas trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet är viktigare än framkomlighet för tunga transporter i orterna.

Texten som rör bevarande av jordbruksmark har reviderats i granskningshandlingen och kompletterats med en karta över kommunens åkermarksklassificering.

Det är Skånetrafiken som planerar för tågtrafikens turtäthet.

5.23 Privatperson 10

Jag är boende i Vinslöv och 80+.

Jag har uppehållit mig särskilt vid trafikstrategier och blev glad när jag läste att kommunens transportsystem ska utformas så att det bidrar till ökad folkhälsa. Barn, ungdomar och äldre skall särskilt prioriteras. Men detta arbete behöver ju påbörjas nu. När man blir äldre blir små avstånd också stora och så småningom kommer man in i en tid då man inte är lämplig som bilförare. Då behöver alternativ finnas.

För ett antal år sedan hade vi en buss här i Vinslöv som gick mellan Hässleholm och Kristianstad. Alldeles utmärkt. Det var lätt att köpa biljett man kunde stiga av i markplan både i Ksd och Hlm där man annars måste upp i den höga knutpunkten, är man äldre kan man lätt få svindel av höjder. Det var med andra ord tryggt att färdas med bussen. Den kom också alltid när den skulle i motsats till pågatågen (i varje fall före corona) som ibland plötsligt inställdes.

Det angavs att bussen drogs in för att det blev så att pågatågen stannade i Önnestad. Detta kan ju rimligtvis inte ha något med Vinslövsborna och de som bor i utkanterna att göra.

Indragningen av bussen var en stor förlust inte minst för de vinslövsbor som bodde i villakvarteren i utkanterna. Kanske är det så att äldre kunde bo hemma längre om det fanns bra och tillgängliga kommunikationer. Det sociala livet för äldre blir rikare om man tryggt kan komma ut och träffa andra människor.

Vidare står under strategi 2:

Det är viktigt att alla i kommunen ges möjlighet att förflytta sig, så är det tyvärr inte idag.

Förlusten av bussen har påtalats, men vem lyssnar? Kanske kunde någon stadsbuss från Hässleholm lägga ut en linje via Vinslöv redan nu? Detta är verkligen angeläget.

Kommentar:

Tyvärr har kommunen ingen rådan över turtätheten för tåg eller buss eller vilka linjer som läggs ner. Det är Skånetrafiken som planerar för länets kollektivtrafikförsörjning.

5.24 Privatperson 11

Reds anm: Yttrande från privatperson 11 gäller detaljplan för del av Röinge 34:1. Därför har yttrandet i sin helhet inte tagits med i denna samrådsredogörelse.

Kommentar:

Gällande förslag till detaljplan för del av Röinge 34:1 (Pollenvägen) beslutade Miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 24 mars 2021 att förslaget till detaljplan avslås och att detaljplanearbetet läggs ned.

5.25 Privatperson 12

Sid 10 KOMMUNEN GODTAR RIKSINTRESSENA. ...

I en dom vid Mark- och miljödomstolen i Växjö slås det fast att vindkraftverk inte kan byggas inom Riksintresset Nävlingeåsen på grund förekomsten av rara arter av fladdermöss inom området. Hur resonerar ni där?

Hur motiverar förslaget till Översiktsplan att kommunen inte spänner miljömusklerna och ifrågasätter Riksintresset?

Sid 11 DE TYSTA/BULLERFRIA OMRÅDENA SKA VÄRNAS OCH UTVECKLAS, SÄRSKILT DE MARKERADE BULLERFRIA OMRÅDENA I KARTAN DÅ DE SAMMANFALLER MED OMRÅDEN SOM BERÖRS AV RIKSINTRESSEN ELLER ANDRA VÄRDEN.

Nävlingeåsen är ett tyst/bullerfritt områden som skall värnas och utvecklas. I förslaget står det att dessa skall värnas särskilt om de berörs av Riksintressen.

Förklara då varför Nävlingeåsen inte skyddas mot byggnation av vindkraft?

Sid 142, 145 Storumråden ska värnas från stora landskapspåverkande projekt. Natur-Storumrådet på Nävlingeåsen sammanfaller delvis med Riksintresset för vindbruk. Förklara hur förslaget får Riksintresset för vindbruk att harmoniera med ovanstående skrivning om Storumråden?

Sid 161 Bullerfrihet är en kvalitet, som redan idag är mer sällsynt och tenderar att minska. Därmed bedöms bullerfria områden bli alltmer ovanliga, i synnerhet i det urbaniserade och tätbefolkade Skåne. Bullerfria områden är därför viktiga att bevara och utveckla tillsammans med de andra värdena som ofta sammanfaller med bullerfrihet – stillhet, frånvaro av störande ljud och ljus, upplevelser i naturen med höga biologiska värden och aktiviteter i friluftsområden. På vilket sätt bevarar och utvecklar förslaget den bullerfrihet som idag råder på Nävlingeåsen?

Sid 224 I översiktsplanförslaget anges en utvecklingsinriktning till 2040 om att Natur och kultur med höga biologiska och rekreativa värden skyddas och utvecklas, och ett ställningstagande görs att områden med höga natur- och friluftsvärden ska skyddas. Istället för att ställa en fråga kommer jag här med ett konstruktivt förslag: Gör stora delar av den bullerfria och tillika hemvist för rödlistade fladdermusarter Nävlingeåsen till ett Natura 2000 område.

För övrigt konstaterar undertecknad att författarna till förslaget, i tanken, redan uppfört vindkraftverk på Nävlingeåsen då Nävlinge inte ens finns med under rubriken Landsbygden och landsbygdens byar (s84).

Kommentar:

Nävlingeåsen är ett av två utpekade riksintressanta områdena för vindkraft inom kommunen och kommunen är medveten om att detta riksintresse överlappar totalförsvarets riksintresse. Totalförsvarets riksintresse väger tyngre än andra riksintressen vid en avvägning mellan dessa. Behovet av elförsörjning är stort i södra Sverige och det finns ett intresse från vindkraftsetablerare att uppföra vindkraftverk i Hässleholm. Deras intressen ska vägas mot andra intressen.

Utpekade vindkraftsområden har setts över i granskningshandlingen. Vindkraftsområde 1 på Nävlingeåsen har minskats för att överensstämma med ovanstående. Om det blir aktuellt med framtida tillståndsprövningar enligt Miljöbalken, prövas övriga motstående intressen i den processen. Då beaktas även tidigare domar.

5.26 Privatperson 13

För 30 år sedan flyttade jag till Nävlinge från Malmö för att bo tyst och lugnt. För några år sedan planerades en vindkraftspark på höravstånd i skogen kring vårt hem. Den stoppades tack och lov vid prövning i domstol.

I förslaget till Översiktsplan står det att Riksintresset för vindbruk på Nävlingeåsen finns kvar. Jag anser att det tydligt ska framgå i planen att vindkraft på Nävlingeåsen inte längre är aktuellt på grund av skyddet av rödlistade arter.

Det är helt förkastligt att kommunens förslag till Översiktsplan redan förstört nattsömmen för oss Nävlingebor genom att på nytt göra oss oroliga att vi ska få vår livsmiljö hotad av bullriga och hälsofarliga vindkraftverk.

Framsynta länder planerar havsbaserad vindkraft istället för landbaserad – jag tycker att min kommun ska vara framsynt och tydligt markerar i ÖP att landbaserad vindkraft tillhör historien.

Byggs det vindkraftverk på Nävlingeåsen så kommer ytterligare en art upp på Art- och habitatdirektivets förteckning över rödlistade arter, Homo Sapiens.

Hur tänker Översiktsplanen ta tillvara och värna människor, djur och natur på Nävlingeåsen?

Kommentar:

Nävlingeåsen är ett av två utpekade riksintressanta områdena för vindkraft inom kommunen och kommunen är medveten om att detta riksintresse överlappar totalförsvarets riksintresse. Totalförsvarets riksintresse väger tyngre än andra riksintressen vid en avvägning mellan dessa. Behovet av elförsörjning är stort i södra Sverige och det finns ett intresse från vindkraftsetablerare att uppföra vindkraftverk i Hässleholm. Deras intressen ska vägas mot andra intressen.

Utpekade vindkraftsområden har setts över i granskningshandlingen. Vindkraftsområde 1 på Nävlingeåsen har minskats för att överensstämma med ovanstående. Om det blir aktuellt med framtida tillståndsprövningar enligt Miljöbalken, prövas övriga motstående intressen i den processen. Då beaktas även tidigare domar.

5.27 Privatperson 14

När jag en gång letade bostad sökte jag efter ett hus på landet som ligger avskilt och i ett tyst område. Till slut fann jag min idyll i Rammen på Nävlingeåsen.

När jag nu läser förslaget till ny översiktsplan blir jag orolig att min idyll kan komma att försvinna.

För några år sedan var det tal om en vindkraftspark i min närhet. Denna stoppades tack och lov i miljöprövningen. Jag tycker att det bör bättre framgå att riksintresset för vindkraft har fått ge vika för skyddet av fladdermössen och riksintresset för försvaret. Det känns konstigt att fladdermössen är viktigare än jag som människa, men jag är glad för dessa mina grannar och att EU också finner dem skyddsvärda.

