

Ortsanalys för HASSLARP



Stadsbyggnadskontoret 20 april 2004

Ortsanalys för Hasslarp

20 april 2004

Helsingborgs stad, stadsbyggnadskontoret

Stadshuset, 251 89 Helsingborg

Telefon: 042-10 50 00, Fax: 042-10 78 80

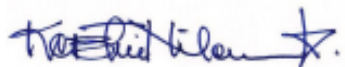
FÖRORD

Hur tar vi vara på en orsts särprägel? Hur kan man bygga nytt och förnya samtidigt som man bevarar befintliga kvaliteter? Det är många frågor som kan ställas inför förändringar i ett samhälle. Sociala, kulturella och fysiska förutsättningar har större betydelse än någonsin. Därför har vi under hösten 2003 provat en ny arbetsmetod som ett utvecklingsarbete vid stadsbyggnadskontoret i Helsingborg – som innebär systematisering av kunskap för att förstå en orsts historia, dess aktuella situation och förutsättningar samt utvecklingsmöjligheter.

Ortsanalysen som nu föreligger beskriver ortens form som ett resultat av en historisk process där såväl övergripande samhällsutveckling som lokala initiativ och drivkrafter har medverkat till ortens utveckling. Resultatet av detta sammanfattas i ortens starka och svaga sidor samt i exempel på hur ortens kvaliteter kan förbättras och utvecklas. Analysen kan vara en plattform för att diskutera ortens situation och framtidsmöjligheter utifrån.

I arbetet med Hasslarps orstsanalys har Caroline Dahl, Karin Jönsson, Nils Lindgren, Birgit Müller och Kaj Selin deltagit. Ett tack till Byabetan och övriga medverkande som på olika sätt har bidragit till framtagandet av orstsanalysen för Hasslarp.

Stadsbyggnadskontoret
Helsingborg 2004-04-20



Kerstin Nilermark
Planchef



Caroline Dahl
Bitr. planchef

INNEHÅLL

FÖRORD	3
INNEHÅLL	3
GEOGRAFI	4
HISTORIA	6
LANDSKAP OCH GRÖNSTRUKTUR	10
HUVUDSTRUKTURER	12
FUNKTIONER	14
TRAFIKMÖNSTER	16
FOLKLIV	18
STARKA OCH SVAGA SIDOR	20
SAMMANFATTNING OCH REKOMMENDATIONER	21
LITTERATUR/REFERENSLISTA	22
Visa: "Sockerbetan och sockrets lof"	23



Var ligger Hasslarp?

Hasslarps stations- och brukssamhälle ligger i den nordöstra delen av Helsingborgs stad, cirka 13 km från centralorten Helsingborg. Hasslarp har ett utmärkt skyltläge där det ligger väl synligt, omedelbart väster om motorvägen E6.

Helsingborgs stad har en folkmängd på 120 000 invånare varav 85 000 bor i centralorten. Inom kommunens gränser finns ytterligare 13 samhällen där Hasslarp är bland de mindre. Hasslarp tillhörde från början Kattarps kommun i Kattarps socken, men inkorporerades 1971 till Helsingborgs stad. År 1983 omregistrerades alla fastigheter i Hasslarps samhälle. Från att ha haft Kattarp som traktnamn fick nu alla fastigheterna traktnamnet Hasslarp. De ursprungliga fastighetsbeteckningarna härstammar från ett enskifte 1826. Samhället har idag 460 invånare. Detta är drygt hälften jämfört med samhällets storhetstid under 1900-talets början då folkmängden var drygt 800.

Samhället omges på alla håll av ett öppet jordbrukslandskap. Avstånden till de närliggande orterna Kattarp, Strövelstorp och Fleninge är små. De närmaste större tätorterna är Ängelholm i nordost och Åstorp i öster.

Samhället avgränsas i öster av Hasslarpsån, eller Lillån som den tidigare kallades (biflöde till Vegeå), vilken mynnar i Skälderviken. Stora delar av åns sträckning sammanfaller med kommungränsen. I samhällets södra utkant i anslutning till Sockerbruket finns ett antal sedimentdammar som skapats av tvättvatten från betorna.

Dessa "Hasslarps dammar" har blivit ett unikt område för häckande och rastande våtmarksfåglar där ca 80 % av Sveriges fågelarter lär ha skådats genom åren. I övrigt inramas bebyggelsen och det platta landskapet i väster av osammanhängande växtlighet i fastigheternas gränser.

Dagens Hasslarp

Socketbrukets placering i Hasslarp var den avgörande orsaken till att samhället fick den omfattning det kom att få. Dagens samhälle består till största delen av villabebyggelse med enstaka mindre hyreshus, men domineras fortfarande visuellt av det nedlagda socketbruket. Underhållet är i många fall eftersatt vilket ger ett negativt intryck av samhället.

Den kraftiga befolkningsminskningen under mitten och senare delen av 1900-talet kan sannolikt förklaras med brukets rationaliseringar. 1990 var befolkningen nere i 395 personer. Bruket hade då ytterligare rationaliserats och påverkats av EU-diskussioner som innebar att Sverige måste avveckla ytterligare ett socketbruk. Striden stod mellan Hasslarp och Roma på Gotland. Eftersom Hasslarp hade svårare att bygga ut sin anläggning måste denna avvecklas.

Befolkningsutvecklingen påverkades inte direkt, men naturligtvis ökade arbetslösheten. 1991 byggdes 21 nya marklägenheter och inflyttningen ökade. 1995 fanns det därför 494 invånare i Hasslarp. Senast kända invånarantal från 2002 ligger på 460 personer.

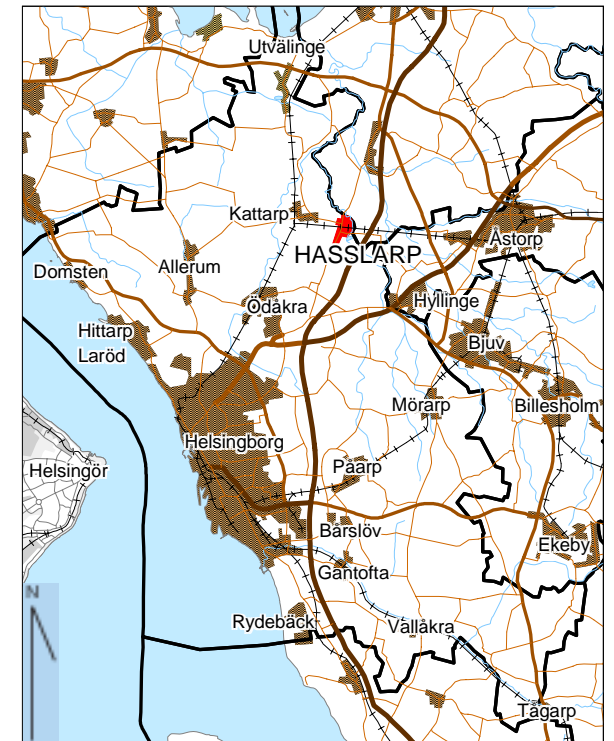
Om ingen ytterligare utbyggnad sker kan man förmoda att befolkningstalet sakta kommer att avta.

Denna förmodan förstärks även av samhällets åldersstruktur eftersom endast 29 % av befolkningen är under 24 år (år 2000). Idag är 56 % av befolkningen i arbetsför ålder (över 24 år), men efter en 20-årsperiod har nästan hälften av dessa uppnått pensionsåldern.

Under sista åren som bruket var i drift bodde endast 30 av de 150 anställda i samhället. Vi kan alltså konstatera att redan innan bruket lades ner hade Hasslarp utvecklats till en pendlingsort. År 2000 pendlade 136 personer medan endast 14 hade sin utkomst i själva Hasslarp. Inpendlingen omfattade 40 personer.

Slutsatser

- Om ingen ytterligare utbyggnad sker kan man förmoda att befolkningstalet sakta kommer att avta.
- Hasslarp är numera en pendlingsort och kommer sannolikt att så förbli.
- Omvandlingen till pendlingsort har sannolikt tillsammans med avsaknaden av Pågatågsförbindelser skapat ett större bilberoende än för genomsnittet inom Helsingborgs stad.
- Hasslarps dammar borde marknadsföras mera.
- Hasslarp har en tydlig historisk – om dock ung – identitet.
- Tillgängligheten till övergripande infrastruktur är begränsad trots att både motorväg och järnväg passerar samhället.

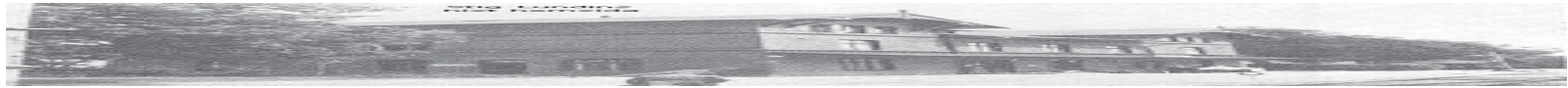


Hasslarps läge i Helsingborgs stad



Hus längs Kattarpsvägen

HISTORIA



Ortens tillkomst

Enskiftet i Kattarps socken 1826, järnvägens tillkomst 1885 och sockerbrukets lokalisering 1895 är tre historiska händelser som ledde fram till att Hasslarp uppstod. Namnet Hasslarp fick orten dock först 1898. Byns gamla namn var Lyckåker. Detta namn är lite av en tautologi eller upprepning, eftersom ordet ”lycka” betyder en inhägnad åker.

År 1826 fanns endast två gårdar inom det område som efter enskiftet blev Lyckåker. Man uppskattar att det bodde 26 personer på dessa båda gårdar. Lyckåkers järnvägsanhalt på Skåne-Hallands järnväg placerades alldeles väster om landsvägen till Helsingborg som då var en del av gamla ”Västkustvägen” från Göteborg.

Folkmängden hade efter järnvägens tillkomst börjat stiga en del. När Nordvästra Skånes Sockerfabriks AB 1895 beslutade att bygga ett sockerbruk i Lyckåker, bodde här drygt 120 personer fördelade på ett trettiotal familjer. Därefter tog befolkningstillväxten verklig fart. Redan 1896 fanns 185 personer mantalsskrivna i byn; 1897 var siffran uppe i 490 och år 1900 bodde det omkring 650 personer i samhället.

