

Inför tillstyrkan i Stadsbyggnadsnämnden 22 september

FÖP H+

Utställningsutlåtande tillhörande
fördjupning av översiktsplan för FÖP H+

September 2011

Utställningshandling fördjupning av översiktsplan för FÖP H+ består av följande dokument:

- Utställningshandling fördjupning av översiktsplan för FÖP H+
- Utställningsutlåtande tillhörande Utställningshandling fördjupning av översiktsplan för FÖP H+

Innehåll

Särskild sammanställning av resultatet av miljöbedömningsprocessen	4
Synpunkter från samrådsmöten	5
Inkomna yttranden	6
1. Statliga myndigheter	6
1.1 Länsstyrelsen i Skåne län	6
1.2 Fiskeriverket	7
1.3 Försvarsmakten	7
1.4 Jordbruksverket	7
1.5 SGI	7
1.6 SGU	7
1.7 Sjöfartsverket	8
1.8 Trafikverket	8
1.9 Vattenmyndigheten	8
2. Regionen	8
2.1 Region Skåne, avd f regional utveckling	8
2.2 Skånetrafiken	9
3. Förvaltningar, nämnder och råd i Helsingborg	9
3.1 Barn- och ungdomsnämnden	9
3.2 Idrotts- och fritidsnämnden	9
3.3 Kulturnämnden	10
3.4 Miljönämnden	12
3.5 Räddningsnämnden	14
3.6 Socialnämnden	15
3.7 Utvecklingsnämnden	15
3.8 Vård- och omsorgsnämnden	15
3.9 Kommunala Handikapprådet	15
3.10 Kommunala Pensionärsrådet	16
3.11 Ungdomsrådet	17
4. Kommunala bolag	17
4.1 Helsingborgs Hamn AB	17
4.2 AB Helsingborgshem	18
4.3 Kärnfastigheter	18
5. Grannkommuner	18
5.1 Klippan	18
5.2 Landskrona	19
5.3 Malmö stad	19
5.4 Svalöv	19
6. Företag	19
6.1 Eon Sverige AB	19
6.2 Hemlock AB	19
6.3 Kemira Kemi AB	20
6.4 Telia Sonera Skanova Access AB	20
6.5 Ängelholm Helsingborg Airport	21
7. Privatpersoner och politiska partier	21
7.1 Bengt Wikström	21
7.2 Boende V Sandviksg o Öresundsg	22
7.3 Miljöförbundet Jordens Vänner HBG	23
Ändringar i FÖP H+ efter utställning	23

Särskild sammanställning av resultatet av miljöbedömningsprocessen

Allmänt

Vid antagande av en översiktsplan ska kommunen upprätta en särskild sammanställning (6 kap. 16§ miljöbalken). En särskild sammanställning är en sammanfattning och utvärdering av miljöbedömningsprocessen till planen. Den ska redovisa hur miljöaspekterna har integrerats i planen och hur synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) har beaktats i planarbetet. Kommunen ska även redovisa skälen till val av alternativ och vilka åtgärder kommunen tänker vidta för uppföljning och övervakning.

Planprocess

Arbetet med miljöbedömningsprocessen har pågått parallellt med arbetet med översiktsplanen. Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning gjordes i samråd med länsstyrelsen (24 september 2009) och förslag till avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning presenterades i program till FÖP H+ (samrådstid november 2009 – januari 2010). Inkomna synpunkter på MKB och programmets innehåll sammanställdes i en samrådsredogörelse tillhörande Program för fördjupning av översiktsplan för H+ (maj 2010). I samrådshandlingen till FÖP H+ presenterades ett planförslag och dess konsekvenser i en upprättad miljökonsekvensbeskrivning. Samråd kring detta hölls under perioden maj – augusti 2010. Synpunkterna på både planförslaget och MKB sammanställdes och kommenterades i samrådsredogörelsen (april 2011).

Inkomna synpunkter under programfas och samrådsfas har varit en betydelsefull del i processen med att färdigställa plan med tillhörande MKB. Utifrån inkomna synpunkter på plan och MKB har planen justerats och MKB har både fördjupats och förtydligats. Planförslag med tillhörande MKB var utställda under april – juni 2011. Efter utställningen har vissa justeringar gjorts av fördjupning av översiktsplanen och MKB. Dessa ändringar framgår av Utställningsutlåtandet.

Miljöaspekterna har varit en betydande del i framtagandet av planen för att kunna föreslå en långsiktig hållbar struktur utifrån miljömässiga, sociala och ekonomiska aspekter. Områdets förutsättningar och komplexitet har också inneburit att planen har anpassats för att föreslå en lämplig markanvändning och tydlig vägledning för fortsatt detaljplanering inom planområdet. Konsekvenserna av planförslaget har utretts i flera fördjupade studier och miljökonsekvensbeskrivningen är tydlig kring de aspekter som kan innebära en betydande miljöpåverkan. De sociala konsekvenserna är beskrivna tillsammans med förslaget och inte i MKB.

Avgränsning av MKB

Avgränsningen av MKB har skett i samråd med länsstyrelsen i särskilt möte och med grannkommunerna i programsamrådet. Geografiskt avgränsas MKB främst till den stadsutveckling som föreslås inom H+ området och till

planerad Hamnled. Inom utredningsområdet är inte planeringsförutsättningarna studerade i detalj utan konsekvenserna för önskvärd utveckling behöver utredas ytterligare.

Alternativ

Konsekvenserna av planförslaget beskrivs i relation till ett nollalternativ. I nollalternativet genomförs inte Södertunnelprojektet vilket medför att möjligheterna att utveckla H+ området begränsas kraftigt och att bara 10% av planerad utbyggnad sker. I nollalternativet byggs inte heller en ny hamnled utan godstransporterna sker som idag på flera olika leder rekommenderade för farligt gods.

Förändringar av planen

Fördjupning av översiktsplanen har främst förtydligats i ett antal frågor som resultat av synpunkter som uppkommit kopplat till MKB och berörda riksintressen genom samråd och utställning. I utställningshandlingen förtydligades förslaget med vilka områden som var befintliga bostadsområden, utredningsområde och ny markanvändning vilket innebar att den geografiska avgränsningen av MKB justerades från hela planområdet till att främst beskriva konsekvenserna av stadsförnyelsen inom H+ och planerad Hamnled.

Fördjupade studier kring omgivningspåverkan från verksamheter i anslutning till H+ området har inneburit ett förtydligande i beskrivning av planeringsförutsättningar och konsekvenser av förslaget. Likaså har fördjupade studier kring stigande havsnivå och effekterna på bebyggelse och infrastruktur inneburit ett förtydligande i förslag och i MKB.

Synpunkter på riksintresse hamn och riksintresse för terminalområde har beaktats. Redogörelsen av hur riksintressernas funktioner ska tillgodoses har förtydligats.

Uppföljning

Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår hur konsekvenserna av planförslaget avses följas upp. Sammanfattningsvis är det främst handlingsplanen för uppföljning av Helsingborgs stads miljöprogram som är ett lämpligt verktyg. Flera av målen och etappmålen inom miljöprogrammet är relevanta för stadsutvecklingen inom H+ kring transporter, energisystem, buller, grönytor och vattenkvalitet. De årliga mätningarna av luftkvaliteten i centrala Helsingborg kommer att bli en uppföljning på effekterna av H+ genomförande.

Synpunkter från samrådsmöten

Genom hela processen att utarbeta en fördjupning av översiktsplan för H+ har möten hållits för allmänheten.