Jag tycker också att även ni i stadshuset bör uppmärksamma att områden på Nävlingeåsen uppfyller kraven för tysta områden samt storområden för natur och friluftsliv och bör redovisas i planen.

Kommentar:

Nävlingeåsen är ett av två utpekade riksintressanta områdena för vindkraft inom kommunen och kommunen är medveten om att detta riksintresse överlappar totalförsvarets riksintresse. Totalförsvarets riksintresse väger tyngre än andra riksintressen vid en avvägning mellan dessa. Utpekade vindkraftsområden har setts över i granskningshandlingen. Vindkraftsområde 1 på Nävlingeåsen har minskats för att överensstämma med ovanstående. Om det blir aktuellt med framtida tillståndsprövningar enligt Miljöbalken, prövas övriga motstående intressen i den processen. Då beaktas även tidigare domar.

5.28 Privatperson 15

Nävlinge

Nävlinge är en kyrkby med 117 invånare (2015) men har ökat något fram till dags dato. I översiktsplanen finns inte denna enastående by nämnt vid namn. Man kan fråga sig varför ty det är en större del som är förvärvsarbetande och därmed bidrar med skatt till kommunen.

Fiber har vi väntat på i flera år. Den fasta telefonen med möjlighet till ADSL kopplades bort 2019.

Nävlinge skola såldes för några år sedan för inkvartering av flyktingar. Inga flyktingar ville bo här pga av att här inte finns några kommunikationsmedel. Ja varför har vi inte det?

Kulturmiljö

Fornlämningar

Från stenåldern finns en boplats. Från bronsåldern finns gravrösen. Från järnåldern finns rester av gravfält med resta stenar.

Nävlinge kyrka från 1856, visserligen inte så gammal men en mycket vacker liten kyrka.

Vi har även en fin lantbrukskultur med många stengärde som är välbevarade.

Om detta finns inte något översiktsplanen.

Fladdersmössen, fåglar

I Nävlinge med omnejd finns fladdermusen barbastellens som är väldigt känslig och skall bevaras. Dessutom har vi rovfåglar såsom berggub mfl.

Näringslivet

I Nävlinge startades 1979 företaget Trans-Naval. Detta företag har beslutat att flytta till Hässleholm eftersom internetkommunikationen ej blivit utbyggd.

Tysta områden

För ett antal år sedan var Nävlingeåsen klassad som tyst område. Detta togs bort när man planerade att bygga en skjutbana på åsen men det blev inget av men fortfarande har man inte återtagit tyst område. Men åsen är fortfarande lika tyst som tidigare.

Kommentar:

För att det ska finnas behov för en fördjupning i översiktsplanen för orten är kriterierna att det finns förskola eller grundskola på orten.

Översiktsplanen har uppdaterats med informationen angående aktuell situation kring fiberutbyggnaden i kommunen.

Det är Skånetrafiken som planerar för länets kollektivtrafikförsörjning.

Översiktsplanen har kompletterats med kulturmiljöperspektivet för kommunens orter, byar och landsbygd.

Översiktsplanen har kompletterats med information om de höga naturvärdena i Nävlinge med omnejd.

Texten och kartan över bullerfria områden har reviderats i granskningshandlingen.

5.29 Privatperson 16

Som övergripande kommentar anser vi att Hässleholms kommun behöver göra en grundligare översyn och ta fram mer aktuella faktauppgifter att ha som underlag för en översiktsplan (för så pass lång tid som 20 år).

”Kommunen godtar riksintressena och bedömer att förslaget till översiktsplan inte står i konflikt med riksintressena för vindbruk”

Vi anser att det finns flera skäl till att exploatering av en vindkraftspark i Nävlinge/på Nävlingeåsen ska tas bort från Hässleholms kommuns översiktsplan/inte ska förordas av Hässleholms kommun.

”Storområden ska värnas från stora landskapspåverkande projekt”

Oavsett om vindbruksområdet helt eller bara delvis ligger inom storområde Nävlinge-Ignaberga, kommer då detta inte att påverka natur, djur och friluftsliv ändå i väldigt stor utsträckning?

Vi undrar om Hässleholms kommun i tillräcklig omfattning och i närtid har utrett vilka konsekvenser en vindkraftspark i Nävlinge/på Nävlingeåsen skulle få för fortlevnaden av sällsynta fladdermusarter?

”Bullerfria område – kvalitet att värna om”

Vi undrar om Hässleholms kommun har undersökt möjligheterna att i framtiden kunna klassa Nävlinge/Nävlingeåsen som ett tyst/bullerfritt område?

Dessutom är det planerade området i Nävlinge/på Nävlingeåsen i princip samma som ett område av militärt intresse och ”riksintresset för totalförsvaret är överordnat riksintresset för vindbruk”. Utifrån dessa fakta ställer vi oss frågande till hur man kan hålla fast vid att området är tilltänt för en vindkraftspark.

Avslutningsvis vill vi också föra fram att det tidigare har funnits planer på att placera en vindkraftspark i Nävlinge/på Nävlingeåsen men att de planerna då efter ett beslut, så sent som 2017, i Mark- och miljödomstolen inte realiserades.

Många argument för att Nävlinge/Nävlingeåsen inte ska stå kvar i översiktsplanen som område för en planerad vindkraftspark - varför strävar Hässleholms kommun då inte efter att ta bort Nävlinge/Nävlingeåsen som riksintresse för vindbruk utan bara godtar detta?

Kommentar:

En förklaring om vad Riksintresse för vindkraft innebär har kompletterats i översiktsplanen. Nävlingeåsen är ett av två utpekade riksintressanta områdena för vindkraft inom kommunen och kommunen är medveten om att detta riksintresse överlappar totalförsvarets riksintresse. Totalförsvarets riksintresse väger tyngre än andra riksintressen vid en avvägning mellan dessa. Behovet av elförsörjning är stort i södra Sverige och det finns ett intresse från vindkraftsetablerare att uppföra vindkraftverk i Hässleholm. Deras intressen ska vägas mot andra intressen. Utpekade vindkraftsområden har setts över i granskningshandlingen. Vindkraftsområde 1 på Nävlingeåsen har minskats för att överensstämma med ovanstående. Om det blir aktuellt med framtida tillståndsprövningar enligt Miljöbalken, prövas övriga motstående intressen i den processen. Då beaktas även tidigare domar.

5.30 Privatperson 17

Nävlinge har enligt SCB fler invånare än andra orter som är klassade som landsbyggsbyar i översiktsplanen. I Nävlinge finns även vissa kommunala funktioner samt flertalet privata företag och ett aktivt föreningsliv. Varför är inte Nävlinge klassad som landsbyggsby?

Översiktsplanen har för avsikt att skydda områden med höga naturvärden och friluftsvärden. Med tanke på de djur och naturvärden som finns omkring Nävlinge, som till exempel fladdermössen vars värden är klarlagda i en utredning, hur motiverar man då att behålla Nävlinge som en lämplig plats för vindkraft?

Vilken hänsyn har man tagit till att det finns arter av fladdermöss som finns med på EU:s lista av utrotningshotade arter när man låter planen för Nävlingeåsens vindkraftsområde vara kvar?

Hur tar man hänsyn till Becksteins fladdermusen som övervintrar i Tykarpsgrottan, som är av ett stort riksintresse Naturvård på sidan 110 i översiktsplanen, när man tar upp Nävlinge som ett område för vindkraft då fladdermössen vistas i området när den ej övervintrar?

Vindkraft i Nävlinge har tagits upp i Mark och Miljödomstolen för rättslig prövning och då med ett domslut om att inte ge tillstånd till att bygga vindkraftsparken. Vilken hänsyn tar man till detta domslut när man låter parken ligga kvar i översiktsplanen?

Angående naturvärden och vandringsleder i översiktsplanen så saknas två naturreservat som är belägna i Östra Ejaröd samt en pilgrimsled (Gedaryggen) som är belägen i Nävlinge. Här bör göras en uppdatering av Naturvärden i översiktsplanen där man tar med de båda naturreservaten och vandringsleden som finns i området samt göra en inventering av hela kommunen.

Vilken hänsyn har tagits till att Försvarets riksintressen kolliderar med Nävlingeåsens vindkraftspark?

Undersökningen om bullerfria miljöer i kommunen är från 2007, alltså 13 år gammal, och skulle behöva förnyas. Då det på Nävlingeåsen ej finns några större vägar eller annan bullerstörande verksamhet så finns det där en unik ljudmiljö som bör tas till vara. Då bullerfria miljöer är svåra att hitta bör dessa värnas och utredas i denna nya översiktsplanen.

På grund av alla de ovanstående anledningarna i att värna djur och naturvärden, friluftsvärden samt tysta omgivningen bör kommunen i översiktsplanen markera att man inte ser Nävlinge som ett möjligt riksintresse för vindkraft.

Kommentar:

För att det ska finnas behov för en fördjupning i översiktsplanen för orten är kriterierna att det finns förskola eller grundskola på orten.

Översiktsplanen har kompletterats med information om de höga naturvärdena i Nävlinge med omnejd.

Nävlingeåsen är ett av två utpekade riksintressanta områdena för vindkraft inom kommunen och kommunen är medveten om att detta riksintresse överlappar totalförsvarets riksintresse. Totalförsvarets riksintresse väger tyngre än andra riksintressen vid en avvägning mellan dessa. Behovet av elförsörjning är stort i södra Sverige och det finns ett intresse från vindkraftsetablerare att uppföra vindkraftverk i Hässleholm. Deras intressen ska vägas mot andra intressen.