Sockerbrukets utveckling

För sockerbrukets lokalisering hade själva byn ingen betydelse. Det var kommunikationerna, det kringliggande jordbruket och närheten till Hasslarpsån som avgjorde företagets val av plats. Däremot påverkades byn kraftigt av sockerbrukets utveckling.

Bruket planerades som ett andelsföretag; det första inom svensk sockerindustri; med betodlarna själva som ägare. Namnet Lyckåker ansågs vara ett gott omen och särskilt passande för en fabrik som skulle tjäna betodlarnas intressen och inte storkapitalets. När driften sattes igång ändrades därför bolagsnamnet till Lyckåkers Sockerförädlings AB.

Det gick dock trögt med andelsteckningen, så man blev tvungen att skaffa kapital även från annat håll. Medlen förslög inte heller till ett bostadsbyggande i takt med fabriksbygget. Snart uppstod också störningar vid bruket. Produktionen kunde inte följa de uppgjorda planerna, som gick ut på att raffinaderiet direkt skulle ta emot den halvflytande sockerkristallmassa som råfabriken framställde utan mellanliggande centrifugering till lagringsdugligt råsocker. Raffinaderiet hade alltför liten kapacitet. Istället kom överskottsmassan i jäsning och vällde över alla bräddar, rann ut i marken och över hela fabriksområdet. Stanken av den jästa massan låg tung över nejden. Även lagringen av betorna vansköttes och de sammantagna missgreppen gjorde på kort tid situationen ohållbar. Knappt ett år efter starten gick företaget därför i konkurs.

Det fanns också djupare bakomliggande orsaker till misslyckandet såsom motsättningar inom styrelsen och mellan de olika ägarintressena. Emellertid lyckades man omsider få fram nytt kapital så att företaget kunde rekonstrueras. Det fick nu namnet Sockerfabriks AB Union och skulle längre fram bli en viktig del av Svenska Sockerfabriks AB (SSA).

Lyckåker blir Hasslarp

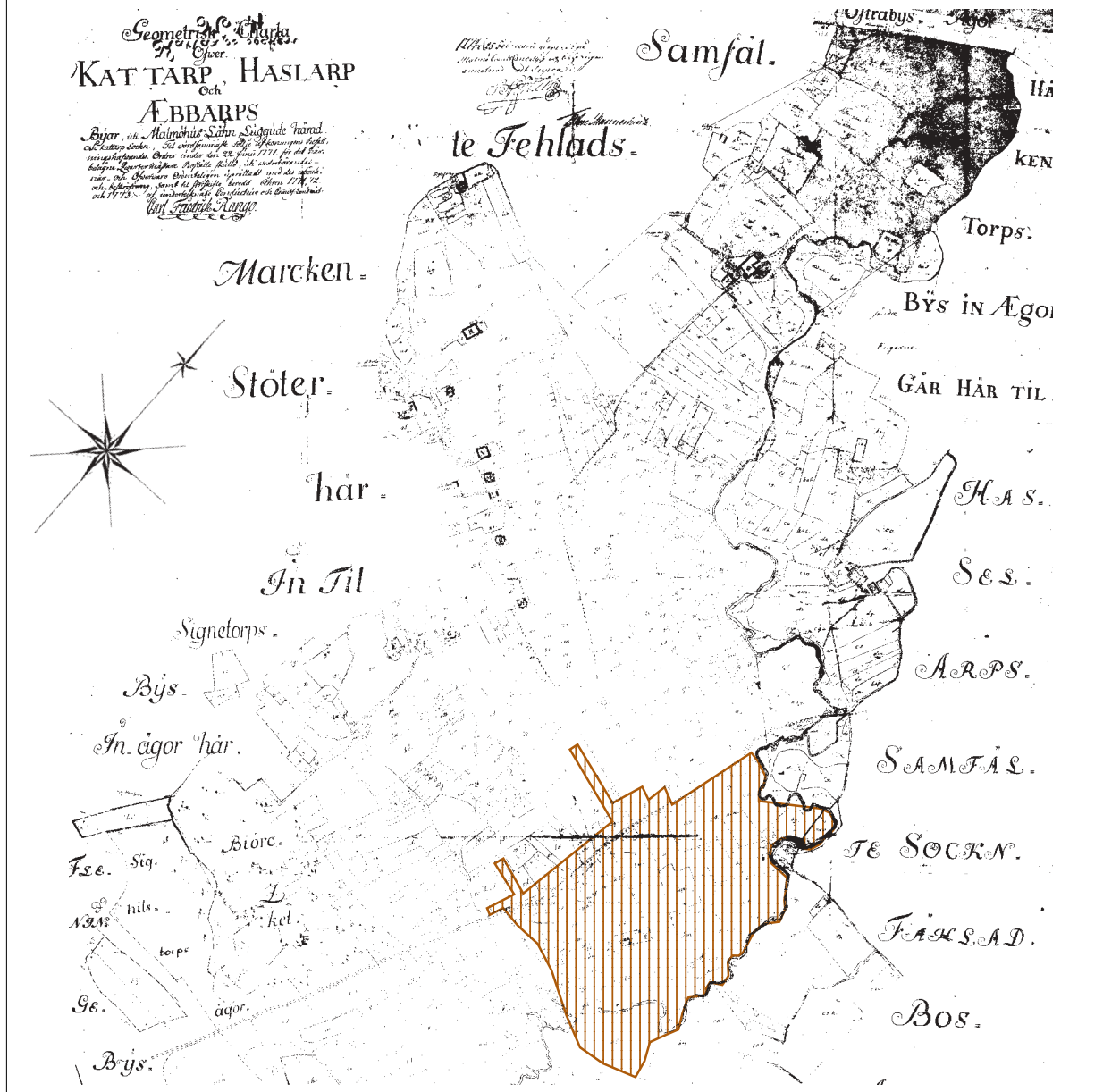
I folkmun ledde brukets motgångar till att byn efterhand kallades för ”Olycksåker” vilket ytterligare satte orten i dålig dager. Det nya sockerbruksbolaget krävde därför att orten skulle döpas om. Namnet Lyckåker fanns dock kvar som järnvägsadress. Gång efter annan vädjade man till järnvägsstyrelsen om ett nytt stationsnamn. Man kom även med egna förslag, däribland ”Wege”, med hänsyn till stationens läge nära Vege å. När SJ till sist gav med sig godkändes dock inget av bolagets förslag. I stället bestämdes att Lyckåker skulle heta Hasslarp – ett namn som inte vann företagets gillande, då det redan fanns ett Hasslarp på andra sidan ån i Kristianstads län. För SJ var denna geografiska koppling tillräcklig för att byta namn till Hasslarp.

SJ hade sista ordet och krävde dessutom ett vederlag på 20 000 kronor, utgörande ersättning för de kostnader som nya trycksaker med anledning av namnbytet drog med sig. Det nya namnet gällde från 1898.



Foto: Fototjänst

1953 revs Lyckåkers station som då var banvaktstuga



Bebyggelseutveckling

Parallellt med fabriksanläggningen uppfördes under 1896-97 (inom planerat parkområde) kontor, hotell, tjänstebostäder, arbetarbostäder och två arbetarkaserner efter ritningar av arkitekten Ola Andersson i Helsingborg. År 1896 upprättades på sockerbolagets uppdrag dessutom en stadsplan av läns-trädgårdsmästare B. Kjellson. Planen reglerade marken och den planerade bebyggelsen på bolagets fastighet norr om fabriken och järnvägen. Fastigheten omfattade 60 000 kvm och delades i mindre tomter efter ett rutnätsmönster som bildade ett flertal kvarter. I en nordsydlig huvudaxel planerades en ny stationsbyggnad som områdets monumentalbyggnad i söder.

Den nya stationen stod färdig 1898, enligt planen, mitt emot bruket norr om spåren. Järnvägen hade två år innan förstatligats och uppgått i Väst kustbanan. Bolagsstyrelsen ansåg att man måste ha en representativ järnvägsstation i Lyckåker istället för den oansenliga hållplatsbyggnad som fanns sedan 1885. En av styrelsemedlemmarna, som även var riksdagsman, tycks ha utnyttjat denna ställning med stor framgång. Stationen blev den präktigaste längs hela Väst kustbanan. Den gamla stationen blev bankvaktstuga fram tills den revs 1953.



Järnvägsstationen 1948, som uppfördes 1898 Foto: SSA

Historia fortsättning...