Samrådsmötena har genomförts i form av öppet hus på SHIP, utställnings- och mötesplats för H+ projektet. Annonsering har skett via annons i Helsingborgs dagblad, gratistidningar, reklamradio, Helsingborgs hemsida och Facebook. Sammanlagt har knappt 200 personer deltagit vid dessa samrådsmöten och öppet hus. Vid mötena fanns det stationer att besöka med olika teman kring boende och service, rörelser i staden samt stråk och mötesplatser. Frågor och kommentarer som lyftes av besökarna rörde infrastruktur såsom Hamnleden, fast förbindelse till Danmark och framtida spårväg. Andra ämnen var bostadssituationen och möjligheten att skapa billiga bostäder, finansiering och utbyggnadstakt samt konsekvenserna av klimatförändringar och stigande havsnivå.

I samband med samrådstillfällena har frukostmöten anordnats för företagare och fastighetsägare inom planområdet för att informera och delge pågående planprocesser och samtidigt diskutera de stora förändringar som planeras inom H+. Sammanlagt har cirka 80 personer deltagit vid frukostmötena.



Inkomna yttranden

1. Statliga myndigheter

1.1 Länsstyrelsen i Skåne län

1 juli 2011

Sammanfattning

Helsingborgs stad har tagit fram en gedigen fördjupning av översiktsplanen för området H+ som syftar till att möjliggöra en hållbar stadsutveckling av Helsingborgs centrala och södra delar. Planen redovisar ett ambitiöst förslag till att skapa en stadsdel med blandade funktioner såsom boende, verksamheter, handel och kulturutbud. En central del i planen är ett starkt fokus på att skapa förutsättningar för hållbart resande där merparten av resorna inom stadsdelen utgörs av gång-, cykel- och kollektivtrafik. I arbetet med den fördjupade översiktsplanen har Helsingborgs stad utvecklat sina arbetsmetoder på ett förtjänstfullt sätt, vilket avspeglas i planen.

Länsstyrelsen finner att Helsingborgs stad i stora delar reviderat fördjupningen av översiktsplanen enligt Länsstyrelsens synpunkter i samrådsskedet. Dock kvarstår att göra några förtydliganden och revideringar bland annat rörande Riksintresset för trafikslagets anläggningar. Länsstyrelsen konstaterar även att kommande detaljplaneprocesser kommer att klargöra vilken markanvändning som kommer att vara lämplig inom H+ -området, hur riksintressen ska säkerställas, vilka åtgärder för klimatanpassning som kommer att behöva vidtas samt om Helsingborgs stads åtgärdsprogram för luft kommer att behöva revideras.

Allmänt

Helsingborgs stad har tagit fram en gedigen fördjupning av översiktsplanen för det centrala och Öresundsnära området H+. Planen syftar till att möjliggöra en hållbar stadsutveckling av Helsingborgs centrala och södra delar och att knyta södra Helsingborg närmre stadens centrum. Planen redovisar ett ambitiöst förslag till att förtäta och utveckla H+ -området genom att skapa en stadsdel med blandade funktioner såsom boende, verksamheter, handel och kulturutbud. Förslaget berör ett mycket intressant men komplext område med befintliga bostäder, hamnverksamhet, miljöstörande verksamheter och ett regionalt viktigt infrastrukturstråk. En central del i planen är att utveckla stadens resurser och kvaliteter och den har ett starkt fokus på att skapa förutsättningar för hållbart resande där merparten av resorna inom stadsdelen H+ utgörs av gång-, cykel- och kollektivtrafik. I arbetet med den fördjupade översiktsplanen har Helsingborgs stad utvecklat sina arbetsmetoder på ett förtjänstfullt sätt, vilket avspeglas i planen.

Riksintressen

En av översiktsplanens viktigaste uppgifter är att redovisa alla områden av riksintresse i text och på karta samt att visa hur dessa värden långsiktigt ska säkerställas. Riksintressevärden ska skyddas mot åtgärder som orsakar påtaglig

skada. Det innebär att ny bebyggelse eller nya anläggningar som påtagligt skadar riksintressevärden inte tillåts. Vid en avvägning mellan motstående intressen väger riksintresset tyngre än övriga allmänna intressen.

Planområdet berör Riksintresse för trafikslagets anläggningar, Riksintresse för kulturmiljövård, Riksintresse för naturvård, Riksintresse kustzon samt Riksintresse för yrkesfiske. Länsstyrelsens synpunkter rörande riksintressen har till viss del har beaktats. Dock kvarstår synpunkter rörande Riksintresse för trafikslagets anläggningar rörande hamn, järnväg och framtida fast HH-förbindelse.

Riksintresse för trafikslagets anläggningar

Gällande riksintressebeslut för trafikslagets anläggningar togs av Trafikverket 2010-11-17. I den fördjupade översiktsplanen refereras felaktigt till Sjöfartsverkets tidigare beslut rörande riksintresse från 2001.

Riksintresset Helsingborgs hamn

Statens ställningstaganden kring riksintresset framgår av Länsstyrelsens rapport ”Riksintresset Helsingborgs hamn, 2009:6”. Statens anspråk enligt denna rapport kvarstår med undantag av Oceanhamnen då färjetrafiken i denna hamndel flyttats permanent. Vad gäller områden där intressekonflikter uppstår, bland annat de som i dag inrymmer kommunaltekniska anläggningar, får dessa avgöras i framtida detaljplaneprocesser. Länsstyrelsen vill dock betona att gällande bullerriktvärden för nyetablerad hamnverksamhet måste innehållas för att säkerställa att tillkomsten eller utnyttjandet av Helsingborgs hamn inte påtagligt försvåras. Att bullerriktvärden ska innehållas behöver beskrivas i kapitlet ”Markanvändning år 2035”.

I beskrivningen av riksintresse hamn anges att mark avsatt för uppmarschområde till färjehamn samt färjeläge kan bli aktuellt för omvandling först då fast förbindelse till Danmark är upprättad. Länsstyrelsen konstaterar därmed att funktionen för uppmarschområdet säkerställs.

Riksintresse järnväg

I planhandlingarna saknas information om att terminalen vid Västkustbanan och verkstadsdepån i Raus utgör riksintresse. Terminalen är en viktig kombiterminal med anslutning till rangerbangård och hamn. Planhandlingarna behöver därför kompletteras. I kommande detaljplaner behöver föreslagen markanvändning anpassas så att tillkomsten eller utnyttjandet av terminalen och verkstadsdepån inte påtagligt försvåras.

Riksintresse framtida HH-förbindelse

En fast HH-förbindelse för väg- och järnvägstrafik är utpekad som en framtida kommunikationsanläggning av riksintresse. Länsstyrelsen tolkar den fördjupade översiktsplanens redovisning av riksintresset som schematisk. Innan en precisering av riksintressets läge och utbredning kan göras

måste förbindelsens förutsättningar studeras närmre.

Kommentar: *Antagandehandlingen har justerats med korrekt beslutsdatum för riksintresse hamn och en beskrivning har införts av Trafikverkets utpekade riksintresse för terminaler och järnvägsverkstäder. Helsingborgs stad delar Länsstyrelsens uppfattning om att funktionerna vid rangerbangården ska säkerställas för att säkerställa riksintresse hamn. Den geografiska avgränsningen av riksintresset vid rangerbangården är dock inte klarlagt varför den måste synliggöras och prövas i framtida detaljplaner som berör aktuellt område. Helsingborg stad arbetar aktivt för att en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör ska kunna förverkligas och har inlett utredningsarbete med att bl a förbereda anslutningspunkter i Södertunneln. I fördjupning av översiktsplanen har vi valt att redovisa rimliga och realistiska korridorer för fast förbindelse för järnväg respektive väg. Vi menar att vi säkerställer riksintresset för fast HH- förbindelse genom att redovisa avgränsade zoner där riksintresset måste beaktas.*

Hälsa och säkerhet

Helsingborgs stad har skapat en bra grund för fortsatt arbete med risker och miljöstörningar bland annat genom den riskdatabas som upprättats. De gällande miljötillstånd som finns för verksamheter som berör H+ området kommer att ha betydelse för kommande markanvändning inom planområdet och delar av den föreslagna bebyggelsen kan komma att bli olämplig. I framtida detaljplaneprocesser kommer det att avgöras vilken markanvändning som är förenlig med gällande miljötillstånd.