Utpekade vindkraftsområden har setts över i granskningshandlingen. Vindkraftsområde 1 på Nävlingeåsen har minskats för att överensstämma med ovanstående. Om det blir aktuellt med framtida tillståndsprövningar enligt Miljöbalken, prövas övriga motsäande intressen i den processen. Då beaktas även tidigare domar.

Översiktsplanen redovisar de två naturreservat som ligger på Nävlingeåsen, det vill säga Brantaberg-Oreberget och Östra Ejaröd.

Texten och kartan över bullerfria områden har reviderats i granskningshandlingen.

5.31 Privatperson 18

Härmed vill jag delge mina åsikter gällande den nya översiktsplanen för Hässleholms kommun. Mina synpunkter rör framställningen av min hemby Nävlinge. I dokumentet presenteras bland annat landsbygdens byar, men Nävlinge är inte medtaget här, vilket är anmärkningsvärt. Nävlinge är en by med gamla anor, här finns god sammanhållning med hög trivsel och rikt föreningsliv.

Många av de boende har arbete i hemmet, dagens digitaliserade samhälle kräver modern teknik för detta. Vi som bor och arbetar här väntar otåligt på fiberuppkoppling som fördröjts upprepade gånger. Detta är en viktig funktion för en levande landsbygd, vilket bör tas med i översiktsplanen.

Mest utmärkande för trakten är kanske Nävlingeåsen som bjuder på högkvalitativa naturvärden. Dessa bör lyftas och värnas betydligt mer än vad förslaget till ny översiktsplan gör idag. Här finns sällsynta djurarter som exempelvis den rödlistade fladdermusarten Barbastell. Naturvårdsverkets handlingsprogram pekar ut Nävlinge-Sandåkra och Ignaberga som prioriterade områden för just Barbastell. EU-kommissionen har också påpekat att Sverige inte skyddat tillräckligt med områden för nämnda art.

Med tanke på Mark- och miljödomstolens dom 2016 där planerad vindkraftpark på Nävlingeåsen avslogs är det tillfälle för kommunen att stärka skyddet för detta område i den kommande översiktsplanen, speciellt när Nävlingeåsen är att betrakta som ett bullerfritt område som dessutom är biotopskyddat. Det är också hög tid för ny fågelinventering då den gällande gjordes 2007 och är allt för gammal.

Kommentar:

För att det ska finnas behov för en fördjupning i översiktsplanen för orten är kriterierna att det finns förskola eller grundskola på orten.

Gällande fiberutbyggnaden ska hela kommunen omfattas av detta i såväl tätorter som på landsbygden för att alla ska erbjudas samma möjligheter. Översiktsplanen har i granskningshandlingen uppdaterat informationen i såväl text som på karta angående aktuell situation kring fiberutbyggnaden i kommunen.

5.32 Privatperson 19

Visioner och planer är nödvändiga men i avsaknad av trovärdighet och realism blir det närmast att betrakta som en önskelista.

Kommunens försumlighet när det gäller drift och underhåll av befintliga anläggningstillgångar där tvångsförvaltning borde vara nära förestående skapar trovärdighetsproblem.

En realistisk revidering av planen upplevs som nödvändig med tanke på de meriter som verkligheten visar på dvs oförmågan att undvika kapitalförstöring genom underfinansierade resurser till vidmakthållande.

Kommentar:

Översiktsplanen är ett strategiskt dokument som visar en långsiktig viljeriktning, där vissa förslag kan genomföras relativt snabbt medan andra behöver mogna eller finna finansiering.

5.33 Privatperson 20

Nya bostäder

I ingressen uttalas:

”Hässleholm är 2040 en stark och komplett stad, en regional kärna och tillsammans med Kristianstad en tillväxtmotor för regionen.”

Därför är de viktig som uttalas i ÖP att det planeras för en ökad befolkningsökning. Med de senaste och kommande etableringar får man nog räkna med befolkningsökningen kan komma att stiga brantare framöver. Jag ser det därför som angeläget att få med än större planerad bostadsbebyggelse än angivet. Det är bättre att planera med något för många än för få bostäder. Våra barn vill ju kunna bo i eget boende precis som vi själva.

Trots allt är det bättre att bebygga marken här än i sydvästra Skåne med den bästa åkermarken i landet.

Den stora utmaningen ligger i att locka hit folk men vi måste ha med det i ÖP:n. Annars blir det svårare att få hit fler skattebetalare.

Stationsorter

Detta är oerhört viktigt för att genomförda investeringarna i de nu etablerade pågatågsstationer ska kunna utnyttjas optimalt. Det ska vara enkelt att kunna ta tåget i exempelvis Vinslöv eller Ballingslöv och byta i Hässleholm till annat tåg vidare. Utfallet av detta lägger också grunden för att i det längre perspektivet kunna etablera pågatågsstationer i Tormestorp, Finja och Emmaljunga m.fl.

Ovanstående förutsätter därför att alla banorna möts i en gemensam station. För att på ett effektivt sätt knyta samman en kommande station med de andra dragningarna i nätet är det viktigt att bytena ska kunna ske snabbt och utan onödig fördröjning. För att detta ska kunna ske måste angränsningspunkterna mellan de olika banorna vara anslutna eller inom nära gångavstånd. Jag ser att funktionen borde vara som en flygplats mellan olika terminaler eller mellan gater och huvudterminal. Det är viktigt att bytet ske ”INHouse” så att detta kan ske väderberoende. En resande från exempelvis Vittsjö eller Perstorp ska kunna byta enkelt och åka vidare oavsett tunga resväskor. Stationen ska kunna gagna såväl det lokala som hela regionen. Någon har ju uttalat att Hässleholm ska fungera som en T-banecentral åt Skåne.

Transporterna mellan de olika banorna ska kunna ske via hiss (om de nya banorna förläggs ovanpå) och/eller band som på vissa flygplatser. Som sagt är det viktigt att bytet inte ska upplevas som ett störningsmoment utan istället som en ”bensträckare”.

Sammanfattningsvis anser jag det viktigt att stationsområdena kan utvecklas till levande stationer.

Mot bakgrund av ovanstående är det viktigt att ÖP tar höjd för det utrymme framtida dubbelspåriga banor för Skånebanan och Markarydsbanan.

Förtätning – utrymme för fler bostäder

När det gäller möjligheterna till förtätning är dessa begränsade och måste därför ha hög prioritet. Exempelvis ska det inte tillåtas flera låga flerfamiljshus nära stationerna i de olika stationsorterna. Så centralt belägna fastigheter borde bara få bebyggas med lägst 5 våningar. Nya planer borde ha bestämmelser om en lägsta bygghöjd (och eventuellt en högsta men då gärna tilltagen).

Då lediga ytor för bebyggelse i de centrala delarna är en bristvara gäller det att få ut så många kvadrater fastigheterna som möjligt per markyta. Om man istället bygger dubbelt så högt kan man teoretiskt låta halva marken bli gröna små parker med trevliga lekplatser

En annan aspekt som är viktig för de centrala delarna är att alla nybyggnationer borde ha

butikslokaler på första plan och bostäder ovanpå. Detta bör vara ett krav för beviljas bygglov i de centrala delarna.

Så mitt budskap är att istället för en maxhöjd på 5 våningar skriv 5-10 våningar i kommande planerna vilket bör skrivas in i ÖP. Om man ska exploatera marken ska det vara lägst 5 våningar men bygg gärna fler våningar så får vi in fler lägenheter nära ett centrum och dess station. Detta gynnar både miljön (lättare att ta tåget) och centrumhandeln.

Att låsa sig till den gamla bebyggelsens höjd gör att vi aldrig kommer någon vart. Exempelvis om cirka 50 år när de nu befintliga kåkarna ska rivas ja då har vi de nu planlagda med exempelvis 5 våningar som begränsar de som då år 2070 som vill bygga högre. Osv. Någon gång måste man börja bygga på höjden och då bygga högre fastigheter än den näraliggande omgivningen. Jag ser ingen nackdel i att ha högre hus i centrum.

Sammanfattningsvis tycker jag att alla planer i centrum borde ha en minsta bygghöjd och inte en maximal bygghöjd. "När man bygger så bygg så högt som möjligt".

Kulturmiljö

Man får inte glömma att även nutida teknologier måste få sätta sina avtryck åt eftervärlden. Exempelvis vill pensionärerna år 2070 kunna se vilka avtryck slutet på 10- och 20-talen gjorde i kulturen när de var unga. Samhället måste också kunna utvecklas utan allt för stora hinder. Ett mycket intressant dokument och jag önskar lycka till med arbetet.

Kommentar:

Hässelholms kommun har förhoppningar om att byggtakten kommer öka succesivt, genom nya arbetstillfällen och ökad attraktivitet med anledning av t.ex. etablering av Nya stambanan, satsningar på rekreation och hälsa med mera kommer att bidra till att befolkningen ökar.

I dagsläget saknas järnvägskapacitet för fler stationsorter och det krävs även stora investeringar. Orterna som nämns föreslås i första hand få högkvalitativa cykelvägar till/från närmaste stationsort, då det är en investering som bedöms mer samhällsekonomiskt realistisk.