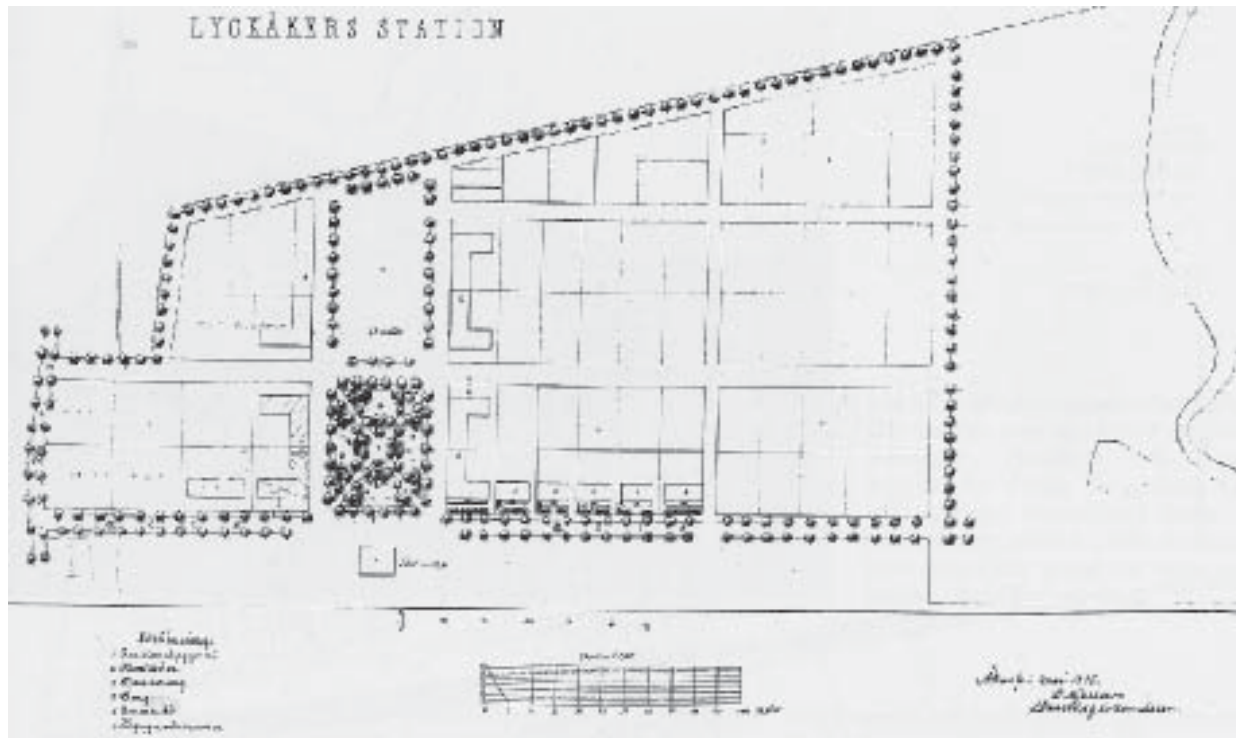
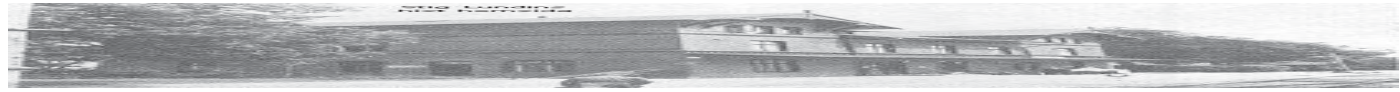


Bild: Från "Sockrets Katedraler", SSA

Stadsplan från 1896 över bolagets fastighet norr om fabriken och järnvägen

Man stakade ut breda trädplanterade gator, anlade torg, parker och ett generöst dimensionerat avloppsnät. Genom åren tillkom egnahemsbebyggelse dels inom det planlagda området norr om stationen, dels längs Kattarpsvägen i nordväst, dels längs Västkustvägen i söder. Husen uppfördes delvis på tomter som bruket mot en symbolisk summa överlät till arbetarna. De flesta husen byggdes troligen efter typritningar från "Industriens Bostadsförening". År 1898 hade Lyckåker omkring 45 bostadshus. Redan 1911 hade samhället vuxit till 75 hus.

Som komplement till den växande orten anlades 1909 folkparken med idrottsplats på kommunal mark. Stadsplanen från 1896 kompletterades sedermera med två byggnadsplaner 1949 och 1957. Nya bostäder uppfördes i olika etapper som enstaka byggnader eller i grupp som typhus. Under 1990 planerades två nya bostadsområden. Dessa projekt drivs av privata intressen som övertagit bolagets och kommunens byggnadsinitiativ.

Övrigt näringsliv

På grund av bolagets markinnehav hindrades etableringen av näringslivet i anslutning till stationen, vilket annars var ett vanligt utvecklingsmönster. Marken där var reserverad för bostäder till brukets anställda. Istället blev Västkustvägen samhällets huvudstråk och kommersiella centrum. Där fanns privat mark och ortens äldsta hus. Genom årens lopp samlades därför de flesta affärer, små verkstäder, offentliga funktioner med skolor och post, allt blandat med bostäder, längs detta stråk.



Foto: Fototjänst

Järnvägsstationen som revs i början av 1970-talet

Brukets nedläggning

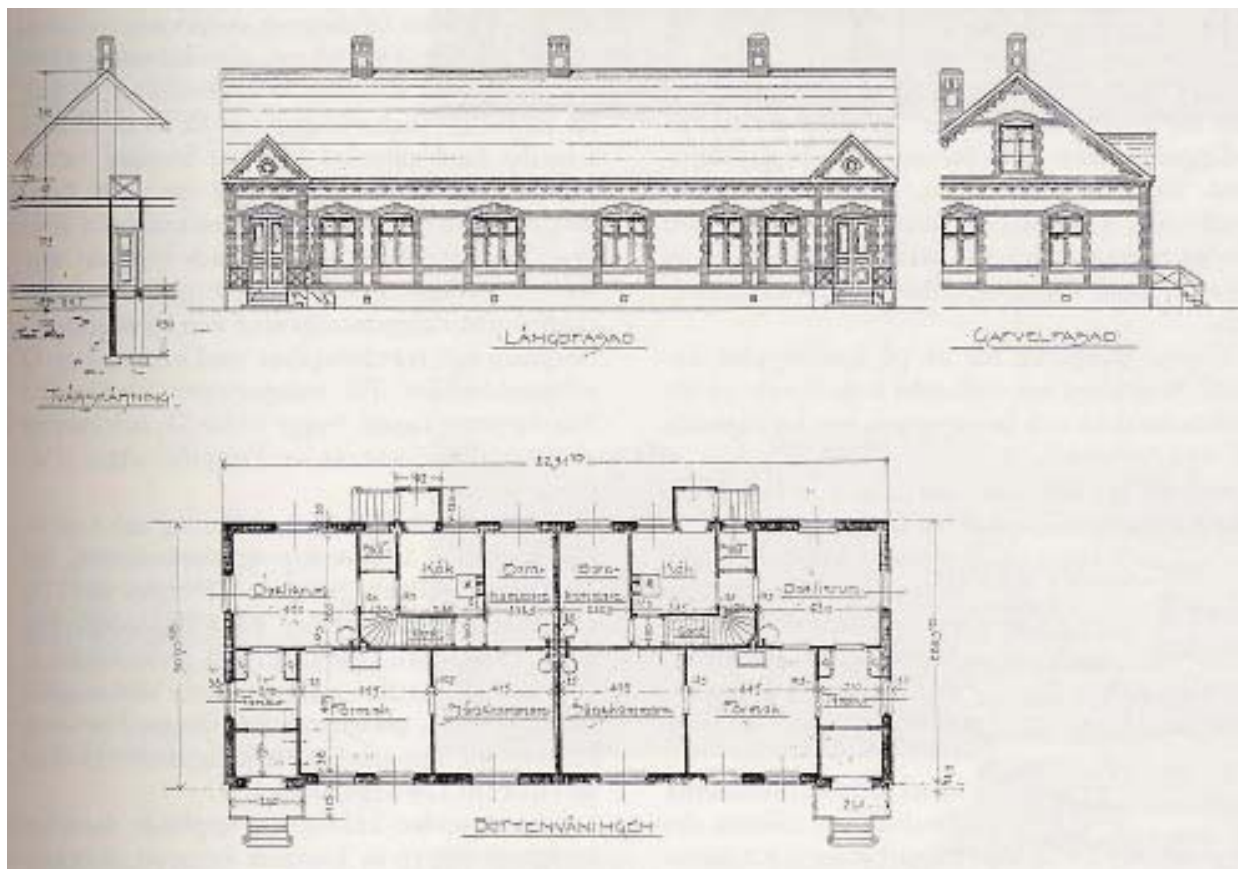
Nedläggningen av sockerbruken i Ängelholm och Helsingborg på 1940- och 50-talen medförde att verksamheten i Hasslarp stärktes temporärt. Detta påverkade även samhället positivt. Befolkningstallet har ändå successivt minskat sedan början på 1900-talet när Hasslarp hade sin storhetstid. Idag ligger antalet invånare endast på drygt 400 personer.

Järnvägsstationen lades ner vid årsskiftet 1971/72, samtidigt som tågtrafiken till Höganäs försvann. Byggnaden revs omkring 1980. Endast godstrafiken till bruket blev kvar en tid.

Överraskande kom beskedet om att bruket skulle genomföra sin sista kampanj vid årsskiftet 1992-93. Nedläggningen, som länge hade känts avlägsen blev oväntat verklighet.



F d tjänstemannabostad från ca 1896



Ritning till en av tjänstemannabostäderna som uppfördes vid Hasslarp 1896. Huset som ritades av Ola Andersson från Helsingborg omfattar två mindre lägenheter för lägre tjänstemannafamiljer samt två gavelrum på vinden, med egen ingång. (SSA)



Bruksbostäder

Foto: SSA



Hasslarps är omgivet av ett utpräglat odlingslandskap. Orten ligger i ett flackt landskap mellan två höjdryggar där Fleninge mölla markerar den ena i söder och Strövelstorps mölla den andra i norr.

Landskapsbild

Utblickarna över det öppna och bitvis industriellt präglade landskapet är vida. Hasslarps sockerbruk utgör ett blickfång, motorvägen E6 och slagghögen i Nyvång andra. Större kraftledningarna präglar också landskapsbilden. I väster är Kattarps kyrka ett landmärke.

De naturgeografiska förhållandena med Hasslarpsån skapade förutsättningar för etableringen av sockerbruket. Även grönstrukturen har en bitvis industriell prägel främst genom de anlagda tvättdammarna som idag har ett mycket värdefullt fågelliv. Höga transportband från fabriksbyggnaden till dammarna syns vida omkring och ger området en speciell prägel.

Parker och grönstruktur

Vegetationen i orten är koncentrerad till dess utkanter, där den igenvuxna bruksparken tillsammans med vegetationen längs ån ramar in bruket. Norr om bruket, i själva samhället, har vegetationen en annan mer välskött karaktär med distinkta trädrader mellan bebyggelsen och det omkringliggande åkerlandskapet. Grönstrukturen inne i orten består av parker och grönområden i form av bruksparken, torget, folkparken med idrottsplats samt ett par mindre grönytor för vistelse och lek.

Hasslarps dammar

Helsingborgs stad köpte 1997 delar av det nedlagda bruket som ett led i sitt naturvårdsarbete. Målet med arbetet var att bevara och utveckla ett regionalt värdefullt fågelliv i dammarna och samtidigt skapa förutsättningar för minskning av Hasslarpsåns kvävetransport till havet.