I samrådsredogörelsen anges att förorenad mark ska saneras anpassat till den markanvändning som föreslås. Det vore lämpligt att även redovisa detta ställningstagande i utställningshandlingens huvuddokument.

Frageställningar avseende scenarier och risker med en höjd havsnivå är väl belysta i planen. I detta skede av planeringen presenteras inga åtgärder för klimatanpassning. Av handlingarna framgår att flera centrala frågor måste utredas inför kommande arbeten med detaljplaner. Då någon helhetslösning för anpassningsåtgärder inte redovisas i planen går det inte att avgöra om Länsstyrelsen kan komma att ingripa i framtida planering.

Kommentar: *I huvuddokumentet anges, på sidan 28, i övergripande ställningstaganden att förorenad mark saneras till nivåer anpassad till föreslagna markanvändning. Helsingborg avser att fördjupa studierna kring vilka åtgärder som är lämpliga för att anpassa ny bebyggelse till stigande havsnivåer och andra effekter av klimatförändringar. Dessa anpassningskrav kommer att säkerställas i detaljplaner. I pågående arbete med kommuntäckande fördjupnings-PM Klimatanpassning föreslås strategier och handlingsplan för hur staden som helhet ska anpassas till klimatförändringarnas konsekvenser.*

Miljö kvalitetsnormer

Den fördjupade översiktsplanen redovisar en tydlig ambition att åstadkomma en hög andel resande med kollektivtrafik, cykel och till fots både inom och till och från H+-

området. Kommande detaljpaneläggning kan trots detta komma att medföra att miljö kvalitetsnormerna för luft riskerar att överskridas. Med anledning av detta kan Helsingborgs stad behöva se över sitt åtgärdsprogram för luft.

Kommentar: *Helsingborgs stad utför både regelbundna mätningar med uppföljning och revidering av åtgärdsprogram för luft. Fortsatt detaljplanering av H+ området kommer medföra behov av ytterligare spridningsberäkningar för att säkerställa att miljö kvalitetsnormerna inte överskrids.*

Mellankommunala frågor

Mellankommunala frågor som berörs av den fördjupade översiktsplanen är säkerställandet av riksintresset Helsingborgs hamn, riksintresse väg och riksintresse järnväg. Dessa frågor bevakas av Länsstyrelsen. Utöver detta har Helsingborgs grannkommuner getts möjlighet att ge sin syn på den fördjupade översiktsplanen.

1.2 Fiskeriverket

13 maj 2011

Fiskeriverket har inget att erinra.

1.3 Försvarsmakten

30 juni 2011

Försvarsmakten har inget att erinra.

1.4 Jordbruksverket

15 april 2011

Jordbruksverket har inget att erinra.

1.5 Statens Geotekniska Institut (SGI)

7 juni 2011

SGI har i samrådsskedet lämnat yttrande över FÖP H+ i Helsingborg stad och anser att framförda synpunkter i stort beaktats i utställningshandlingen. En hänvisning till den rapport som SGI och SMHI tagit fram på kommunens uppdrag (Översiktlig klimat- och sårbarhetsanalys - naturolyckor 2009) rekommenderas för det område planen avser.

Kommentar: *Yttrandet föranleder ingen förändring. I referenslistan finns SGI och SMHIs rapport från 2009 och i tillhörande tematisk PM Stigande havsnivå finns hänvisning till aktuell rapport. Helsingborg delar MSB:s uppfattning att i varje enskild detaljplan bör en bedömning göras utifrån aktuell situation. Helsingborgs stads målsättning är att riskdatabasen ska utgöra ett stöd vid framtagandet av en detaljplan och de eventuella analyser som saknas.*

1.6 Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)

7 juni 2011

Sveriges geologiska undersökning SGU har tidigare under ärendets handläggning yttrat sig och har inget ytterligare att anföra.

1.7 Sjöfartsverket

17 maj 2011

Sjöfartsverket noterar att utställningshandlingarna hänvisar till verkets riksintressebeslut från 2001 trots att Sjöfartsverket i tidigare yttrande i ärendet påpekat att nu gällande riksintressebeslut fattades av Trafikverket 2010.

Sjöfartsverket anser att planen har förtydligats vad avser riksintresse hamn och Helsingborg stads ställningstaganden. Det är också positivt att uppmarschområdets funktion säkerställs.

Vad gäller utvecklingsområdet sydväst om Oceanhamnen, idag inrymmande kommunaltekniska anläggningar, och övriga intressekonfliktområden får dessa avgöras i framtida detaljplaner. Utöver detta hänvisar Sjöfartsverket till tidigare yttrande i ärendet, daterat 2010-08-03.

Kommentar: *Antagandehandlingen har justerats med korrekt beslutsdatum för riksintresse hamn.*

1.8 Trafikverket

21 juni 2011

Riksintresse

Gällande riksintressebeslut för trafikslagets anläggningar togs av Trafikverket 2010-11-17. Terminalen vid Västkustbanan, liksom verkstadsdepån i Raus ingår i det utpekade riksintresset för terminaler och järnvägsverkstäder i Helsingborg (genom beslut 2010-11-17). Beskrivning saknas under kapitlet för riksintressen. Detta måste revideras. Terminalen är en viktig kombiterminal med anslutning till rangerbangård och hamn vilken är av riksintresse för sjöfarten. HH-förbindelsen är utpekad som en framtida kommunikationsanläggning av riksintresse. Framtida kommunikationsanläggning definieras av att det är en åtgärd som ligger tidigt i planeringsprocessen och där beslut om slutlig lokalisering saknas. Tidshorizonten för dessa tänkbara framtida åtgärder sträcker sig fram till år 2040 och den långa tidshorizonten gör att det är svårt att precisera exakta markanspråk. Riksintresset för HH-förbindelsen båda på väg och järnväg är därför schematiskt utritad. Vi anser att man inte kan avgränsa riksintresset i nuläget och att den bör fortsätta illustreras schematiskt.

Kommentar: *Angående Riksintresse för terminaler och järnvägsverkstäder samt Riksintresse för framtida fast HH-förbindelse se kommentar till länsstyrelsen ovan.*

Järnväg

Kommunen föreslår ett blågrönt stråk som berör riksintresset terminal belägen i kvarteret omedelbart öster om tunnelmynningen. Södertunnelprojektet anlägger nya anslutningsspår och växlar till kvarteret för fortsatt användning av verkstadsdepån. Omfattningen av det blågröna

stråket måste anpassas till behovet att bevara fungerande verkstäder.

Kommentar: *I framtida planläggning av områden norr om rangerbangården inom delområdet Gåsebäck kommer riksintresseanspråken behöva förtydligas och angränsningen att prövas.*

Hamnen

Om en förändring sker av den yta som i dag nyttjas för kommunaltekniska anläggningar, såsom reningsverk och kraftvärmeverk, anser Trafikverket att planeringen inriktas mot en användning för Helsingborgs hamns långsiktiga utveckling. För delområdet Södra Hamnen - Oceanpiren ställer sig Trafikverket tveksamma till om man kan uppnå en god livsmiljö för boende med risk med farligt gods och bullerstörningar från omgivande hamnverksamheter. Av denna anledning avråder Trafikverket från att exploatera området med bostäder och anser att man istället bör satsa på verksamheter. Utbyggnad av bostäder kan medföra restriktioner på hamnverksamheten av ovanstående skäl och riksintresset för hamnen kan hotas. Såsom det är beskrivet i texten anser Trafikverket att funktionen för uppmarschområdet säkerställs och detta ser vi som positivt.