Översiktsplanen rekommenderar endast att tillkommande bostadsbebyggelse i huvudsak ska lokaliseras i stationsnära läge, det vill säga inom en radie på cirka 1000 meter. Storleken på tillkommande bostäder utanför och innanför denna radie regleras inte.

5.34 Privatperson 21

Reds anm: Privatperson 19 har skickat in två omgångar med synpunkter. Dock gäller majoriteten av synpunkterna på sådant som sker i Hässleholms stad. Hässleholms stad ingår inte i ny översiktsplan och har därför inte tagits med här. Nedanstående är dock av mer översiktlig karaktär.

Som tillägg vill jag poängtera vikten av att ordna med någon form av rening av dagvatten. Att inte detta går ut i vattendrag utan någon som helst rening är inte acceptabelt. En inventering hur det står till i stan och samtliga kransorter är önskvärd.

Kommentar:

I dagsläget planeras endast mindre reningsdammar för dagvatten och naturvattendammar, vilka inte redovisas på mark- och vattenanvändningskartan på grund av sin begränsade storlek.

5.35 Privatperson 22

Läser i förslag till ny Översiktsplan om den planerade höghastighetsbanan Hässleholm-Lund, som här (s. 34-35) framställs med stor entusiasm, föregivet att den kommer att anslutas från nuvarande Hässleholms station. I Trafikverkets planer är inte detta det enda förslaget. För att uppnå maximal tidsvinst, dvs Stockholm-Malmö på 2,5 timmar måste banan - enligt Trafikverkets utredningar - med stor sannolikhet dras diagonalt mellan Hässleholm och Malmö vilket innebär att Hovdala med omnejd är akut hotat. Även Höör kommun och Eslöv kommun kommer att drabbas hårt.

I och för sig är det här ett gigantiskt ekonomiskt projekt för Trafikverket (och Sverige) och enligt senaste redovisning i augusti i år kommer projekten (Sthlm-Gbg, Sthlm-Malmö) på beräknat 205 miljarder öka med 30 miljarder. Så tveksamt om det verkligen blir något av de här banorna där fjärrtågen ska kunna gå i 320 km/timmen.

Jag förstår att ni lobbar för att höghastighetstågen med dubbelspår ska gå via Hässleholms station men hur tänker ni er sen dragningen av banan söderut? Och om banan måste dras diagonalt? Om banan inte dras genom Hässleholm? Finns det någon Plan B? Samarbetar ni med de andra kommunerna om förslag till dragning av banan?

Reds anm: komplettering till yttrande 1

Missade i frågorna översiktsplanen att ta upp elförsörjningen nya höghastighetsbanan (tvåspårig) samt alla vägar (för service och evakuering) till banan som Trafikverkets utredning tar upp. Tankarna ni har kring dem? Elförsörjning är kanske mer ett statligt åtagande men jag förmodar att ni diskuterat den.

Kommentar:

Hässleholms kommun bidrar aktivt i Trafikverkets process med att ta fram förslag till den slutliga lokaliseringen av nya stambanan. Hässleholm utgår från sin lagakraftvunna FÖP för staden och därmed det lokaliseringsförslag som går in till Hässleholm C.

Elförsörjningsfrågan har utvecklats i översiktsplanen.

5.36 Privatperson 23

Vi är nya i kommunen och håller på att bygga upp en verksamhet ute i Ynglingarum med inriktning naturturism och kulturupplevelser. Vi har haft ett par arrangemang härute som har dragit ca 100 personer, både från närområdet men också från Malmö/Lund och Hässleholm. Många av våra framtida besökare kommer att vilja resa med kollektivtrafik/cykel och för vår del hade en cykelväg mellan Sösdala och Häglinge underlättat mycket då vi vill och ska uppmuntra våra besökare till ett hållbart resande. För oss som privatpersoner och för andra boende i området hade det också underlättat för pendling.

Kommentar:

Texten och kartan över cykelleder i kommunen har reviderats i granskningshandlingen. Enligt regionplanen för Skåne utgör cykelleden mellan Hässleholm-Sösdala ett basstråk och pekas även ut som ett möjligt supercykelstråk fram till Finjasjön.

5.37 Privatperson 24

På sidan 14 i ÖP anges att 3 av de ursprungligt utpekade områdena för Vind bruk kvarstår, d.v.s. att Nävlingåsen kvarstår som utpekade område trots att man snöpligen misslyckades förra gången det var aktuellt 2006–2017, trots stora utgifter för kommunen och vindkraftsbolagen. Detta finner jag mycket förvånande. Inte minst efter att ha läst om Totalförsvarets riksintresse på sid. 118 i ÖP.

På sid. 120 i ÖP anges återigen Nävlingåsen som riksintresse för vind bruk trots att det inte överensstämmer med Totalförsvarets riksintresse vilket bevisades under det förra förslaget till vindbruk på Nävlingåsen vilket jag återkommer till.

Enligt Miljöbalkens 3 kapitel skall miljöer såsom Nävlingåsen skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön. Områden som är av riksintresse skall skyddas, inte minst ur ekologisk synvinkel = Utrotningshotade djurarter
Trots det framhåller Hässeholm kommun om att betrakta Nävlingåsen som en potentiell plats för vind bruk?

På sidan 144 i ÖP anser Hässeholms kommun att man varit tidigt ute för att måna bullerfria miljöer i kommunen, det stämmer inte mot åsikten att man skall använda Nävlingåsen som plats för vindbruk som verkligen är ett av dom tystaste områdena i kommunen.

Kommunen anger på sid. 145 i ÖP att bullrande verksamheter såsom Vindkraftverk inte skall placeras på eller i anslutning till bullerfria miljöer. Frågan kvarstår hur kan man då planera vindkraftverk på Nävlingåsen?

På sid. 161 i ÖP informerar kommunen om deras syn på buller jag citerar "bullerfria miljöer är en kvalitet, som redan idag är mer sällsynt. Därmed bedöms bullerfria områden bli allt mer ovanliga i synnerhet i det urbaniserade och tätbefolkade Skåne. Bullerfria områden är därför viktiga att bevara och utveckla tillsammans med de andra värdena som ofta sammanfaller med bullerfrihetstillhet, frånvaro av störande ljud och ljus, upplevelser i naturen med höga biologiska värden och aktiviteter i friluftsområden". Frågan kvarstår hur rimmar det med vindkraft på Nävlingåsen eftersom vindkraftverk verkligen både bullrar och sänder ut intermitterande ljus.

På sid. 178 i ÖP anger kommunen själv att det inte gick att etablera vindkraft på Nävlingåsen det stupade på att Totalförsvaret motsatte sig och att det skulle hota utrotningshotade djurarter såsom fladdermöss. Ändå fortsätter kommunen med en dåres envishet att utpeka Nävlingåsen som ett lämpligt område för vind bruk se sid. 180. Vad har ändrat sig sedan 2017 har fladdermössen dött? Det saknas konsekvens i ÖP när det gäller detta.

På sid 224 i ÖP anges återigen Nävlingåsen som ett riksintresse för vindkraft. Det kommer inte vara möjligt därför att det inte kommer byggas några vindkraftverk på Nävlingåsen. Det har historien visat från 2006 till 2017 försökte kommunen tillsammans med vindkraftsbolagen få igenom ett bygge av 23 vindkraftverk. Vindkraftsbolagen, kommunen och Nävlingeborna lade mycket tid och pengar på att främja, alternativt bekämpa etableringen. Det började med 23 verk 2006 och slutat med noll 2017.

Befolkningen var emot det exklusive ett smärre antal markägare varav vissa inte ens bor i kommunen.

Totalförsvaret var emot det, Länsstyrelsen var emot det och Miljödomstolen var emot det, inte ens Vindkraftsbolagen vågade överklaga till Miljööverdomstolen för dom förstod att det skulle bli nej även där.

Konklusion är att Kommunen inte lärt av historien trots att det inte skedde för så länge sedan.

Kommentar:

Texten och kartan över bullerfria områden har reviderats i granskningsbehandlingen.

De tre vindkraftsområdena har minskats för att inte överlappa motstående riksintressen eller utbredning i andra kommuner. De utpekade områdena för vindkraft har inte angetts med en exakt geografisk avgränsning. Denna avgränsning måste göras i den fortsatta lämplighetsprövningen av föreslagen vindkraftsutbyggnad i en kommande bygglövs- eller tillståndprocess, där en avvägning görs mot andra motstående allmänna och enskilda intressena.

5.38 Privatperson 25

Hässleholms kommun har tagit fram ett förslag till ny översiktsplan som ska ersätta flertalet tillägg till nuvarande plan.

Förslaget är som sig bör omfattande och berör många områden. Samtidigt så blir dokumentet svårt att överblicka vilket gör att det måste vara väldigt tydligt.

Vi finner att Nävlinge som by inte finns upptagen bland landsbygdens orter och den satsning på dessa orter som framgår i dokumentet. Nävlinge har ett rikt, varierat och välbesökt föreningsliv samt en träffpunkt med second hand som har öppet flera dagar i veckan. Vidare finns två kyrkliga samfund med omfattande verksamhet. Befolkningmässigt är byn i storlek med redovisade byar. Vi anser att Nävlinge väl platsar in bland. Tas Nävlinge upp bland dessa byar får byn samma status att tillgodo göra sig samhällsviktiga funktioner som fiberutbyggnad. Fiber är oerhört viktigt för en levande landsbygd. I Nävlinge verkar många småföretagare som är beroende av en stabil internetuppkoppling, något som inte är fallet i nuläget.