Hasslarps dammar är ett unikt fågelområde i nordvästra Skåne, som inlandslokal för häckande och rastande våtmarksfåglar. Skötseln av området sker med hjälp av olika betesdjur, vilka i sig har blivit ett besöksmål. Området utgör ett värdefullt närreklamationsområde men lockar även besökare från vida omkring.

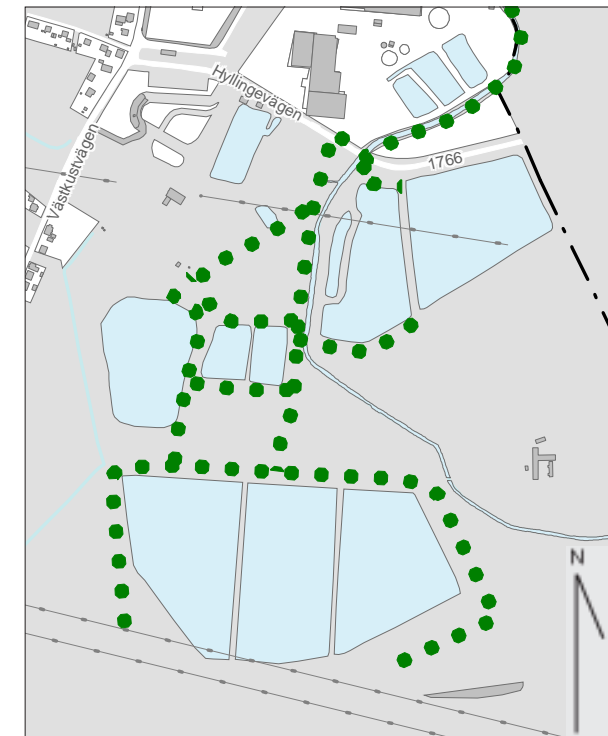
Parkeringsplats och observationsdäck av trä (varav ett under tak) är iordningsställda. Även en ramp finns till dammarna vid parkeringsplatsen, så att personer med nedsatt rörelseförmåga har tillgänglighet. Informationstavlor över området finns uppsatta både vid parkeringsplatsen och i den norra delen av området vid Hyllingevägen. I de ursprungliga planerna fanns ideer om att anlägga ett naturrum med permanenta utställningar, som skulle behandla djur- och växtlivet i området, reningsprocesserna samt områdets historia och utformning. Detta har ännu inte blivit förverkligat.

Tillgängligt odlingslandskap

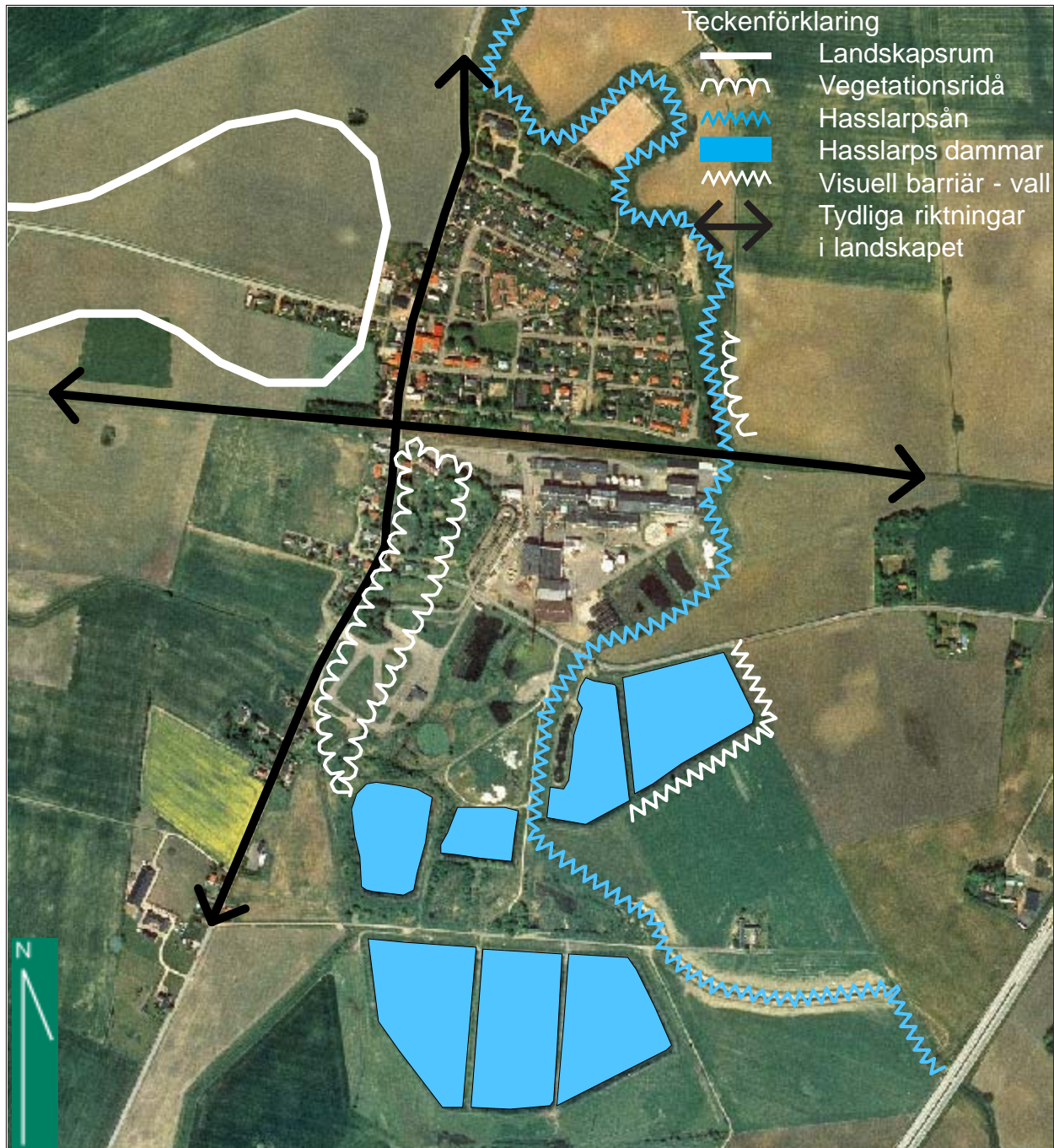
Tankar på att tillskapa promenadstigar som knyter samman dammarna med åkerlandskapet samt Hasslarps och Kattarp finns. Planer på att anlägga en golfbana i landskapsrummet mellan Fleninge och Hasslarps finns också.

Slutsatser

- Hasslarps är välförsett med grönområden.
- Orten ligger i ett industripräglad åkerlandskap.
- Hasslarps närområde bör kunna utvecklas för rekreation med Hasslarps dammar, golfbana och promenadstigar. Orten kan samtidigt utveckla besökservice kopplat till detta.
- Bruksparken bör restaureras.
- Promenadstigar ut i landskapet skulle öka tillgängligheten till odlingslandskapet och knyta ihop Hasslarps och Kattarp.



Naturstigar i strövområdet Hasslarps dammar



Förutom fågellivet lockar betesdjuren vid Hasslarps dammar besökare



Fleninge mölla och Strövelstorps mölla utgör landmärken i söder respektive norr



Hasslarp ligger i ett bitvis industrialiserat landskap med brukets transportband, kraftledning och master

HUVUDSTRUKTURER



Hasslarp uppstod längs Västkustvägen, men det var först i samband med Sockerbrukets tillkomst som orten började expandera och växa fram. En stadsplan reglerade strikt hur bruksorten skulle byggas upp och bebyggelsen kom att koncentreras först längs Västkustvägen, därefter främst öster om densamma.

Struktur och stråk

Samhället delas tydligt i två delar av järnvägen. Söder om järnvägen ligger bruket med dominerande industribebyggelse. Den äldre bebyggelsen är främst uppförd i tegel, medan den mer moderna bebyggelsen är i plåt. Inom området finns cisterner och andra anläggningar kopplade till den tidigare industrin. I den västra delen finns bebyggelse med kulturhistoriskt värde, exempelvis kontorshus, tjänstemannabostäder etc. Stora delar av bebyggelsen är relativt nedgångna.

Norr om järnvägen byggdes orten ut enligt ett strikt stadsplanemönster. Mönstret är fortfarande synbart, även om modernare tillägg från 1950- och 70-talet brutit mot det ursprungliga mönstret med trafikseparerade bostadsenklaver. Bebyggelsen norr om järnvägen är låg och mycket brokig i fråga om stil, material och färgsättning. Längs Västkustvägen är bebyggelsen i det närmaste stadsmässig med högre hus, markerade hörn och fasader i gatulivet. Här återfinns det som kan liknas vid centrumstråk. Ett annat viktigt stråk löper längs Norra Torggatan, via Sockerbetans föreningslokal. Detta används främst av gående.

Landmärken

Samhället har flera landmärken, där bruket är det mest dominerande. Främst är det tegelbyggnaderna från slutet av 1800-talet som dominerar stadsbilden, men ett par andra högre byggnader i samhället med markerade hörn i form av torn utgör också landmärken.

Barriärer

Orten berörs av många barriärer. Förutom järnvägen som delar Hasslarp i två delar är även bruket med stora områden inhägnade, en barriär mellan samhället och Hasslarps dammar. Även Hasslarpsån som utgör samhällets gräns i norr och öster, är en kraftig barriär. I väster gränsar samhället mot åkerlandskapet som inte heller detta är särskilt tillgängligt.

Knutpunkter

Någon tydlig knutpunkt finns inte i samhället, utan det har en ganska långssträckt utbredning längs Västkustvägen. Avsaknaden av en knutpunkt har delvis historiska kopplingar då avsikten med den tidiga stadsplanen var att bygga upp ett solitärt brukssamhälle. Torget som idag är en grönyta, hade en mer framträdande plats i orten vid denna tiden, beläget i anslutning till stationsbyggnaden. Det hade varit önskvärt att torget åter blev en knutpunkt i samhället, kanske i samband med en ny pågatågsstation. Korsningen mellan Västkustvägen och Kattarpsvägen är möjligen det som idag uppfattas som en knutpunkt i samhället.