Kommentar: *Helsingborgs stads inriktning är att säkerställa nuvarande markanvändning d v s kommunaltekniska anläggningar såsom värmekraftverk och reningsverk. Eventuella förändringar i framtiden kommer att prövas i detaljplaneläggning. Helsingborgs stad kommer i den fortsatta planeringen av Södra Hamnen – Oceanpiren med fördjupade studier och anpassade åtgärder säkerställa att det blir en god livsmiljö för boende, besökare och företag.*

Väg

Malmöleden ligger i utkanten av planområdet, men man bör beskriva vilken funktion och utformning Malmöleden ska få när Hamnleden byggts ut.

Kommentar: *Synpunkten föranleder ingen förändring. I handlingarna på sidan 63 framgår det att Malmöleden fortsättningsvis är en av stadens huvudinfarter som med sänkt hastighet, färre körfält och fler kopplingspunkter blir en mer integrerad stadsgata.*

1.9 Vattenmyndigheten

6 maj 2011

Vattenmyndigheten väljer att inte besvara remissen, utan hänvisar till respektive länsstyrelse.

2. Regionen

2.1 Region Skåne, avdelningen för regional utveckling

7 juni 2011

Region Skåne har tidigare lämnat yttrande i program- och samrådsskedet. Utöver det som framkommit i tidigare ytt-

rande, har Region Skåne har inga ytterligare synpunkter.

2.2 Skånetrafiken

18 maj 2011

Skånetrafiken ser mycket positivt på en central utbyggnad av Helsingborg i och med utvecklingen av H+. Det är utmärkt att kollektivtrafiken ses som en bärande struktur i området. Handlingen i sig är mycket gedigen.

Angående kollektivtrafikens struktur är Skånetrafiken enig med Helsingborg stad om spårvägens utveckling i området. Skånetrafiken förutsätter att staden och regionen utreder sträckningen söder om Hästhagsvägen i samverkan.

Bussträckningarna genom Söder är under utredning. Skånetrafiken vill bara framhålla att en ny bussterminal på södra Knutpunkten är den drivande förutsättningen för nya körvägar på Söder.

Busstråket genom Gåsebäck känner Skånetrafiken inte helt optimalt med respekt för attraktiviteten för hela systemet och de genomresande från områdena öster om H+. Linjedragningen anses ha ett par skarpa svängar för mycket. Detta stråk kan vara aktuellt att koppla till Östra Ramlösa, dit kommunen kanske fortfarande har önskemål om att dra spårväg. I vilket fall som helst krävs det en snabb och attraktiv stadstrafik in till centrum för att kollektivtrafiken i Ö Ramlösa ska ha en chans att konkurrera med biltrafiken.

Skånetrafiken ser liksom tidigare fram emot fortsatt diskussion och samverkan kring kollektivtrafikstrukturen i och kring H+.

Kommentar: *Fortsatt planering av framtida spårvägsdragningar och busslinjer samt bussterminal kommer att ske i nära samarbete med Skånetrafiken.*

3. Förvaltningar, nämnder och råd i Helsingborg

3.1 Barn och utbildningsnämnden

31 maj 2011

Barn- och utbildningsnämnden ser positivt på inriktningen att väva ihop, förtäta och utveckla de centrala södra delarna av Helsingborg. Barn- och utbildningsnämnden är också fortsatt intresserade av att vara inkopplade tidigt i planeringsfaserna utifrån kommunal service, barnomsorg, förskolor, skolor och attraktiv fritidsverksamhet.

Ytor för spontanidrott och lek är viktiga för våra barn och ungdomar, inte minst ur ett socialt hållbarhetsperspektiv. Ur detta perspektiv är det viktigt att H+ skapar miljöer som blandar olika boendialternativ med butiker, kontor, skolor och grönområden. För att motverka den segregation som

finns idag är det nödvändigt att skapa kostnadsfria och attraktiva mötesplatser för aktiviteter och upplevelser. Utställningshandlingen visar att detta perspektiv är närvarande.

Vad gäller H+ ambition att skapa goda förutsättningar för utbildning är det viktigt att Campus med sin koppling till Lunds universitet inlemmas på ett naturligt sätt i området. En, eller flera, grundskolor i nära anslutning till Campusområdet ger goda möjligheter att skapa attraktiv utbildning för grundskoleelever genom en tydlig koppling mellan högskola och grundskola.

Rönnowska skolans yrkesprogram ges inom H+ goda möjligheter att skapa en stadsintegrerad utbildningsmiljö i nära samverkan med näringslivet. En koppling mellan Rönnowska skolan och Lunds universitet inom Husarområdet är också ett intressant spår att utforska. Exempelvis miljökompetens inom områden som energianvändning, drivmedel och motorer efterfrågas i allt högre grad i arbetslivet. På Rönnowska skolan utbildas framtida arbetskraft inom bl. a. dessa områden - fordonstekniker som ska serva miljöbilar osv. Ett samarbete mellan Rönnowska, Campus och andra aktörer som Öresundskraft, är i detta perspektiv mycket intressant eftersom goda förutsättningar för detta kan inrymmas inom H+.

Helsingborgs stad har ett ambitiöst miljöprogram och H+ är viktigt även i detta hänseende. Av utställningshandlingen framgår en tydlig ambition att skapa blågröna stråk med naturliga gång- och cykelvägar, vilket också är avgörande för att säkerställa säkra skolvägar för barn. Förutsättningarna för kollektivtrafik och miljösmart logistik inom H+ viktiga.

Kommentar: *I den fortsatta detaljplaneringen är ett förvaltningsövergripande samarbete nödvändigt för att uppnå den ambitionsnivå och de målsättningar som anges i fördjupning av översiktsplan för H.*

3.2 Idrott- och fritidsnämnden

27 maj 2011

I likhet med det yttrande som Skol- och fritidsnämnden översände i september 2010, ser Idrotts- och fritidsnämnden även nu positivt på inriktningen att väva ihop, förtäta och utveckla de centrala södra delarna av Helsingborg. Idrotts- och fritidsnämnden är också fortsatt intresserade av att vara inkopplade tidigt i planeringsfaserna utifrån kommunal service, och attraktiv fritidsverksamhet.

Ytor för spontanidrott och lek är viktiga för våra barn och ungdomar, inte minst ur ett socialt hållbarhetsperspektiv. Ur detta perspektiv är det viktigt att H+ skapar miljöer som blandar olika boendialternativ med butiker, kontor, skolor och grönområden. För att motverka den segregation som finns idag är det nödvändigt att skapa kostnadsfria och attraktiva mötesplatser för aktiviteter och upplevelser. Utställningshandlingen visar att detta perspektiv är närvarande.

Helsingborgs stad har ett ambitiöst miljöprogram och H+ är viktigt även i detta hänseende. Av utställningshandlingen framgår en tydlig ambition att skapa blågröna stråk med naturliga gång- och cykelvägar, vilket också är avgörande för att säkerställa trafiksäkerheten. Även förutsättningarna för kollektivtrafik och miljösamt logistik inom H+ är viktiga.

Kommentar: *I den fortsatta detaljplaneringen är ett förvaltningsövergripande samarbete nödvändigt för att uppnå den ambitionsnivå och målsättningar som anges i fördjupning av översiktsplan för H.*

3.3 Kulturnämnden

20 juni 2011

Samhällsplanering och H+ handlar om att skapa den attraktiva staden. Ett hållbart Helsingborg byggt på tolerans och kreativitet. Kultur ger förutsättningar för eget skapande, nya perspektiv samt möten människor emellan.

Utställningshandlingen FÖP H+ beskriver på förtjänstfullt sätt H+ utmaningar och möjligheter. I linje med tidigare samrådshandlingar poängteras områdets stora utmaning, och samtidiga ambition, att knyta samman Helsingborg fysiskt och mentalt med mål att minska segregationen mellan olika stadsdelar. Det är av yttersta vikt att bibehålla denna ambition och att ytterligare tydliggöra hur förutsättningar för detta ska skapas, samt att klargöra till vilket pris minskad segregation ska prioriteras i förhållande till andra mål med H+. I det befintliga förslaget kvarstår frågetecken kring denna problematik.