I såväl sammanfattningen i början av dokumentet och i den löpande texten under de olika kapitlen tas riksintressena upp. Självklart ska riksintressena för vindkraft tas upp men vi anser att man tydligare bör redovisa att det har visat sig stå i konflikt med de naturvärden som finns på Nävlingeåsen. Detta framkom tydligt vid den prövning som var för några år sedan då en vindkraftspark prövades enligt miljöbalken. På åsen finns höga naturvärden som främst tydliggörs av att det finns rödlistade och starkt hotade (CR) fladdermusarter som har sina yngelplatser här. Åsen utgör även ett genomfartsområde för fladdermöss som ska övervintra i Ignaberga kalkgrottor. Riksintresset för vindkraft fick stå tillbaka för dessa arters fortlevande.

Vidare har man tagit upp tysta områden som i alla sammanhang nu fäst större vikt vid. Hässleholms kommun lyfter även fram att naturen i kommunen är ett viktigt inslag i Great Copenhagen. Att då enbart redovisa samma områden som fanns i tidigare ÖP, med en inventering av tysta områden från 2007 känns fel. Till denna nya ÖP har man endast kontrollerat att dessa utpekade områden fortfarande är aktuella. Vi anser att man borde gjort en ny inventering och sett om det finns fler områden som kan redovisas tysta områden. Om vi inte misstar oss fanns tidigare ett område på Nävlingeåsen utpekade men detta försvann i tidigare ÖP då man hade för avsikt att anlägga en skyttebana. Området kan dessutom klassas som ett storområde för natur och fritid vilket ytterligare gör att det bör inventeras. Hela Nävlingeåsen bör inventeras. Bullrande verksamheter kan både försvinna och tillkomma vilket gör att en ny inventering bör göras

Vi har valt att bosätta oss här då vi finner åsens rika kultur och mosaiklandskap, rika natur vara hälsobefrämjande vilket vi hoppas ska bestå i framtiden även för kommande generationer.

Kommentar:

För att det ska finnas behov för en fördjupning i översiktsplanen för orten är kriterierna att det finns kommunal förskola eller grundskola på orten.

Översiktsplanen har i granskningshandlingen uppdaterat informationen i såväl text som på karta angående aktuell situation kring fiberutbyggnaden i kommunen.

Översiktsplanen har kompletterats med information om de höga naturvärdena i Nävlinge med omnejd.

De tre vindkraftsområdena har minskats för att inte överlappa motstående riksintressen eller utbredning i andra kommuner. De utpekade områdena för vindkraft har inte angetts med en exakt geografisk avgränsning. Denna avgränsning måste göras i den fortsatta lämplighetsprövningen av föreslagen vindkraftsutbyggnad i en kommande bygglovs- eller tillståndsprövning, där en avvägning görs mot andra motstående allmänna och enskilda intressena.

Texten och kartan över bullerfria områden har reviderats i granskningsbehandlingen.

5.39 Privatperson 26

Jag önskar bara lämna några synpunkter/ tips/ förslag till nya översiktsplanen.

- På sidan fem inleds planförslaget med text undertecknat av nuvarande kommunalråden. Texten innehåller 17 st "vi" - Är det vi tre, eller är det vi kommuninvånare som avses? Om det är det senare, undrar jag om alla dessa synpunkter är förankrade bland kommuninvånare, väljare, skattebetalare?
- Miljö lyfts fram som viktigt. I konsekvens av det bör man då genomföra MKB vid detaljplaneärenden, vilket inte sker nu.
- Jordbruksmark bör inte förstöras och bebyggas står det i förslag till ny översiktsplan, för den kan inte återställas. Ändå gör Ni precis det motsatta i flera planärenden i kommunen.
- Destinationsutveckling tycks vara det senaste i kommunen. Man undrar vad de tre med denna titel konkret har åstadkommit i förslag till ny översiktsplan? (De borde bl.a. återinföra manuell turistinformation i de fina lokalerna i kulturhuset i stället för två kartställ i stadshuset lobby, då det bevisats att samtal mellan människor är bättre än kartställ).
- Sist vill jag påpeka att genomförandet av översiktsplanen ska gagna kommuninvånarna, som också är skattebetalare och finansärer och inte minst väljare, som valt representanter till den politiska styrningen av kommunen - för kommunens och invånarnas bästa.

Kommentar:

Texten på sida fem är en inledande text och riktar sig till läsare och mottagare av översiktsplanen vilket bland annat är kommuninvånare, tjänstepersoner, politiker och alla andra som kan tänkas vilja ta del av kommunens översiktsplan. I arbetet med att ta fram en ny översiktsplan har dialogmöten med både kommuninvånare och politiker skett. Under våren och sommaren 2019 har arbetsgruppen arbetat med insamling av material, medborgardialog genom inlysningsrunda i kommunens orter och digital dialogkarta på kommunens webbplats. Flera möten har också hållits med referensgrupper och olika ämnesexperter. En del av förankringen är detta dokument där invånare har kunnat lämna synpunkter under samrådet som vi tar till oss, ändrar i förslaget och besvarar. Under granskningen kommer alla återigen att ges möjlighet att lämna synpunkter på det reviderade förslaget.

Översiktsplanen har kompletterats med berörd lagstiftningstext från miljöbalken. En generell text för orterna har lagts till, där vi beskriver att förtätning prioriteras framför att ta jordbruksmark i anspråk. En karta med klassning av jordbruksmarken har lagts till för hela kommunen. Under kapitlet "Mark- och vattenanvändning" har respektive Ortsbeskrivning kompletterats med en text som tydliggör om nya föreslagna åtgärder berör befintliga värden, till exempel jordbruksmark. Ett ställningstagande kring bostadsbyggande på mark utanför orterna har lagts till som bland annat tar hänsyn till frågor gällande kommunalt VA, kollektivtrafikförsörjning, barns skolväg, gång- och cykelvägar och bilberoende.

I arbetet med översiktsplanen är det många som har medverkat och bidragit med just sina olika kompetenser, erfarenheter och kunskaper för att belysa de komplexa frågor som ett förslag till ny översiktsplan innebär.

5.40 Privatperson 27

Såg ett stort misstag i översiktsplanen. Faktum är att Sjöröd inte ingår i Hässleholm utan är eget i all statistik. Därför bör Sjöröd också särredovisas som egen ort i översiktsplanen.

Kommentar:

Sjöröd är en del av Hässleholm och omfattas av den fördjupade översiktsplanen Framtidsplan för Hässleholms stad. Sjöröd ingår därför inte i den nya översiktsplanen.

5.41 Privatperson 28

Yttrande 1:

Kommunens vision och övergripande mål

Översiktsplanen är ”marknadsföring av kommunen”. (Citat från sid 18 i samrådsförslaget.) Jag tolkar det som ett syfte med översiktsplanen är att marknadsföra Hässleholms kommun externt men även internt till kommunens invånare och företag. Bra om kommunen har en hög ambitionsnivå när det gäller intern marknadsföring av kommunen. Kanske ett önsketänkande men tänk om översiktsplanen kan bidra till att det blir många ”ambassadörer” för vår kommun. Inledningsvis vill jag därför framföra nedanstående övergripande synpunkter med koppling till översiktsplanens uppgift att bidra till marknadsföringen av kommunen.

Synpunkter på kommunens vision:

Blir förvånad när jag läser att kommunens vision från år 2003 ska användas som utgångspunkt för den här översiktsplanen. Jag vill motivera min kritik med följande:

- Visserligen är det bra med kontinuitet. Jag ifrågasätter dock starkt om en vision från år 2003 ska vara ”ledstjärna” för oss i Hässleholms kommun när vi ska möta de utmaningar som kommunen står inför fram till år 2040.
- Tycker dessutom det finns för lite utmaningar i visionen från år 2003. Jag tycker formuleringarna handlar mer om mål och om beskrivning av kommunens kärnverksamhet. Min tolkning blir att ambitionen är att kommunen ska skapa förutsättningar för att du kan Leva, Uppleva, Arbeta och Lära i Hässleholms kommun.
- I samrådsförslaget till översiktsplan kompletteras visionen med utvecklingsinriktning och övergripande målsättningar. Dessa är bra. Känslan blir dock att utvecklingsinriktningen och målsättningarna är mer visionära än själva visionen från år 2003.
- Syftet med en vision för en organisation är att fylla målen med mening. När jag läser en vision vill jag helst få en tydlig framtidsbild av vart vi vill komma på sikt. Visionen ska vara något större än målen. Nu är känslan att det är tvärtom.

Det finns kommuner som har lyckats formulera visioner som är mer lockande än Hässleholms. Hänvisar bl a till ”Vision Mariestad 2030”. En vision som består av fem byggstenar och som beskriver fem konkreta utvecklingsområden för Mariestads kommun.

Jag anser att det ska tas fram en ny vision för Hässleholms kommun. Visionen bör arbetas in i översiktsplanen. Det ska bli tydligt för läsaren att vision och översiktsplan hänger ihop. Då tycker jag att planen lever upp till det som står i ingressen på sid 18. (Kommunens roll i processen med översiktsplanen är att identifiera och uttrycka en vision och viljeinriktning.)