Slutsatser

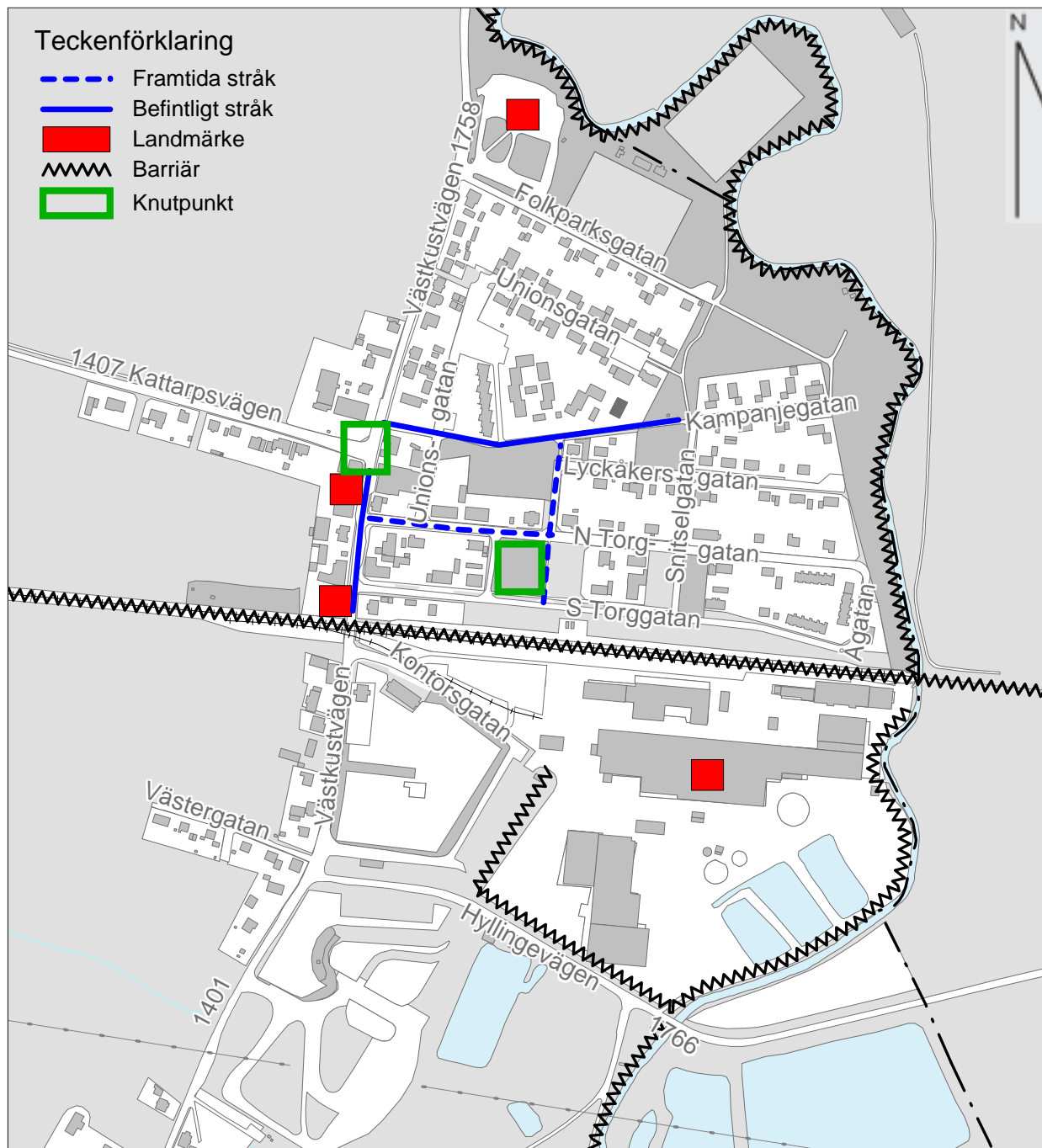
- Orten präglas av barriärer både inom samhället och mot angränsande områden. Värdefullt att överbygga dessa.
- Tydliga landmärken finns. Viss upprustning kan dock behövas.
- Gatustrukturen är till största delen välbevarad. En utveckling av samhället bör bygga vidare på den ursprungliga strukturen.
- Torget utvecklas till en knutpunkt i samhället med större betydelse än det har idag.



Söder om järnvägen ligger bruket med dominerande industribebyggelse



Bebyggelsen norr om järnvägen är låg och mycket brokig i fråga om stil, material och färgsättning



Orten präglas av många barriärer där bruket med instängslade och skräpiga områden upplevs som en sådan



Landmärke i form av byggnad med hörntorn



"Torget" mellan Norra och Södra Torggatan

FUNKTIONER



Centrum

Hasslarps centrum ligger längs Västkustvägen mellan järnvägen och Kattarpsvägen. Här finns möbelfaffär, lanthandel, bilservice, post samt pizzeria.

Bostadsområden

Norr om järnvägen finns bostadsområden som huvudsakligen består av friliggande villor samt några radhus. Längs Västkustvägen finns även flerbostadshus.

Offentlig verksamhet

Den enda offentliga servicen utgörs av ett postkontor. Skol- och daghemsverksamhet, äldreboende, distriktssköterska, bibliotek, kyrka och församlingshem finns i Kattarp.

Handel och service

Handeln utgörs av Ohlssons möbler, lanthandel, Hasslarps pizzeria och Jannes bildelar. För servicen står Nilssons bilservice, bilverkstad samt post. Mellan järnvägen och Södra Torggatan, öster om Lyckåkersgatan finns en återvinningsstation.

Fritids- och rekreationsområden

Hasslarp är relativt rikt på fritids- och rekreationsområden. Längst upp i norr finns folkparken och öster om denna ligger en idrottsplats med fotbollsplaner på både gräs och grus. Ungefär mitt i samhället finns tennisbana och även lekplats med en stor gräsyta intill. Cykelspåret följer Kattarpsvägen från Västkustvägen och västerut till Kattarp. Samhället har en aktiv byförening "Byabetan", som har lokaler vid norra Torggatan. Hasslarps dammar är ett

ströv- och våtmarksområde där ca 80 % av Sveriges fågelarter har skådats genom åren.

Företagsområden

Det stora företagsområdet utgörs av tomten söder om järnvägen, där det numera nerlagda sockerbruket låg. Inom området finns idag 5 st företag inhysta.

Kultur och nöjen

Fokparken, idrottsföreningen och byföreningen "Byabetan" står för Hasslarps utbud av kultur och nöjen. De fungerar som fritidsgårdar, samlingsplatser för olika aktiviteter m m.

Slutsatser

- Trots sin relativa litenhet är Hasslarp en levande ort.
- Tydligt funktionsuppdelat.
- Värdefullt att förstärka befolkningsunderlaget.
- Verksamheten i bruksområdet är sluten.
- Övernattningsmöjligheter saknas.
- Otillräckligt med arbetsplatser.
- Skola, daghem m m saknas.