Nedan följer synpunkter på ett antal specifika områden i förslaget.

Mötesplatser

I utställningshandlingen förekommer mötesplatsbegreppet i en mängd sammanhang. Ofta med tydlig utgångspunkt i ÖP 2010 där det på sidan 18 beskrivs hur ”Möten mellan människor är grunden för såväl sociala samvaro som psykisk och fysisk hälsa”.

Skapandet av nya mötesplatser är viktigt. Lika viktigt är att tydligt ta tillvara och ge förutsättningar för de mötesplatser och andra noder som redan idag existerar och samlar människor i H+ och dess direkta närhet. Förutsättningar för mötesplatser finns och behöver inte skapas från noll och det är därmed mycket positivt att en kartläggning inspirerad av Cultural Planning-teorier är planerad (Culture i meningen levnadsmönster snarare än begränsat till konstnärliga uttryck). Genom metoden kan unika kvaliteter värnas och ges förutsättningar att utvecklas.

Avseende Helsingborgs och H+ kulturliv bör redan nu poängtera hur Jutan, Gåsebäcks övriga spirande kulturliv samt Stadsbiblioteket och Stadsparken är tre områden med stor betydelse och potential för H+.

Offentlig service i H+

Att planera för offentlig service år 2035 är naturligtvis komplext utifrån svårigheten att förutse framtida behov. Det vore dock önskvärt med ett tydliggörande om huruvida H+ primärt ska tillhandahålla service till de inom område boende, en form av självförsörjande service, eller om offentlig service inom H+ snarare ska ses utifrån behov i staden som helhet.

Kulturnämndens inställning är att H+ bör innehålla sådana funktioner att det skapas flöden in till området från andra stadsdelar. Rätt verksamheter kan även göra H+ till en angelägenhet långt utanför stadens gränser. Områdets centrala lokalisering gör att H+ invånare lätt kan ta sig till andra delar av staden, vilket innebär att alla typer av servicefunktioner inte behöver finnas i själva området. Flöden in till och ut från H+ bör eftersträvas i syfte att främja integration med övriga Helsingborgs stad.

Till skillnad från samrådshandlingen och PM Offentlig service upplevs utställningshandlingen mindre utvecklad i vad som avses med att ”H+ är experimentellt”. Då stadsförnyelseprojektet är långsiktigt finns stora möjligheter att i god tid skapa förutsättningar att experimentera med nya metoder.

Kulturförvaltningen avser att tillsammans H+ som projekt ta fram en specifik plan/strategi för kultur inom H+ området som ett sätt att främja H+ experimentella ambitioner och säkerställa att konst och kultur tas an på nya experimentella sätt inom H+. Detta under såväl projekteringstid som i det färdigbyggda området. Området skall innehålla offentligt understödd kultur men inte minst förutsättningar för allmän kreativitet och eget skapande.

Kommentar: *Utvecklingen inom H+ området innebär en utveckling av Helsingborgs centrum och därmed ska den offentliga servicen ses som ett utbud för hela staden just för att främja rörelser mellan flera stadsdelar. Stadsbyggnadsförvaltningen ser fram emot samarbeten kring att utveckla den experimentella ambitionen inom H+ området.*

Det fria kulturlivet och de sk kreativa näringarna

Kulturnämnden arbetar för att öka och ge förbättrade förutsättningar till stadens icke institutionsbundna kulturliv, den så kallade ideella kultursektorn. Att få dessa aktörer att utvecklas och blomstra bör så långt det är möjligt beaktas också i planeringen för H+ området. Planeringen för Gåsebäck som en kreativ stadsdel med plats för aktörer som kan stärka kulturlivet och mångfalden i staden är mycket positiv och måste fortsätta betonas i planarbetet så att de groende kulturyrtingarna inom Gåsebäcksområdet, men även i andra områden, inte begränsas utan får såväl fysiskt som mentalt utrymme att vidareutvecklas på ett obundet sätt. Förutsättningar för dessa fria aktörer anses ofta också ha en direkt påverkan på antalet nyetableringar av företag inom de växande så kallade kulturella och kreativa näringarna.

I projektet H+ finns en stark vision om att det inom området ska rymmas alla typer av funktioner. Så är exempelvis nyckelord för visionen avseende området Gåsebäck småskalighet, mångfald och brokighet. På sidan 60 i utställningshandlingarna talas det angående Gåsebäck om att "Här samsas verksamheter med boende och ett spirande kulturliv i form av ateljéer, rep lokaler och utställningslokaler." Inom det fria kulturlivet och småskaligt företagande är ofta de ekonomiska förutsättningarna grunden för verksamheternas geografiska placering. För att undvika utträngning av små kulturella, men även små kommersiella, aktörer vid eventuellt stigande markvärde bör en strategi utarbetas för hur målet om samexistens, mångfald, småskalighet och brokighet ska realiseras.

Kommentar: *Vi delar uppfattningen att det krävs en medvetenhet och strategi för att gagna mångfalden och undvika att tränga ut det småskaliga företaget inom Gåsebäck.*

Kultur och stadsmiljö

Omvandlingen av H+ är ett av de största stadsbyggnadsprojekten i Helsingborg. De kulturmiljöer som finns inom H+ är inte bara värdefulla som fysiska lämningar. De berättar också om de människor som har utvecklat Helsingborg till en blomstrande hamn- och industristad.

Det är positivt att H+ planeras som en blandstad med bevarade äldre strukturer i samspel med modern bebyggelse. Kulturmiljöer främjar en mångfald av lokaler och boenden. De kan skapa förutsättningar för en kreativ stadsutveckling med förankring i Helsingborg.

Utställningshandlingen för FÖP H+ har ett återkommande kulturmiljöperspektiv och visar på kvaliteter i samtliga delområden.

Stadsbild

Det föreslås ca 5 000 - 6 000 nya bostäder i FÖP H+. Om detta är ett rimligt antal och vad konsekvenserna blir för stadsbilden och närmiljöerna är svårt att avgöra. De täthetsstudier som hänvisas till är inte redovisade i sin helhet. Exempelvis framgår det inte tydligt om det går att få ut 1 000 nya bostäder inom Husarområdet med bibehållande av de värdefulla byggnaderna och utan att ge avkall på den öppna Husarplatsen.

Kommentar: *Handlingarna har justerats och bedömningen är att Husarområdet kan rymma cirka 700 nya bostäder och samtidigt bibehålla de värdefulla byggnaderna och den öppna Husarplatsen.*

Detaljfrågor

FÖP H+ hanterar främst övergripande frågor, men det finns ett par detaljer som är värda att kommentera ur antikvarisk synvinkel.

Sidan 39: Gestaltningen av nya hamnbassänger bör flyttas till kapitlet Oceanpiren i framtiden för att få en tydligare struktur i programmet.

Sidan 63: Uträtning av Malmöleden innebär att mycket gammal vägsträckning (Gamla Ramlösavägen) försvinner. Stadsantikvarien har tidigare ställt sig negativ till detta i arbetet med planprogram för kvarteret Norrland.

Kommentar: *Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att de positiva effekter som en uträtning av Malmöleden medför och möjligheterna att med kvarterstruktur binda ihop Söder med Gåsebäck och Husarområdet överväger. Därför förespråkas en uträtning i Fördjupning i översiktsplanen för H+. Utformning och sträckning av framtida kvarter och Malmöledens sträckning kommer dock att studeras mer i detalj i kommande planprocesser.*

Handlingarna har justerats i enlighet med kommentaren gällande Oceanpirens framtida utformning.

Övrigt

I den förestående stadsomvandlingen finns stora möjligheter att, som en naturlig och nödvändig del i processen, ta in kulturmiljöfrågorna och låta dessa utgöra grunden för det nya som skapas. Frågor om kulturmiljö är inget som kan behandlas separat utan dessa frågor ska ständigt genomsyra all planering och allt genomförande i arbetet med att skapa vår framtida gemensamma livsmiljö.