Tänker inte formulera ett färdigt förslag till ny vision. Kommer dock återkomma senare med några ”inspel” kring vad som skulle kunna ingå i en ny vision för Hässleholms kommun.

Yttrande 2:

Kommunens vision, utvecklingsinriktning och övergripande mål

Har 2020-10-01 framfört att jag anser det ska tas fram en ny vision i samband med processen kring framtagandet av Översiktsplan för Hässleholms kommun. Återkommer härmed med lite tankar och förslag kring vad som skulle kunna ingå i en ny vision för Hässleholms kommun.

I Hässleholms kommun är det NÄRA.....

Mitt förslag är därför att Hässleholms kommun presenterar sig som en ”Närortskommun”

Idag är vi störst (till landytan) i Skåne. Nu ska vi även bli först med att lansera detta nya begrepp.

Förslag på vision:

”Hässleholm, Skånes första och största Närortskommun. Vår vision:

År 2040 är Hässleholms kommun, Skånes starkaste Närortskommun.

År 2040 är Hässleholm en stark och komplett stad, en regional kärna och

tillsammans med Kristianstad en tillväxtmotor för regionen.

Jag föreslår även att följande övergripande utvecklingsinriktning och intention formuleras i Översiktsplanen:

”Hässleholms kommun ska vara en kommun i Balans”.

Det är politikernas ansvar att det finns framtidstro i hela kommunen. Därför krävs det en balans mellan satsningarna på den fysiska miljön i staden, stationsorterna och på landsbygden. Balans och framtidstro kommer bidra till att stärka självkänslan hos kommuninvånarna i Hässleholm. Stolta kommuninvånare med stark självkänsla bidrar till att det blir många ”ambassadörer” för kommunen.

Syfte, motiveringar och mål med visionen, övergripande utvecklingsinriktning och intentioner:

- Stärker kommunens identitet. Det finns ett ömsesidigt beroende mellan staden, stationsorterna och landsbygden. Förståelsen och ödmjukheten för detta gör att i vår kommun har vi valt att jobba tillsammans. När närorter och landsbygd jobbar tillsammans, blir vi starka.
- Förstärker kommunens unika infrastrukturella läge
- Förstärker innebörden av kommunens unika befolkningsstruktur. Vår kommun står inte bara på ett ben. Det är bara drygt 37% av kommuninvånarna som bor i staden. Det innebär att kommunens identitet och själ inte bara förknippas med centralorten = staden som är närorten Hässleholm. Hässleholms kommun består av många närorter och står på tre ben:
 - o Staden
 - o De starka stationsorterna
 - o De landsbygdsnära och stadsnära byarna tillsammans med den levande landsbygden.
- Närheten till den omgivande landsbygden och den unika naturen är ”kittet” som förenar och håller oss tillsammans. ”Kittet” som gör att det blir tre starka ben när vi jobbar tillsammans.
- År 2040 ska varumärket ”Närortskommunen – Hässleholm” vara starkt och känt
Varumärket ska vara starkt både inom kommunen och utanför kommunen
- Varumärket ”Närortskommunen – Hässleholm” ska bidra till att vi kan nå kommunens övergripande målsättningar 2040:
 - o Hässleholmaren är stolt och mår bra
 - o Natur och kultur med höga biologiska och rekreativa värden skyddas och utvecklas
 - o Det infrastrukturella läget utvecklas och förbättras

Lyckas vi med dessa målsättningar då är vi ”Skånes starkaste Närortskommun” år 2040

Reflektion

Det krävs tydlighet när ett varumärke ska skapas.

Ett problem i detta sammanhang är begreppsförvirringen.

Menar vi kommunen eller staden när vi säger Hässleholm?

Därför önskar jag avslutningsvis göra följande ”Inspel”:

Kanske staden behöver döpas om.

Kanske det ska stå Hessleholm Stad på skyltarna när vi kommer till staden Hässleholm.

Vid kommungränsen ska det fortfarande stå Hässleholms kommun

Yttrande 3:

Beakta byutvecklingsplanerna i Översiktsplanen

Under våren 2020 avslutades Leader-projektet ”Mer attraktiva orter i Hässleholms kommun”.

I detta projekt skapades sex byutvecklingsplaner för stationsorterna Bjänum, Hästveda, Sösdala, Tyringe, Vittsjö och Vinslöv. Eftersom samrådsförslaget till Översiktsplan blev klart 2020-06-29, alltså i nära anslutning till avslutet av Leader-projektet, så ställer jag mig frågande till i vilken utsträckning som byutvecklingsplanerna beaktats i Översiktsplanen.

Jag har visserligen inte läst de sex byutvecklingsplanerna. Dock är det ingen tvekan om att Leader-projektet har potential att bidra till en positiv utveckling på de sex aktuella stationsorterna. De målbilder och visioner som har tagits fram under projektet bidrar till att skapa framtidstro i

stationsorterna. ”Stationsorterna som utgör kommundelscentrum” enligt samrådsförslaget till Översiktsplan.

Min förhoppning är att stationsorternas arbetsgrupper redan har bevakat om de ställningstagande, som görs i översiktsplanen kring mark- och vattenanvändningen, överensstämmer med byutvecklingsplanen för resp stationsort. Om något från byutvecklingsplanerna saknas i Översiktsplanen är det därmed min förhoppning att arbetsgrupperna från resp stationsort i Leaderprojektet redan har påtalat detta som framförda synpunkter på samrådsförslaget. Det finns dock en stor risk att det har varit svårt att samlas i arbetsgrupper, byalag och företagareföreningar i ”coronatider”. Därför finns det också en risk att någon arbetsgrupp/några arbetsgrupper inte har hunnit bevakat om deras byutvecklingsplan har beaktats i tillräcklig stor utsträckning i Översiktsplanen.

Det är viktigt att ta vara på den entusiasm som finns på resp stationsort kring byutvecklingsplanerna. Eldsjälarna, som vill utveckla sina stationsorter, får inte tröttna och ge upp sina drömmar pga att vi befinner oss i ”coronatider”. Det är viktigt att eldsjälarna känner att deras förslag kan bli verklighet. Därför måste det säkras att målbilder och visioner i byutvecklingsplanerna blir beaktade i Översiktsplanen.

Yttrande 4:

Utökning av området för Natur och Friluftsliv nordväst om Stoby och utökning av storområde Almaån.

Ett område strax nordväst om Stoby finns utmärkt som ett område för Natur och friluftsliv på Mark- och vattenanvändningskartan. Det aktuella området finns även med i Naturvårdsprogrammet (2005) som två klass-2 område. Område 3207 – Ekhage på Olahus samt område 3208 – Naturbete Olahus.

Jag anser att området för Natur och friluftsliv nordväst om Stoby bör utökas i den kommande Översiktsplanen. Området bör omfatta stora delar av Olahus och inte bara omfatta de utpekade klass-2 områdena. Utökningen bör göras i nordlig och nordvästlig riktning mot Almaån.

Område 3207 och område 3208 är områden med mycket stora värden. Dessa områden bör klassas som särskilt bevaransvärda utifrån ekologiska och sociala aspekter. Därför vill jag redan nu framföra förslaget att dessa bägge delområden, i ett utökat naturområde nordväst om Stoby, bör uppgraderas till klass-1 områden i det kommande samrådsförslaget till Naturvårdsplan.

Den föreslagna ökningen innebär att området för Natur och friluftsliv nordväst om Stoby kommer att tangera storområde ”Almaån”. Därför föreslår jag även att storområde ”Almaån” sträcks ut med en böj söderut så att naturområdet nordväst om Stoby inkluderas i storområdet. Utökningen kan jämföras med den utsträckning norrut från Almaån som redan idag har gjorts av storområdet. (Jag syftar på att område 3227 – Ballingslövssjön omfattas av storområde ”Almaån”.)

Utveckling av mitt resonemang kring ovanstående förslag:

Ovanstående förslag ligger i linje med en av Översiktsplanens övergripande målsättningar: ”Natur och kultur med höga biologiska och rekreativa värden skyddas och utvecklas.”

Det tätortsnära läget, med goda kommunikationsmöjligheter till Stoby, gör att naturområde ”Stoby nordvästra” är intressant för både kommuninvånare och besökare i kommunen. En utökning av naturområdet kombinerat med en koppling till storområde ”Almaån” förstärker intresset. Strövområdet Olahus är därför en tillgång för Hässleholms kommun.

Gården Olahus är en del av Önnestads naturbruksgymnasium och inriktningen är ekologisk produktion. Här kommer några utdrag från gården Olahus egna presentationsmaterial.