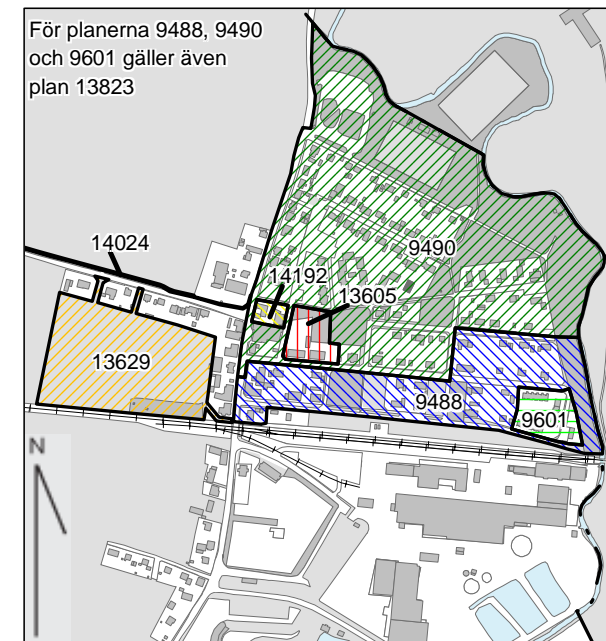
"Centrum", affärsgatan i Hasslarp



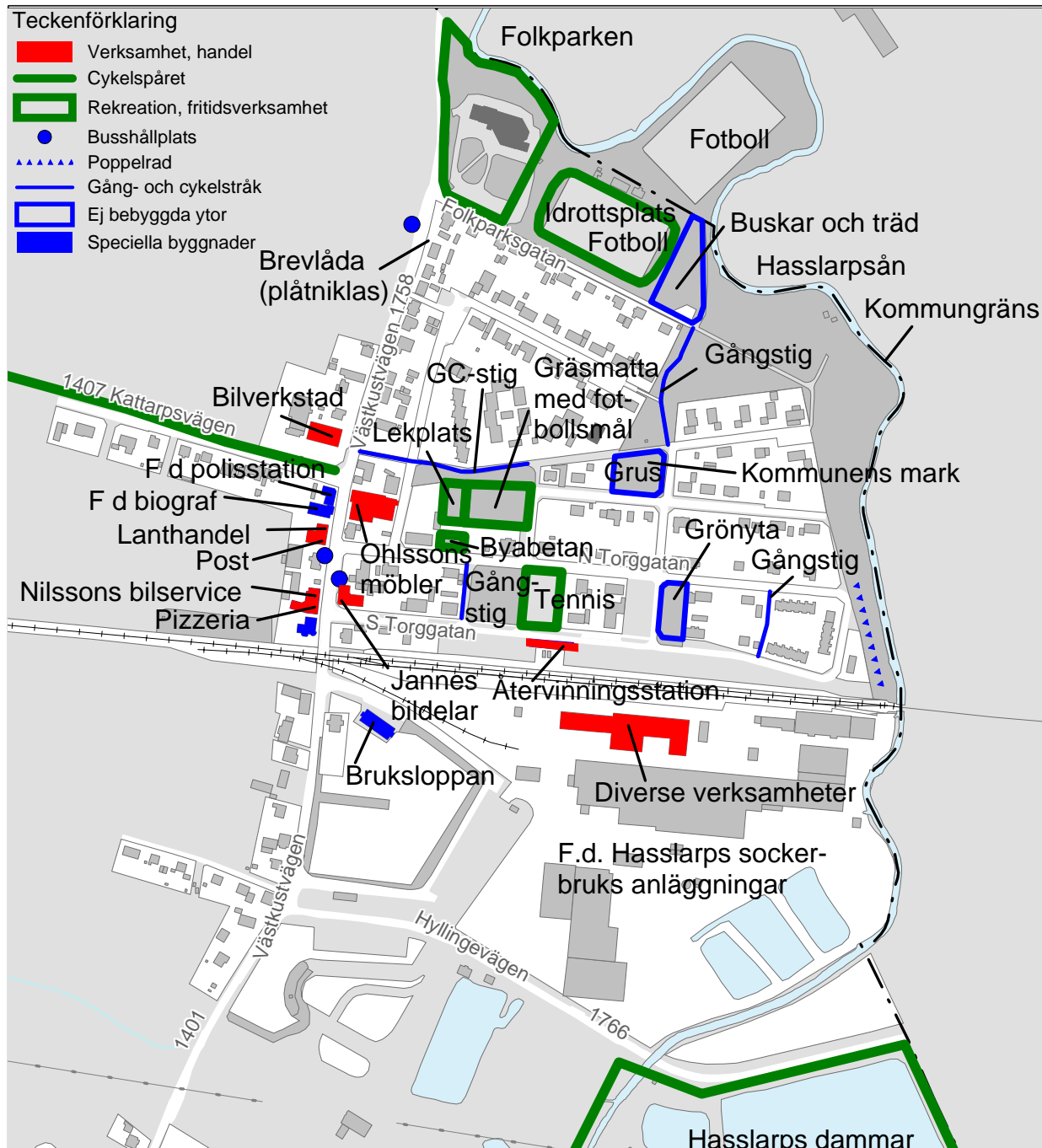
Bostadsområden, villor och radhus



Möbelfaffar, post och lanthandel vid Västkustvägen



Gällande detalplaner



Byföreningen "Byabetans" lokaler



F.d Hasslarps sockerbruks byggnader där 5 företag idag är inhysta



Hasslarps dammar, söderut



Vägar och järnvägar

Genom Hasslarp går i nord-sydlig riktning gamla riksvägen mot Göteborg. Västkustvägen (väg nr 1401/1758) som den heter idag, har förbindelse med Fleninge och motorväg E4/E6 söderut, västerut med Kattarp via Kattarpsvägen samt norrut med Strövelstorp, motorväg E6 norrut och Ängelholm. Från Västkustvägen har man förbindelse med Hyllinge och Åstorp via Hyllingevägen österut.

Genom samhället, i öst-västlig riktning, sträcker sig f d Skåne-Hallands järnväg, idag en del av Skånebanan mot Hässleholm. Järnvägen hade stor betydelse för bruket under hela dess drifttid. Idag trafikerar banan med enstaka tåg, mestadels godstransporter. Från och till har en del av persontågen mot Hässleholm och Karlskrona gått genom Hasslarp istället för den södra vägen över Påarp-Mörarp.

Gång- och cykeltrafik

Till Kattarp anlades 1999 en separat cykelväg parallellt med landsvägen. Den tillkom dels för att skolbarnen lättare skulle kunna ta sig till skolan i Kattarp sedan skolorna i Hasslarp lagts ned, dels skulle Hasslarp via den cirka 2 km långa cykelvägen få bättre tillgång till Pågatågen som började trafikera Kattarp år 2000.

Inom samhället finns enstaka cykelvägar. Det finns dock inget sammanhängande nät. Särskilt viktigt är det att knyta ihop cykelvägen från Kattarp med cykelvägar i bostadsområdena öster om Västkustvägen. Idag utgör Västkustvägen en barriär för de östvästliga gång- och cykeltrafikanterna. Gångbanor finns längs en del av de centralt belägna gatorna.

Parallellt med arbetet med Hasslarps ortsanalys pågår ett utvecklingsprojekt (NU = Närområdes- Utveckling) som syftar till att förändra Hasslarp i positiv riktning genom olika insatser. Bland annat har projektet föreslagit en naturstig, för både gående och cyklister, som går i en slinga runt både Kattarp och Hasslarp. I Hasslarp erfordras en planskild korsning under järnvägen i höjd med bron över Hasslarpsån. Det behövs också en enkel gångbro över ån vid denna plats. Fundament till en sådan bro finns redan eftersom det legat en bro här tidigare när sockerbruket var i drift.

Kollektivtrafik

Till skillnad mot övriga orter i Helsingborg som har järnväg har Hasslarp inga Pågatåg. Däremot finns bussförbindelser till Strövelstorp-Ängelholm och Fleninge-Väla-Helsingborg med en tur i timmen åt båda hållen. Enstaka bussturer finns även till Ödåkra via Kattarp och Allerum-Hjälmsult. Dessa går in och vänder i samhället via Norra och Södra Torggatan.

Biltrafik

Biltätheten inom samhället uppgår till 46 %. Vid jämförelse med andra tätorter i kommunen kan man konstatera att bilinnehavet är något högre än genomsnittet. Bidragande härtill är sannolikt att samhället genomgått en drastisk förändring från brukstills pendlingsort. Bruket svarade på sin tid för en stor del av den lokala sysselsättningen. Idag måste man söka sin utkomst på andra orter. Avsaknaden av Pågatåg har också betydelse för bilpendlingens omfattning. I andra orter i Helsingborg där man er-

satt eller kompletterat busstrafiken med Pågatåg har det totala kollektivresandet ökat.

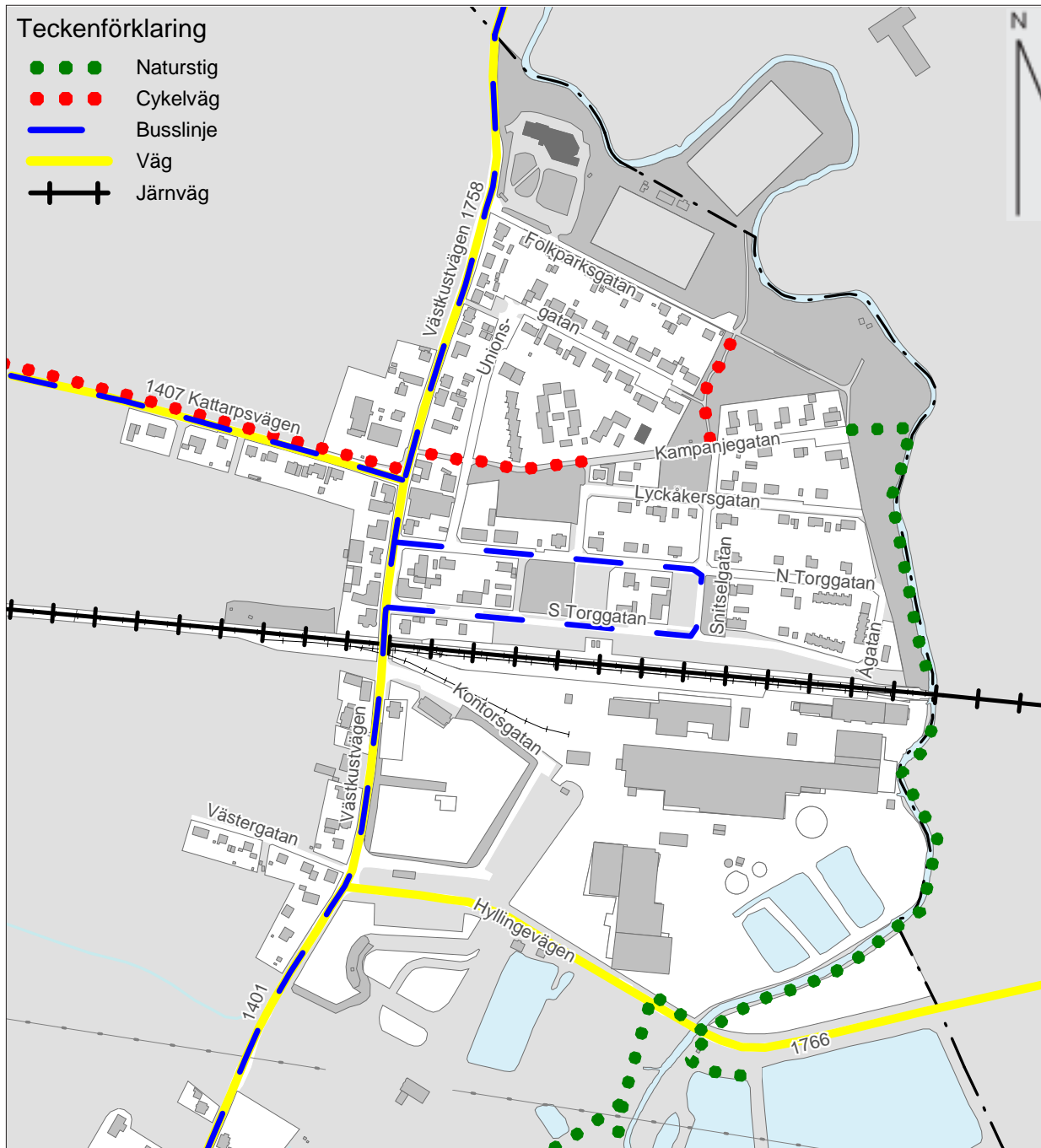
Vägverket planerar att anlägga en vägport i såväl norra som södra utkanten av samhället på Västkustvägen. I samband med detta förbättras även gång- och cykelbanorna längs vägen.