I linje med detta bör en plan upprättas för dels dokumentation av själva stadsomvandlingen men också för hur man tillsammans med medborgarna kan skapa projekt kring kulturmiljöfrågor i området. Detta hanteras inte i planprocessen men bör drivas parallellt och integrerat. Här finns det en möjlighet för kulturförvaltningen att profilera sig tillsammans med övriga staden.

Det handlar inte bara om de fysiska förändringarna i stadsrummet utan om människor, verksamheter och upplevelser. Vilka människor finns och verkar i området idag? Hur berättar de sin historia och hur förändrar H+ successivt både stadsrummet och Helsingborgarnas attityder?

Kommentar: *Stadsbyggnadsförvaltningen är positiv till idén att i dialog med stadens medborgare dokumentera H+ områdets historia, och uppmuntrar kulturförvaltningen att initiera ett sådant projekt.*

Slutsats

Utveckling förutsätter kreativitet. Kreativitet kräver nya perspektiv. Nya perspektiv utgår från att vi känner till vår historia och vilka perspektiv vi har att utgå ifrån. Kulturförvaltningen bidrar med kunskap om vår kulturmiljö och skapar förutsättningar för nya mötesplatser, eget skapande och kreativitet i H+.

Kultur är en grundförutsättning för många av de nyckelbegrepp som används inom H+, så som exempelvis tolerans, mosaik, kreativitet, gränsöverskridande och experimentellt. Kulturnämnd och kulturförvaltning avser aktivt delta i förverkligandet av detta och vill att så ytterligare tydliggörs i utställningshandlingen.

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen välkomnar kultur- nämndens och kulturförvaltningens möjlighet/vilja till aktivt deltagande och samarbete i den fortsatta processen.

3.4 Miljönämnden

16 juni 2011

Markanvändning

Markanvändningskartan har förtydligats sedan samråds- skedet och aktuellt förslag uppvisar en större tydlighet i hur området ska kunna inrymma både verksamheter och bostäder, t.ex. genom att införa en remsa av ”blandad stad med inriktning mot kontor/icke störande verksamhet” utmed Sjögatan för att skydda mot buller från hamn och combi- terminal.

Nu tydliggörs också behovet av buffertzoner mellan bostäder och tung industri runt Kopparverkshamnen. Det hade dock varit önskvärt om de buffertzoner som utpekats givits beteckningen ”natur och parkområde” snarare än ”blandad verksamhet med inriktning kontor, lager och ej störande industriverksamhet”.

Det är också bra att markanvändningskartan visar på en möjlig och önskvärd dragnings av hamnleden genom ”Kemira området” nordöstra hörn. Den nya hamnleden kommer i praktiken utgöra skiljelinjen mellan tung industri i väster och icke störande verksamhet, bostäder och natur i öster.

Grönstråken från söder, från Råå, Miatorp och genom Planteringen bör anslutas direkt till det blågröna stråket genom Gäsebäck för att förtydliga vikten av denna koppling.

Kommentar: Målsättningen är att grönstråket från Miatorp och Planteringen ska anslutas till det blågröna stråket. Stråken kan däremot ansluta först norr om Södertunnelns mynning. Söder om tunnelmynningen utgör järnvägsområdet en barriär.

Att det fortfarande råder stor osäkerhet om Ramlösa stations utveckling till en regional nod med personalintensiva arbetsplatser, service och handel närmast stationen visas genom utpekande av stor yta där fortsatt utredning krävs. Det är ur resurshushållningssynpunkt fullt rimligt att utveckling sker även här men miljönämnden håller med om att detta inte ska prioriteras med rådande osäkerheter i utbyggnaden av järnvägsnätet, påverkan på rangerbangården, vägtrafikutvecklingen på väg E4 m.m.

Riksintressen

Redovisningen av FÖP H+ påverkan på riksintressen för hamn, järnväg, fiske kustzon m.fl. är mycket tydlig och visar att dessa riksintressen inte påverkas menligt. Miljönämnden stödjer bedömningen att stadens avgränsning av riksintresse hamn tillgodoser de funktioner som är utpekade för riksintresset och att Helsingborgs hamns möjligheter till fortsatt utveckling är tillgodosedda i avseende på det

fysiska utrymmet. Dess omgivningspåverkan måste dock hanteras i detaljplaneprocessen.

Den hållbara staden

De riktlinjer för vidare planering av H+ som fastslås i och med antagandet av FÖP H+ visar på hållbar utveckling -socialt och miljömässigt. En röd tråd löper från visionen om den toleranta staden och ledstjärnorna, miljöprofil för H+, strukturarbetet med det blågröna stråket, till övergripande ställningstaganden om bl.a. hållbara trafiklösningar, grönska och rekreation samt klimatanpassning. Ett genomförande av FÖP H+ bedöms vara i linje med stadens antagna miljömål.

Miljönämndens granskning

Då huvuddokumentet ensamt är på 150 sidor, med nio PM och ett antal underlagsrapporter i bilagor, har den huvudsakliga granskningen koncentrerats till föreslagen markanvändning, de bärande idéerna och övergripande ställningstaganden. Miljöförvaltningen har deltagit i hela framtagandeprocessen och har kunnat lämna synpunkter under hand. Följande kommentarer från miljönämndens granskning bör bearbetas vidare. Andra förslag för att öka läsbarheten och förslag till omformuleringar kommer att översändas direkt till stadsbyggnadsförvaltningen.

- PM Risk och miljöstörningar i H+ är svår att följa därför att många beskrivningar återkommer.

- Förskolor, och grundskolor med mindre barn, ska ha tillgång till en grön gård och närhet till en tillräckligt stimulerande utemiljö. Miljönämndens erfarenhet är att gemensamma parker inte räcker till. Riktlinjer för utemiljön vid förskolor och skolor finns redan framtagna av miljönämnden.

- Tankar om dagvattenrening är otydliga i jämförelse med funktionen översvämningsskydd. Dessa två funktioner kan i vissa fall stå i konflikt med varandra.

- Av målområdet sundare Helsingborg i miljöprogram 2011-2015 framgår att hanteringen av miljö - och hälsokadliga ämnen ska minska, vilket bl.a. ska göras genom arbete med kraven i Miljöbyggprogram syd. För H+ vidkommande är valet av sunda och robusta byggmaterial högst relevant.

- Miljönämndens erfarenheter av områden där bostäder och verksamheter blandas är dåliga. Här förekommer ofta störningar och klagomål.

Kommentar: Framkomna synpunkter under rubriken Miljönämndens granskning kommer att behandlas och beaktas i det fortsatta planarbetet och genom fortsatt samarbete mellan förvaltningarna.

Tillsyn enligt miljöbalken

Miljönämnden kan inte medverka till att detaljplaner för bostäder tillåts etableras på avstånd som innebär att den

tillståndspliktiga verksamhetens fastställda bullervillkor överskrids. För miljönämnden är det inte heller möjligt eller önskvärt att vid klagomål underlåta att utöva tillsyn mot en verksamhet som överskrider Naturvårdverkets allmänna råd 1978:5 (externt industribuller), eller Socialstyrelsens allmänna råd 2006:5 (buller inomhus).

Det innebär de facto ett ökat risktagande för verksamheter som får bostäder som grannar. Om visionen om den blandade staden ska kunna genomföras krävs följaktligen ett kontinuerligt och målmedvetet arbete av tillsynsmyndigheterna inom miljöområdet (miljönämnden och länsstyrelsen), i samverkan med verksamhetsutövarna, för att hela tiden minska risker och omgivningsstörningar (buller, stoft, lösningsmedel m.m.). I första hand gäller detta verksamheter som är kommunalt ägda, det vill säga hamnen, energianläggningar och reningsverket. Tillsynsmyndigheterna har en viktig roll i processen men ansvaret ligger i första hand på H+ projektet och stadsbyggnadsnämnden.