- En av målsättningarna är att gården ska vara tillgänglig för allmänheten som strövområde

- År 1995 påbörjades en omläggning av produktionen. Fram till år 2025 ska skogsbeståndet överföras till ett ekologiskt skogsbruk med 40-50% av arealen som lövskog.
- På fastigheten finns en s.k. nyckelbiotop av orörd ädellövskog
- Brukningen och skötseln av fastigheten skall klart inriktas mot att bevara odlings- och kulturlandskapet och att öka den biologiska mångfalden.
- Inom skogsmarken finns stora områden, ca 50 ha, med s.k. fornåkrar. Inom dessa områden finns spridda gravanläggningar i form av rösen, stensättningar, domarringar, m.m

Ovanstående punkter är en bakgrund till mitt resonemang kring att naturområde ”Stoby nordvästra” (enligt Grönplan, Hässleholms tätort från år 2002) bör utökas i den kommande Översiktsplanen. Område 3207 – Ekhage på Olahus samt område 3208 – Naturbete Olahus är områden med mycket stora värden men strövområdet Olahus innehåller så mycket mer. I samrådsförslaget till Översiktsplan på sid 78 görs bl a följande beskrivning av Stobys identitet:

- Stoby är ett naturnära villasamhälle som ligger så nära Hässleholm att det nästan blivit som en del av staden
- Områdena runt Olahus är mycket välanvända som rekreationsområde. Här finns promenadstråk bland ädellövskogar och hagmarker. Det är också inbjudande att vandra vid Almaån.

Avslutningsvis vill jag sammanfatta mitt resonemang så här:

En utökning av området för Natur och friluftsvärdet nordväst om Stoby blir en tillgång för hela kommunen samtidigt som det stärker Stobys identitet.

Yttrande 5:

Skapa ett nytt Tyst/Bullerfritt område i anslutning till storområde Almaån och naturområde Stoby nordvästra.

I samrådsförslaget till Översiktsplan görs följande ställningstagande kring Natur och friluftsliv:

- De tysta/bullerfria områdena ska värnas och utvecklas, särskilt de markerade bullerfria områdena i kartan då de sammanfaller med områden som berörs av riksintressen eller andra värden.
- Rekreationsområdena i närheten av tätorter med mindre bullerstörda miljöer ska värnas.
-

Beskrivningen i Översiktsplanen av ”Bullerfria områden” avslutas så här:

”För att bevara kvaliteten med bullerfria områden där det även finns stora natur-, kulturoch friluftsvärden krävs ett fortsatt ställningstagande i översiktsplanen som stärker och kan bibehålla kvaliteten bullerfrihet.”

I linje med dessa tankar i Översiktsplanen föreslår jag att ett nytt Tyst/Bullerfritt område markeras ut, på Mark- och vattenanvändningskartan, i anslutning till storområde Almaån och naturområde Stoby nordvästra.

Bullerfrihet ger oss förstärkta upplevelser av natur- och kulturmiljöer. Strövområdet Olahus kännetecknas av intressanta natur- och kulturmiljöer. Ett ställningstagande för, att i den nya Översiktsplanen markera ut ett bullerfritt område enligt ovanstående förslag, kommer få positiva effekter för kommunens Natur och Friluftsliv. Rekreationsvärdet i det aktuella området kommer bli bättre utifrån både ekologiska och sociala aspekter.

Yttrande 6:

Planberedskapen och utvecklingsstrategierna kring bostadsförsörjningen i Översiktsplanen behöver justeras

I Hässleholms kommun kan det identifieras tre huvudkategorier av boendemiljöer.

1. Staden Hässleholm
2. De starka stationsorterna Bjärnum, Hästveda, Sösdala, Tyringe, Vinslöv och Vittsjö
3. De landsbygdsnära och stadsnära byarna tillsammans med den levande landsbygden.

Kommunen består av många närorter. Jag vill även beskriva det som att kommunen står på tre ben som är ungefär lika starka. Invånarna i kommunen fördelar sig så här:

1. I närorten (staden) Hässleholm bor ca 37,5%
2. I de sex närorterna (stationsorterna) Bjärnum, Hästveda, Sösdala, Tyringe, Vinslöv och Vittsjö bor ca 33,2%
3. I närorterna (stadsnära byar) Ballingslöv, Finja, Stoby, Tormestorp och Vankiva tillsammans med de landsbygdsnära byarna Emmaljunga, Farstorp, Hörja, Mala, Röke, Verum och Västra Torup med omgivande landsbygd bor ca 29,3%

När jag sedan studerar avsnittet kring befolkning och bostadsförsörjning i Översiktsplanen gör jag tolkningen att planberedskapen och utvecklingsstrategierna inte alls avspeglar ovanstående relationer mellan de tre huvudkategorierna av boendemiljöer.

Principerna för bostadsförsörjningen bygger enligt Översiktsplanen på Bostad- och markförsörjningsplanen som antogs 2020-01-22. I den planen står bl a följande: Bostads- och markförsörjningsplanen avgränsas med de sju orterna Hässleholm, Bjärnum, Hästveda, Sösdala, Tyringe, Vinslöv och Vittsjö.

Det innebär i sin tur att Översiktsplanen begränsar sig till bostadsbyggande inom detaljplan när det gäller att nå kommunens mål för bostadsförsörjningen. Begränsningen till ovan nämnda sju orter motiveras med att bostadsbyggandet historiskt i huvudsak har skett i de sju orterna.

Följande påstående görs också på kommunens hemsida angående Bostad- och markförsörjningsplanen:

Bostad- och markförsörjningsplanen berör hela kommunen. Ett märkligt påstående när planen avgränsar sig till de sju orter som representerar ca 70% av kommunens invånare. Påståendet motiveras med att de sju orterna är centrum i sitt omland och därmed påverkar i stort sett hela kommunen.

Sammanfattningen blir att de ställningstagande som görs kring bostadsförsörjning i Översiktsplanen bygger på att kommunen har tagit ställning till att inte förorda spridd bebyggelse över hela kommunen.

Hässleholms stad ingår inte i planområdet. Jag påstår dock att i detta fall ingår staden indirekt i målen kring bostadsförsörjningen i Översiktsplanen. Bostad- och markförsörjningsplanen tillämpas som ett ramverk för hela kommunens behov. I FÖP – ”Framtidsplan för Hässleholms stad” har det redan ”mutats in” en plan för hur mycket bostäder som ska färdigställas/ som det skapas planeringsberedskap för i staden Hässleholm. Därmed blir bostadsförsörjningen inom det nu aktuella planområdet någon form av restpost av kommunens totala målsättning och planberedskap.

Kommunens Översiktsplan står högst i planhierarkin. Därför måste även de ställningstagande i Översiktsplanen som bygger på Bostad- och markförsörjningsplanen, som antogs 2020-01-22, kunna ifrågasättas i samrådet kring förslaget till Översiktsplan från 2020-06-29.

I Översiktsplanen finns målet att nya detaljplaner tas fram och genomförs för cirka 640 nya bostäder till år 2040 inom planområdet, i stationsorterna som utgör kommunalsentrum. Jag ifrågasätter om detta mål ger tillräcklig planberedskap för stationsorternas utvecklingsstrategier och bostadsförsörjning.

När det gäller de stadsnära byarna är inte byggnation medräknat för att uppnå kommunens mål om nya bostäder. Dessutom har tidigare utpekade strategiska bostadsområden utgått i förslaget till ny Översiktsplan. Det innebär sänkt planberedskap för de stadsnära byarna.

Även för det ”tredje benet”, landsbygden och landsbygdens byar, är ambitionsnivåerna låga. Byggande på landsbygden och i landsbygdens byar är inte medräknat för att uppnå kommunens mål om nya bostäder.

Min känsla är att hela avsnittet kring befolkning och bostadsförsörjning andas lite av uppgivenhet när det gäller nya bostäder utanför Hässleholms stad. Jag kommer inte med något exakt förslag till hur många bostäder som det istället ska finnas planberedskap för:

2. I de sex stationsorterna
3. I de landsbygdsnära och stadsnära byarna tillsammans med landsbygden

Jag föreslår dock att ambitionsnivåerna i den nya Översiktsplanen måste höjas när det gäller bostadsbyggande inom ovanstående två huvudkategorier av boendemiljöer. Jag tror det är nödvändigt om det ska finnas framtidstro i hela kommunen. Jag tror det är nödvändigt om den övergripande målsättningen – ”Hässleholmaren är stolt och mår bra” – ska kunna uppnås till år 2040. I förslaget till den nya översiktsplanen anges även utvecklingsinriktningen för kommunen år 2040 – ”Det finns en vi-känsla och gemenskap i kommunen och vi känner oss som hässleholmare oavsett var i kommunen vi bor.” Den känslan blir svår att uppnå om kommunen har tagit ställning för att inte förorda spridd bebyggelse över hela kommunen. Ett sådant ställningstagande leder till utanförskap.

Motiveringar:

Ambitionsnivån i Översiktsplan 2007 upplever jag som högre. Enligt den planen -

- Vill kommunen erbjuda ”drömboendet”, vilket innebär att individuella lösningar tillmötesgås om det är möjligt.
- Genom att erbjuda attraktiva boenden med hög kvalitet kommer fler människor att vilja bo och verka i kommunen. Attraktiva boende innebär att kunna erbjuda flera olika boendetyper, och därmed kunna tillgodose en mångfald av behov, i säkra och trygga miljöer.

Därför är det viktigt att reflektera på begreppet ”drömboende”. En undersökning som undersökningsföretaget Kantar Sifo gjorde år 2018, om svenskarnas bostadsdrömmar, visar bl a på att uppemot 50% fler vill bo på landet jämfört med hur många som bor där. Det innebär att, enligt den undersökningen, toppar en villa på landet, listan över hur svenska folket vill bo.