Slutsatser

- Det finns behov av att förbättra trafikförhållandena för de så kallade svaga trafikanterna, det vill säga gående, cyklister och kollektivtrafikanter.
- Fler gångbanor behövs längs de mest trafikerade gatorna i samhället, särskilt längs Västkustvägen söder om järnvägs korsningen.
- Cykelvägnätet måste bli sammanhängande. Den planerade naturstigen kommer också att höja kvaliteten för fritidstrafikanter både till fots och per cykel.
- På längre sikt bör Pågatåg kunna etableras på sträckan Helsingborg-Ödåkra-Hasselarp-Nyvång-Åstorp till exempel som en förlängning av någon av de befintliga linjerna från Teckomatorp-Malmö eller Bjuv-Åstorp.



Tåg passerar österut vid övergången i Hasslarp



Västkustvägen utgör en barriär för de öst-västliga gång- och cykeltrafikanterna



Det finns inget sammanhängande gång- och cykelväg- nät inom samhället



Södergående buss vid hållplats på Västkustvägen



Det dagliga livet i Hasslarp karaktäriseras av resor till och från arbetet - inom och utom Hasslarp. Föräldrar som kör sina barn till skolan i Kattarp, handeln i matvaruaffären och specialaffärerna. Lekplatsen mitt i samhället dit hemmavarande föräldrar går med sina barn. Samlingsplatsen vid pizzerian om kvällen. Ungdomar och äldre som samlas vid och i byföreningens lokaler.

Dagspuls

Dagspulsen står att finna i besökare till posten, lanthandeln, möbelaffären, Jannes bildelar och Nilssons bilservice längs Västkustvägen. Även verksamhetsområdet söder om järnvägen samt lekplatsen mitt i samhället, bidrar till folklivet under dagtid.

Kvällspuls

Kvällspulsan sammanfaller till viss del med dagspulsan. Runt pizzerian vid Västkustvägen är folklivet tydligt kvällstid. I folkets park är det dans (tedans) varje söndag eftermiddag. Aktiviteter pågår i byföreningens "Byabetans" lokaler vardagskvällar: måndag och torsdag är det gymnastik och onsdagar är ungdomarna i full gång mellan kl 18.00-20.30 med bordtennis, spel m m. Fredagar är det aktiviteter från 12 år och uppåt. Diskotek är det var sjätte vecka.

Idrottsplatsen, där idrottsföreningen är mycket aktiv med bl a fotboll, är också målpunkt för folklivet under kvällstid.

Rekreation

Hasslarps dammar är ett fint ströv- och fågelskåningsområde året om.

Årliga evenemang

På valborgsmässoafton anordnar "Byabetan" tillsammans med idrottsföreningen festligheter på idrottsplatsens grusplan med bl a grillning och kaffe.

Slutsatser

- Byabetans verksamhet är mycket värdefull för ortens folkliv.
- Hasslarps folkliv på dagen är begränsat.
- Kvällstid är livet mer tydligt med pizzeria, byförening och idrottsplats.
- Befintligt ströv- och fågelskåningsområde kan utnyttjas bättre.

Brevlåda vid Västkustvägen



Lekplats vid Kampanjegatan



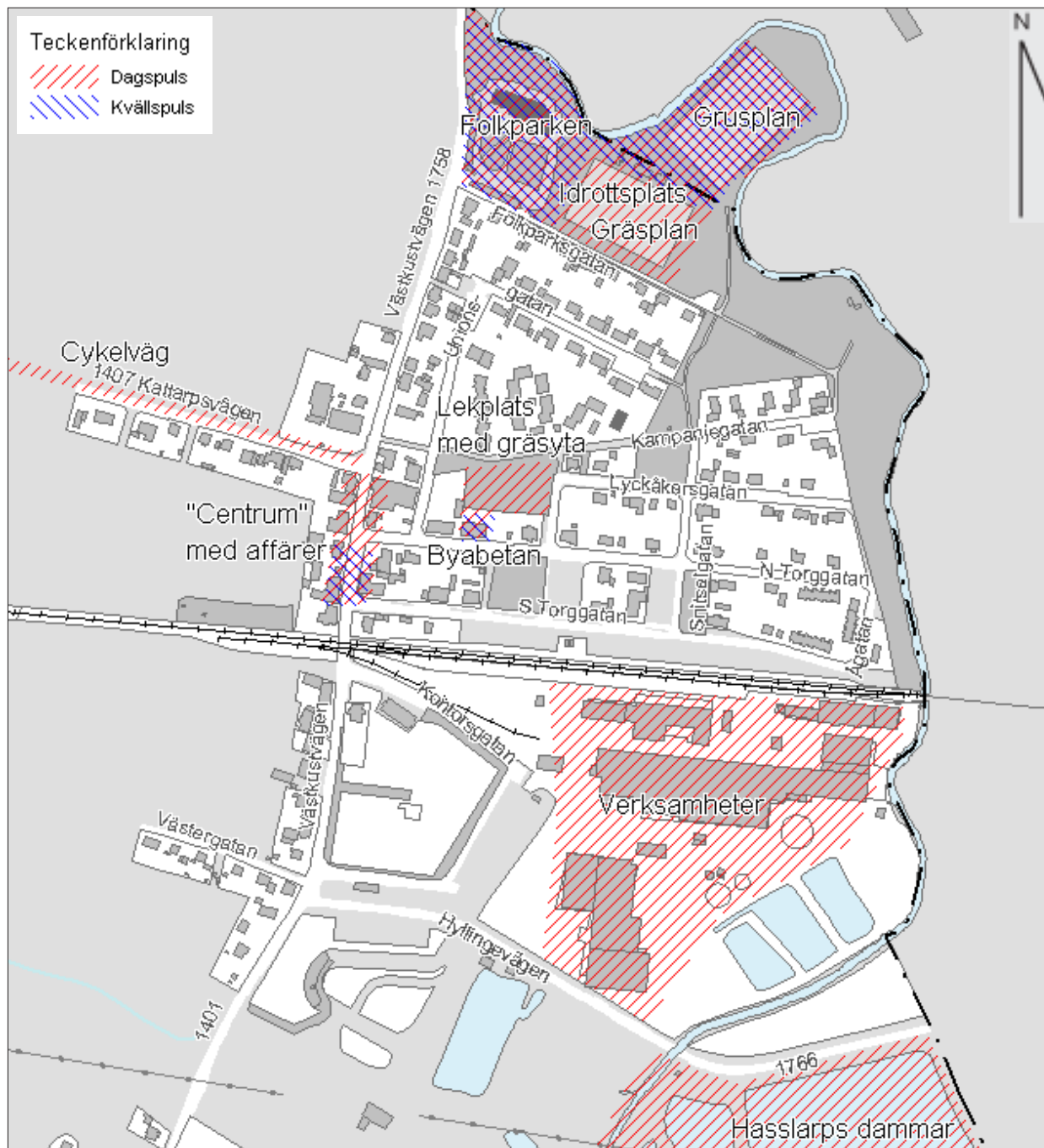
Ohlssons möbelaffär



Folkparksentrén i norra Hasslarp



"Byabetan", allaktivitetshus vid N. Torggatan



Idrottsplatsen med gräsplan



Hasslarpsdammen sedd mot söder från utsiktsplatsen nedan





Starka sidor

- Hasslarp har ett strategiskt läge genom närheten till motorvägen, lokaliseringen till korsningspunkterna mellan de lokala och regionala vägarna mot Strövelstorp-Ängelholm, Hyllinge-Åstorp, Fleninge-Helsingborg och Kattarp-Hjälms-hult-Höganäs samt den centrala placeringen vid järnvägen Helsingborg-Kattarp-Åstorp-Hässleholm (Skånebanan).
- Avstånden till större arbetsmarknader är korta och busstrafiken mot Ängelholm och Helsingborg är relativt bra. På separat cykelväg eller vanlig landsväg når man snabbt Pågatågen mot samma destinationer i Kattarp (2 km).
- Potentialen är god för ännu bättre kollektivtrafik tack vare befintlig järnväg, där Pågatåg skulle kunna etableras.
- Möjligheterna till utbyggnad av orten är goda. Det strategiska läget och en eventuell Pågatågsstation utgör en god grund för ett attraktivt boende.
- Närheten till intressanta strövområden vid brukets dammanläggningar och planerna på en naturstig runt både Hasslarp och Kattarp förstärker boendekvaliteterna.
- Om befolkningsunderlaget blev lite större skulle nya verksamheter åter kunna etableras i orten.

- Den lilla men karaktäristiska centrumbildningen med varierande gatuhus av intressant arkitektur skapar en identitet för Hasslarp. Tack vare korta gång- och cykelavstånd skulle centrum kunna stärkas och delvis återfå sin tidigare funktion.
- Hasslarps gamla namn, Lyckåker, är en tillgång om orten får tågförbindelser.
- Hasslarp syns tydligt från motorvägen tack vare det markanta landmärke som det gamla sockerbruket utgör.

Svaga sidor

- Sockerbrukets lokalisering till Hasslarp förde mycket gott med sig men blev samtidigt ett allt för dominerande inslag i byn. När bruket med mycket kort varsel lades ner 1993 blev effekterna stora. Arbetslösheten blev hög men har med tiden minskat genom befolkningens successiva anpassning till ett dagligt pendlande till arbetsplatser i andra orter.
- Brukets anläggningar står och förfaller och tomten är full med skräp. Här behövs en rejäl uppsnygning. En del av byggnaderna är väl värda att bevaras. De verksamheter som inryms i vissa av byggnaderna ger ett provisoriskt intryck.
- Det finns tecken på ett visst förfall bland gatuhusen i centrum. Här behövs också åtgärder. Helst bör man bevara och rusta upp de särpräglade husen istället för att riva.

- Cykelvägarna hänger inte ihop. Mindre kompletteringar behövs för ett sammanhängande nät.
- Hasslarp har under en tid beskrivits på ett negativt sätt i pressen, vilket har medfört att orten fått ett dåligt rykte. Förutsättningarna för en förändring av detta finns i dagsläget.