Dessutom måste staden samverka med andra städer och statliga verk för att åstadkomma en anpassning av gällande regelverk. Ett sådant arbete är redan påbörjat. Miljönämnden behöver få vägledning och stöd från myndigheterna på området för att kunna agera i en riktning som inte är förbjudande.

Utredningsarbetet i H+, bl.a. i rapporten Buller och risk i H+ (Ramböll 2011), har visat att det finns möjligheter för en samexistens mellan verksamheter och bostäder, där goda boendemiljöer skapas. Med dagens byggteknik och en genomtänkt kvartersstruktur är det fullt möjligt att anpassa tillkommande bostadsbebyggelse till vissa typer av industriell verksamhet. I synnerhet gäller det i de fall då en bullerexponerad fasad också är utsatt för ett dominerade trafikbuller.

Kommentar: *Det fortsatta utredningsarbetet kring hur ny bebyggelse kan etableras i samexistens med hamnverksamhet och energianläggningar får visa hur vi uppnår goda bostadsmiljöer och hur fastställda bullervillkor ska hanteras. Målsättningen är att fortsatt utredningsarbete sker i nära samarbete med berörda verksamheter och tillsynsmyndigheter som underlag inför framtagande av detaljplaner.*

Arbetet framåt

För att möjliggöra den funktionsblandade staden kommer det att krävas ett målmedvetet arbete för alla involverade i den fysiska planeringen. H+ måste också vinna acceptans hos de verksamheter som idag och i framtiden ska dela utrymmet med bostäder, skolor, kulturyttringar, parker och handel.

Inför kommande detaljplaneprocesser inom H+ området bör ett samlat arbete kring risker och miljöstörningar fortsätta med en kunskapsbank som gemensamt underlag för kommande miljökonsekvensbeskrivningar och upprättande av riktlinjer för stadens buller från vägtrafik och industri.

Arbetet bör ske i ett fortsatt samarbete mellan miljöförvaltningen, brandförsvaret och stadsbyggnadsförvaltningen.

En bullerpolicy för Helsingborg behöver skyndsamt tas fram i en förvaltningsövergripande process och antas av minst miljönämnden och stadsbyggnadsnämnden. I denna ska kriterier finnas för hur buller ska hanteras i planeringsprocessen. Policyn behöver täcka både infrastrukturbuller och verksamhets buller och tydligt visa hur goda boendemiljöer ska uppnås. Miljömedicinsk expertis behöver knytas till processen.

Miljönämnden kommer att bereda möjlighet för att fortsätta arbetet med översiktliga bedömningar kring risker och miljöstörningar för miljöfarliga verksamheter i södra Helsingborg, med syftet att uppdatera den stadsgemensamma riskdatabasen med relevanta uppmärksamhetsavstånd. Studierna ska ske i samarbete med berörda verksamheter och med respekt för att de var "först på plats".

Utgångspunkten för vidare arbete måste vara att den nya stadsmiljön i H+ blir en god bebyggd miljö. Miljönämnden kan inte acceptera att boende utsätts för skadliga miljöer. Tvärtom måste den följande detaljplaneprocessen säkerställa att bättre boendemiljöer skapas i H+ än vad vi normalt uppnår i staden. En genomtänkt kvarters struktur med mindre biltrafik igenom kvarteren är utgångspunkten. Bebyggelse ska placeras så att bostadsbebyggelse skyddas från trafik - och industribuller.

Det kommer att bli nödvändigt att använda sig av avstegsprinciper för infrastrukturbuller så som de formuleras i allmänna råd utgivna av Boverket. Men detta ska bara accepteras i undantagsfall och utifrån den nämnds behandlade bullerpolicy. Det kan också bli nödvändigt att applicera samma synsätt på buller från industriverksamhet - framförallt från hamnen. Men bostäder som har en bullrig miljö utomhus ska alltid vara mycket tysta inomhus och ha en god ljudmiljö i tillhörande utemiljöer, privata såväl som gemensamma sådana.

Kommentar: *Stadsbyggnadsförvaltningen delar miljönämndens synpunkter och förslag inför fortsatt arbete. Planerade utredningar och upplägget för vårt samarbete är helt i linje med detta.*

Avslutande kommentarer

Utställningshandlingen visar på att det finns risk för konflikt mellan nuvarande industriell verksamhet (hamnen) och planerad bostadsbebyggelse. Omvandlingsprocessen från industri - och hamnområde till innerstad med goda boendekvaliteter kommer att kräva en acceptans för en övergångsperiod utan optimala förhållanden. Att kräva acceptans för en övergångsperiod med stora miljöstörningar är svårt. Störningarna måste kunna begränsas i tid och omfattning. Övergångsperioden måste vara så kort att hälsoeffekter inte uppstår under tiden. Det är en stor utmaning att möjliggöra H+; det krävs ett målmedvetet arbete för alla involverade i den fysiska planeringen för att H+ ska kun-

na förverkligas. Ett genomförande av H+ i enlighet med markanvändningskartan bör kunna lösas med föreslagen etapputbyggnad. En god bebyggd miljö är slutmålet.

3.5 Räddningsnämnden

21 juni 2011

Räddningsnämnden ställer sig bakom Brandförsvarets yttrande till Stadsbyggnadsförvaltningen angående FÖP H+ fördjupning av översiktplanen för H+, Helsingborgs stad.

Generellt

Staden har tagit riskfrågan på stort allvar i arbetet med FÖP:en för H+ området i och med framtagandet av strategin för bebyggelseplanering intill färdvägar för transport av farligt gods samt utvecklandet av metoden att bedöma verksamheters omgivningspåverkan. Det är lovvärt att staden bestämmer vilka acceptanskriterier med avseende på risk som ska gälla i Helsingborgs stad.

Använda metoder baseras i huvudsak på begreppet individrisk samt till viss del på samhällsrisk. Vid beräkning av individrisk och samhällsrisk tas normalt endast hänsyn till ett akut skadeutfall i form av döda samt indirekt skadade och därmed inte långsiktiga effekter även händelse med en eventuell påverkan på samhället. I strategin för bebyggelseplanering intill färdvägar för transport av farligt gods undersöks även hur risknivån påverkas om konsekvensen uttrycks som svårt skadade istället för dödsfall. Det är något som staden även bör arbeta vidare med i metoden att bedöma verksamheters omgivningspåverkan.

De utförda beräkningarna visar att uppmärksamhetsavstånden kring stadens riskobjekt i ett flertal fall kommer minska. Det kan medföra att om en olycka väl inträffar har buffertzoner reducerats till känslig bebyggelse, vilket kan medföra en ökad belastning på samhällets resurser (exempelvis sjukvård, räddningstjänst, m.m.). Det är viktigt i det fortsatta planeringsarbetet att arbeta med frågor rörande robusthet och sårbarhet på ett lika bra och strukturerat sätt som med risk.

Nedan följer mer detaljerade synpunkter på handlingarna som ingår i remissen.

Utställningshandling fördjupning av översiktsplan för H+ (Huvudhandlingen)

I huvudhandlingen behöver det förtydligas vad ställningstagandet att avstånd till bebyggelse intill farligt godsleder inte bör understiga 50 m baseras på. Som det är skrivet idag framgår det inte att det baseras på scenarion och ställningstaganden som inte inkluderas i WUZ analys.

Vidare står det i det övergripande ställningstagandet på s 120 ”längs med farligt gods leder för vägtrafik”. Här bör det på något sätt framgå att det ställningstagandet gäller för den nya hamnleden och inte är något som gäller alla farligt godsleder i Helsingborg. Det står på ett liknande sätt på s 138 och på ett flertal ställen i PM:et för risk. Det förutsätts

att brandförsvaret bereds möjlighet att medverka i detaljprojekteringen av hamnleden för att värdera risker både i transportsystemet och till omgivningen.