Förutsättningar kan förändras. Kommunen behöver vara förberedd om och när förändringar sker. Dessa tankar uttrycks i Bostad- och markförsörjningsplanen som antogs 2020-01-22. Det verkar dock mest handla om en beredskap för totalt fler bostäder än planerat i kommunen. Däremot verkar det saknas en plan för förändringar av typen en ny ”grön våg”.

Urbaniseringen är ingen naturlag. Samhällets prioriteringar när det gäller satsningar på service påverkar flyttmönster. Det kan komma nya trender som bryter nuvarande flyttmönster. Ingen vet vilken effekt den pågående coronapandemin kommer att få på lång sikt när det gäller människors prioriteringar. Redan idag finns det en motgående rörelse till inflyttning till staden. Många unga människor vill leva på landet, närmare naturen.

Detta talar för att kommunen bör ha en bättre planberedskap för att en större andel av kommuninvånarna vill bosätta sig i andra boendemiljöer än de som ligger i staden Hässleholm.

Yttrande 7:

Utveckla Grönstråken genom Stoby och upprätta en Utvecklingsstrategi för den stadsnära byn - Stoby. I samrådsförslaget till Översiktsplan på sid 78 görs bl a följande beskrivning av Stobys identitet:

- Stoby är ett naturnära villasamhälle som ligger så nära Hässleholm att det nästan blivit som en del av staden.

- Områdena runt Olahus är mycket välanvända som rekreationsområde. Här finns promenadstråk bland ädellövskogar och hagmarker. Det är också inbjudande att vandra vid Almaån.

En beskrivning som jag tillfullo instämmer i men jag tycker att det i Översiktsplanen saknas utvecklingsstrategier för Stoby och övriga stadsnära byar. I denna synpunkt fokuserar jag på Stoby.

Jag hänvisar till ”Grönplan för park- och naturområden i Hässleholms tätort” från mars 2002. På sid 59 finns intressanta beskrivningar och utvecklingstankar för Stoby. Dessa har dock inte blivit verklighet ännu men idéerna känns fortfarande intressanta. Därför tycker jag att det på ett tydligare sätt i Översiktsplanen borde lyftas fram vad som är utvecklingspotentialen för Stoby.

Förutom det som redan nämns ovan kring Stobys identitet så vill jag bl a lägga till att det rinner en bäck genom området. Det är något speciellt för Stoby. En bäck som rinner genom en lövskog med höga naturvärden. Delområdena (se nr 88 och 89 i Grönplanen från år 2002) borde kunna utvecklas genom att öppna upp i skogen och göra området runt bäcken lättillgängligt för Stobybor i alla åldrar.

Jag föreslår därför att det utvecklas ett grönstråk genom Stoby längs denna bäck. Ett grönstråk som kan klassas som ”Grönområde och park” på Mark- och vattenanvändningskartan i Översiktsplanen. Målbilden för mig är ett liknande promenadstråk som det som finns på Trollarinken i Glimåkra. (Promenadstråket som går nere från Lönsbodavägen och upp till Trollarinken.) Alla de funktioner som finns på Trollarinken förväntar jag inte ska finnas med men några av funktionerna kan kanske finnas med.

Syfte och tankar med det nya grön- och promenadstråket:

- Knyta ihop Stoby.
- Knyta ihop parkområdet vid Ernst Edwards väg och nybyggnationen på gamla Bestotomten med parkområdet uppe vid Drevkarlsvägen.
- Förlänga stråket med en promenadstig genom allmanningen som startar vid Drevkarlsvägen och som sträcker sig i nordvästlig riktning mellan Stobyhusvägen och den västra delen av Jägarevägen.
- Därmed blir promenadstråket även en entré till naturområdet nordväst om Stoby och i förlängningen även till storområdet ”Almaån”.
- Det innebär att den som vill vandra vid Almaån kan ta bussen till Stoby och starta sin vandring nere vid någon av busshållplatserna i Stoby och få en naturupplevelse redan när vandringen påbörjas.

Ovanstående förslag ser jag som en del i en utvecklingsstrategi för Stoby. Den bör kompletteras med bl a följande:

- Förbättra den fysiska miljön
- Gör de bägge infarterna mer ”välkommande”: Vid den norra infarten – strax innan Olahus bör det stå en skylt – ”VÄLKOMMEN till Stoby – Hässleholms närmaste stadsnära by”. Vid den södra infarten bör det stå en skylt – ”VÄLKOMMEN till naturnära Stoby”.
- Gör den fysiska miljön trevligare där dessa välkomstskyltar placeras. Känslan ska vara att nu kör vi in i en unik stadsdel/stadsnära by. Infarterna kan smalas av något. Exempel med ett mittparti som består av gatsten precis som ”den gamla 21:an” genom staden vid hembygdsparken. Några trevligare gatlampor borde också finnas vid de bägge infarterna.

Yttrande 8:

Skapa en planberedskap för fler bostäder i den stadsnära byn - Stoby.

I samrådsförslaget till Översiktsplan på sid 78 nämns att ”I Stoby finns färdigplanerad mark för cirka 30 bostäder (2020) där mark är oexploaterad, samtliga på privat mark”.

Under sommaren 2020 har byggnationen, på den färdigplanerade marken på gamla Bestotomten, påbörjats. När det är färdigbyggt på gamla Bestotomten finns ingen obebyggd planlagd mark i Stoby som kan täcka framtida behov.

År 2016 ansökte Tekniska nämnden hos Byggnadsnämnden/Stadsbyggnadskontoret om att ta fram en detaljplan för Stoby 53:9. Fastigheten 53:9 är på ca 50 000 m² och ligger utmed Sandbyvägen i Stoby. Bakgrunden till ansökan år 2016 var att Tekniska förvaltningen ansåg att området är lämpligt för småhusbebyggelse och en ny detaljplan behöver därför tas fram. Önskemålet var att den nya detaljplanen i så fall skulle medge nya byggrätter med bostadsändamål, främst för friliggande småhus.

Byggnadsnämnden beslutade 2017-05-09 att ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att upprätta ett förslag till detaljplan för Stoby 53:9 och att samråda om planförslaget med berörda. Stadsbyggnadskontoret hade dock upprättat ett PlanPM i april 2017 med innebörden att planarbetet ska avvakta initieringen av arbetet med den kommunövergripande översiktsplanen.

Tekniska nämnden beslutade 2019-08-29 att återkalla ansökan om detaljplan för Stoby 53:9 med motiveringen att det fanns planer på att sälja fastigheten.

Med ovanstående som bakgrund önskar jag framföra att det behövs läggas in ett avsnitt i Översiktsplanen som beskriver en Utvecklingsstrategin för boende i Stoby och där det görs ett ställningstagande för att det behövs en planberedskap för att fler i framtiden önskar bosätta sig i Stoby. Dessutom bör det göras ett ställningstagande som visar att Översiktsplanen har kommit fram till att Stoby 53:9 är ett lämpligt område att bebygga när det i framtiden inte finns obebyggd planlagd mark i centrala Stoby.

Kommentar:

En översyn av kommunens vision kommer att göras vid nästa revidering av översiktsplanen.

Slutresultatet av Leader-projektet "Mer attraktiva orter i Hässleholms kommun" har beaktats i avsnitten som rör kommunens stationsorter Bjärnum, Hästveda, Sösdala, Tyringe, Våttsjö och Vinslöv.

Naturvårderna för nämnda områden håller inte högre klass än 2. Klass-2 områden utgör dock fina naturområden och det finns ett stort rekreativt värde som bör värnas.

Översiktsplanen har kompletterats och fördjupats kring de frågor som rör buller och bullerfria områden. Avgränsningen av befintliga och nya områden har setts över. Kartan har reviderats så att bullerfria områden och bulleralstrande verksamhet redovisas tillsammans.

Avsnittet "Befolkning och bostadsförsörjning" har reviderats, kompletterats och fördjupats i granskningshandlingen. Tydligare förslag och ställningstaganden görs för varje ort där hänsyn tas till uppsatta bostadsbyggnads mål och en proportionell fördelning utifrån befintlig statistik.

Tydligare förslag och ställningstaganden görs för varje ort i granskningshandlingen där grönstruktur, promenadstråk och den fysiska miljön i övrigt ingår. Det är kommunens målsättning att byggnader och miljöer ska vara i gott skick.

Tydligare förslag och ställningstaganden görs för varje ort i granskningshandlingen, bland annat kring bebyggelseutvecklingen.

5.42 Privatperson 29

Jag har följande förslag och synpunkter inför översiktsplanen:

Platsen är Finjasjön vid Björkvikens badplats, båtklubben och guldkusten. Att:

- Anordna en permanent brygga med vattencirkulation under, vid Björkvikens badplats.
- Anordna en permanent servering vid Björkvikens badplats.
- Anordna så att man kan ta sej fram till fots längs stranden från Björkvikens badplats till Tormestorps båtklubb.
- Vidareutveckla Guldkusten, Tormestorps båtklubb och Björkvikens badplats till ännu trevligare ställen och knyta ihop dessa.
- Anordna så att man kan ta sej fram till fots längs stranden från Ormanäs till Björkviken.

Kommentar:

Tack för dina synpunkter. Synpunkterna är av detaljerad karaktär medan översiktsplanen omfattar frågor av mer översiktlig karaktär.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden i Hässleholm september 2021

Marie Nilsson
planchef

Nicole Henriksdotter
plankoordinator