Hasslarp syns tydligt från motorvägen tack vare det markanta landmärke som det gamla sockerbruket utgör



Brukets anläggningar förfaller

SAMMANFATTNING OCH REKOMMENDATIONER



Ortens karaktär

Hasslarp har en ung men tydlig historia som stations- och brukssamhälle. Det visuella intrycket speglar fortfarande dessa båda funktioner genom de dominerande fabriksbyggnaderna och järnvägsområdets utbredning mitt i samhället. Vegetationen är riklig, inte minst kring bruket och utmed Hasslarpsån. Tvättdammarna har efter brukets nedläggning utvecklats till ett värdefullt rekreationsområde. Detta är en tillgång som bör kunna vidareförädlas.

Idag är Hasslarp en pendlingsort med goda vägförbindelser till omgivande städer och samhällen. Folklivet är koncentrerat till byabetans föreningslokaler, idrottsplatsen och centrumstråket. Skolresor sker med buss, cykel eller som passagerare i bil till och från Kattarp. Lokala förflyttningar inom orten görs för handel-, service- eller fritidsaktiviteter. Då järnvägen fortfarande löper genom orten finns förutsättningar att återskapa stationssamhället åtminstone för regional tågtrafik.

Utvecklingsmöjligheter

För att förhindra en framtida befolkningsminskning och därmed sammanhängande risk för avveckling av ytterligare verksamheter, bör en utbyggnad av Hasslarp ske. Detta kan också förstärka underlaget för en framtida stationsetablering för lokal tågtrafik mot Helsingborg och andra orter i det skånska järnvägssystemet. Avstånden inom byn är korta bland annat tack vare dess regelbundna och koncentrerade struktur. En utbyggnad kan ske med bibehållande av denna småskaliga struktur med gångavstånd till alla funktioner inom orten.

Det korta avståndet till Helsingborg är också en stor fördel som innebär att restiden till stadens centrum inte är längre än från olika stadsdelar i de yttre delarna av staden självt.

Bruksområdet måste snyggas upp. Det finns flera byggnader med stort kulturvärde samtidigt som det finns sådana som lämpligen bör rivas. Dessutom utgör området en barriär mellan byn och rekreationsområdet kring dammarna i söder. Denna barriär bör luckras upp i samband med att området saneras.

Framtida verksamheter inom det förutvarande bruksområdet kommer troligen att behöva bygga på självfinansiering. Med hänsyn till lokalernas volymer bör följande typer av aktiviteter undersökas. Utöver fågelvännernas speciella samlingspunkt vid Hasslarpsdammar kan man tänka sig nya objekt som kan fånga intresset hos en bredare publik. Sådana objekt kan till exempel vara ett terrarium eller en voljär (stor fågelbur). För den aktive sportutövaren kan man exempelvis etablera tennis, skateboard- och gocartbanor, klättervägg och/eller bangolf. Någon byggnad kanske lämpar sig som lagerhotell för både privategendom och företag. I anslutning till den planerade golfbanan vid Fleninge och som en service för besökare till regionen i allmänhet, kan intresset för hotellverksamhet eller vandrarhem framkomma.

Ingen av de här nämnda åtgärderna är möjliga att få till stånd förrän hela bruksområdet genomgått en rejäl ansiktslyftning vilket även innefattar en utveckling av parkområdet kring hela bruket.

Den barriär, som järnvägsområdets utbredning idag utgör, bör kunna minskas genom att antalet spår minimeras (bangården). Detta möjliggör att befintlig grönska väster om bruket och det gamla kontorshuset, kan tillåtas expandera (ny park) över ”bangården” vilket visuellt skulle bidra till ett förskönande. I samband med en eventuell stationsetablering i Hasslarp kan en passage under järnvägen anläggas för gång- och cykeltrafik. Denna skulle förstärka parkens samhörighet med bostadskvarteren norr om järnvägen. Stationen kan dessutom efterhand ge förutsättningar för ytterligare handel och service. Önskemål har framförts om cykelväg mellan Hasslarp och Fleninge.



Vegetationen är riklig utmed Hasslarpsån



Järnvägsområdets utbredning mitt i samhället

LITTERATUR / REFERENSLISTA



Landskap i fokus	2001	Utvärdering av metoder för landskapsanalys	Bengt Schibbye, Schibbye Landskap AB Ylva Pålstam, Scandiaconsult Sverige AB
NIBR	2000:19	Prosjektrapport	Norsk institutt for by- og regionforskning
Stedseanalyse - Innhold og gjennomføring	1993	Veileder	Miljøverndepartementet, Oslo
Stedseanalyse - Eksempel Brumunddal	1993	Dokument	Miljøverndepartementet, Oslo
Stedseanalyse - Eksempel Halden	1993	Dokument	Miljøverndepartementet, Oslo
Stedseanalyse - Eksempel Hokksund	1993	Dokument	Miljøverndepartementet, Oslo
Stedseanalyse - Eksempel Sykkylven	1993	Dokument	Miljøverndepartementet, Oslo
Små samhällen synsätt och arbetsformer	1993	Idéskrift om en annorlunda planering	Boverket, Byggd Miljö, Rapport 1993:3
Två byar, Hasslarps - Filborna	1992	Från jordbruk till stationssamhälle	Torgny Fransson, Jan Fredriksson (Utgåva av Helsingborgs museum) Stadsbyggnadskontoret
Hasslarps dammar	1998	Markförvärv, åtgärdsförslag och skötselplan Fågelskydd, vattenrening	Jean-Paul Darphin (Utgåva av Riksantikvarieämbetet)
Sockrets katedraler	1994	En studie av sockerindustrins historia och arkitektur	Marianne Toreblad, Kommunst. förvaltn. Kristian Berg & Kjell Hansen (Boverket)
Helsingborgs sociala atlas	2002	Statistik på kartan	Eglers Stadsplanebyrå AB
Tre små tätorter	1991	Om vardagslivets landskap i den lilla tätorten	Stadsbyggnadskontoret
Generalplan för Kattarps kommun	1968		Stadsbyggnadskontoret
Naturvårdsplan	1992	Karta och beskrivningar	Sbk, efter Riksantikvarieämbetets register
Förslag till disp.plan för Kattarp-Hasslarps Fornlämningar	1977	Karta och beskrivningar	Länsstyrelsen
Strandskydd		Karta	Stadsbyggnadskontoret
Gällande detaljplaner, 8 st		Kartor med beskrivning + Översikt	Britt och Ingemar Tunander
Stickspar till sockerbruket	1980	Historik om bland annat Lyckåker-Hasslarps	Olof S Eriksson
Kattarpsboken	1958	En sockenkrönika	Jörgen Andersson, NovaPlan AB
Tätortsportar och GC-åtgärder i Hasslarps	2002	Förslags- och konsekvensbeskrivning	Ö Göinge kommun, Scandiakonsult
Ortsanalys för Knislinge	1997	Ortsanalys	Lomma kommun, Scandiakonsult
Ortsanalys för Lomma	2001	Ortsanalys	Burlövs kommun, Scandiakonsult
Ortsanalys för Åkarp	2002	Ortsanalys	Kommunst. förvaltn, Elisabeth Bengtsson
Handlingsprogram för förändring i Hasslarps	2002 maj	Handlingsprogram	Kommunst. förvaltn, Zinita Broström
Handlingsprogram för förändring i Hasslarps "Livsmiljö i Hasslarps & Kattarp"	2002 nov 2003 nov	Uppföljning av handlingsprogram Minnesanteckningar från träff	NU-projektet (Närområdets Utveckling)

Sockerbetan

ett Tidningsorgan för Glädje, Moral och Sockerteknik.

Den 16 juni 1899 bildades Allmänna Skånska Sockerfabrikstjenstemännens Förening. Det konstituerande mötet hölls i Bökeberg, ca 3 km norr om Svedala. Det andra allmänna mötet med föreningen hölls också i Bökeberg den 30 juni 1900. Man gav då ut första numret av Sockerbetan, ett Tidningsorgan för Glädje, Moral och Sockerteknik. Det finns bevarade ex av denna tidning och även av utgåvan för 1901.

I Sockerbetan för 1900 finns bl a denna visa till Sockerbetans och sockrets lof. Den sjöngs på mötet i Bökeberg och troligen på många andra sockertjänstemannamöten genom åren. Visan blev populär i sockerkretsar och när sockerfolk var samlade till möten och fester sjöngs den ofta. Nedteknaren av dessa rader har hört den sjungas fram på 1960-talet.

Sockerbetan och sockrets lof

Mel: "När månen vandrar"

Bland alla plantor, som jorden bär
är sockerbetan den bästa!
Och när vi alla oss samlat här
att diskutera och festa,
jag finner lämpligt att betan prisa
Och sjunga glädtigt en liten visa
till sockrets lof,
till sockrets lof!

Nog får man socker ur sockerrör
i länder som äro heta,
det är dock som margarin till smör
mot det som fås ur vår beta.
Och svenska betan, det är den bästa,
så tycker jag och helt visst de flesta
af hyggligt folk,
af hyggligt folk.

Och betan gifvit vårt jordbruk fart
och mynt åt bönder och herrar.
Men väderleken, det är ju klart,
ibland vår ställning förvärrar.
Med lagom solsken och lagom blöta
Vi få dock betor så sockersöta
som kvinnorna,
som kvinnorna.

Förutan stärkande sockersaft,
hvad vore mänskliga lifvet!
Den ger åt kroppen dess muskelkraft
åt själen fröjd, det är gifvet.

Förutan socker, o mänskoscara,
ett surt gelé blott du skulle vara
och intet mer,
och intet mer.

Och funnes sockret ej på vår jord,
vår svenska punsch vore borta.
Vår lefnad blefve då rent förgjord
och snart vi kommo till korta.
Vi fingo sitta allt jämt och tjura,
ty alla ting voro rysligt sura,
som ättika,
som ättika.

Förutan socker, ej sockerbruk
och ej vårt trefliga möte!
Ja det är säkert, man blefve sjuk,
om en gång sockret blott tröte!
Ack, det är skönt att vår jord får rulla
i rymden kring såsom sockerpulla
ännu en tid,
ännu en tid.

Och derfor fröjden Er utan gräns,
att vi ha socker i världen,
att den nog ej blir på sötma läns
så länge vi göra färden!
Kamrater, tömmen ur destillatet
en skål för sötaste kolhydratet!
Hipp, hipp, hurra!
Hipp, hipp, hurra!