Det är även av största vikt att tunnlar och vägdelar utformas så att trafikanterna kan utrymma på ett säkert sätt samt att effektiva räddningsinsatser kan genomföras vid en olyckshändelse.

Under rubriken Lokala förhållanden står det att olyckor med farligt gods i klasserna 1, 5 och 8 inte normalt leder till skador utanför den direkta anslutningen till fordonet. Här måste det blivit en felskrivning i huvudhandlingen. En olycka med ämnen i klass 1 (massexplosiva) medför relativt stor påverkan på omgivningen. Den text om detta som finns under samma rubrik i PM:et för risk är korrekt.

Bild nr 114 stämmer inte överens med bildtexten. Det saknas uppmärksamhetsområden runt Pelletsladan, Öresundsverket, Västhamnsverket samt oljehamnen. Det finns en bild i PM:et för risk som är korrekt.

Kommentar: *Handlingarna har korrigerats så att det framgår att ny bebyggelse längs med farligt godsleder inte bör understiga 50 m från väggkant och att det gäller för den nya Hamnleden. Fortsatt utredning och utformning av Hamnleden kommer att ske i samarbete med Brandförsvaret. Text angående olycka med ämnen i klass 1 har justerats och bild nr 114 har ersatts i huvuddokumentet.*

PM: Risk och miljöstörningar i H+

Texter angående det övergripande ställningstagandet att avstånd till bebyggelse intill farligt godsleder inte bör understiga 50 m är motsägelsefull. I löptexten står det att om bebyggelse ska placeras inom 50 meter från väggkant ska särskilda skyddsåtgärder vidtas. I rutan med rubriken Strategi står det att om bebyggelse ska placeras inom 50 meter från väggkant krävs studier kring behov av skyddsåtgärder. Handlingarna bör redaktionellt förtydligas där det framgår att en separat utredning skall genomföras vid exploatering inom kortare avstånd från leden än 50 meter där lämpliga skyddsåtgärder redovisas och värderas utifrån aktuell risk.

Det framgår inte i PM:et för risk hur det fortsatta arbetet med hamnleden påverkas av den utförda beräkningen av samhällsrisk. Det framgår av en beräkning av samhällsrisk har utförts angående hamnleden för att jämföra risknivån med Länsstyrelsens riktlinjer (riskhänsyn i samhällsplaneringen, RIKTSAM). Beräkningen visade att de krav som ställs i RIKTSAM uppfylls vid hastighetsbegränsning 50km/h medan en hamnled med hastighetsbegränsning 70 km/h inte uppfyller kraven enligt RIKTSAM. Man anger dock att beräkningarna haft konservativa antaganden.

Det är oklart om texten angående konservativa antaganden syftar på att samhällsrisk ses som acceptabel även för en 70-väg. Det bör förtydligas om det anses medföra acceptabel risk även vid hastighetsbegränsningen 70 km/h

på hamnleden samt förtydliga argumenten för detta.

Kommentar: *Text har justerats så att det framgår att det i framtida detaljplaner krävs separat utredning med redovisning av ev behov av åtgärder avseende risk om ny bebyggelse ska placeras inom 50 meter från väggkant invid Hamnleden. Nya beräkningar av samhällsrisik har gjorts och rapporten "Strategi för bebyggelseplanering intill rekommenderade färdvägar för transport av farligt gods" (ny datering 2011-08-31) har reviderats. Utifrån beräkning av samhällsrisik har förslag på avstånd till olika bebyggelse typer reviderats avseende mindre känslig och normal känslig bebyggelse.*

3.6 Socialnämnden

11 maj 2011

Socialnämnden är positiv till den framtagna utställningshandlingen som är ett omfattande och väl genomarbetat material. Under temaredovisningen tar utställningshandlingen upp bland annat grönska och rekreation, offentlig service och sociala innovationer, samt ställningstagande och utvecklingsprinciper beträffande boende. Ur Socialnämndens perspektiv är detta frågor som inte nog kan understrykas. Socialnämnden vill betona att även tillgängligheten för funktionshindrade ska beaktas.

Kommentar: *Målsättningen är att utvecklingen av staden ska öka tillgängligheten för alla. I den fortsatta detaljplaneringen kommer lagstiftning, råd och riktlinjer att följas. Stadens experter inom tillgänglighet kommer att bli delaktiga i kommande arbete med detaljplaner och granskning av bygglov.*

3.7 Utvecklingsnämnden

13 juni 2011

Utvecklingsnämnden har yttrat sig över programmet och samrådshandlingen för fördjupning av översiktsplanen för H+, samt deltagit i Open Space seminariet om framtidens offentliga service i H+ och där framfört synpunkter och idéer kring mötesplatser, integration, mångfaldens roll, den ideella sektorns inflytande och hälsa. Utvecklingsnämnden har inga fler synpunkter att tillägga.

3.8 Vård- och omsorgsförvaltningen

29 juni 2011

Vård- och omsorgsnämnden uppmärksammar nedanstående punkter, som är av vikt för nämndens målgrupper och är av stor betydelse i det fortsatta arbetet med planeringen av H+ området

- Området kommer att utvecklas under en lång tidsperiod och det är viktigt att uppmärksamma tillgängligheten även under byggperioden, så att den fysiska miljön är möjlig att förflytta sig i även för personer med nedsatt rörlighet eller orienterbarhet.

- I samband med att bra och tillgängliga bostäder för all

åldrar byggs är det viktigt att olika typer av service i närområdet tillgodoses.

Kommentar: *Målsättningen är att den etappvisa utbyggnaden ska genomföras så att god tillgänglighet uppnås i varje etapp. Byggarbetsplatsområden ska i så hög grad som möjligt överbyggas.*

Föreslagen stadsutveckling med blandad stad ska främja närhet och tillgång till olika typer av service.

3.9 Kommunala handikapprådet

1 juni 2011

Strävan efter en bosatt befolkning i olika åldrar förutsätter att både inne- och utemiljö görs tillgänglig, att det finns både service, mötesplatser och träffpunkter som vänder sig till olika ålders- och sociala grupper. Det ska också finnas mötesplatser som uppmanar till aktiviteter och träffar för olika ålder och grupper. En utformning av kvarter där små grönområden och närhet till daglig service möjliggör ett boende även för personer med funktionsnedsättning. Lagstiftningen över tillgänglighet för personer med funktionshinder har stärkts ännu mer efter ny Plan- och bygglagen. Lagstiftningen måste följas i planering av ny stadsdel, H+; BBR för kvartersmark och ALM 1 för gatu- park- och allmän platsmark. Här finns föreskrifter som ska följas för att miljön ska vara tillgänglig för personer med funktionshinder.

- Stadsbyggnadsförvaltningens "Handbok för en tillgänglig miljö", en handbok med Helsingborgs tolkningar och utformningar ska följas vid ny och ombyggnad av gatu-, park och allmän platsmark, dvs. gångstråk, övergångsställen, parker, mötesplatser, handikapparkeringsplatser. Här finns funktionskrav på bredder, beläggning, ledstråk, bredder på handikapparkeringsplatser, nivåskillnader mm.

- Skånetrafikens handbok över busshållplatser ska följas för att få enhetliga och tillgängliga busshållplatser.
- En miljö ska vara lättorienterad för både barn och personer med funktionsnedsättning. Möbleringszoner och kontraster underlättar för alla. Delade ytor för alla trafikslag så kallade "shared space-tyor" försvårar för personer som går långsamt, barn och personer med funktionsnedsättning.

- Det är viktigt med små tillgängliga grönområden både på allmän platsmark och i kvartersområdena. Viktigt med närhet till attraktiv utemiljö för äldre och personer med funktionsnedsättning som har svårt att ta sig längre sträckor.

- Mötesplatserna ska vara gröna och tillgängliga för alla.

- Gångstråken och mötesplatserna ska vara väl försedda med sittplatser och tillgängliga parksoffor.

- Eventuella nivåskillnader bör undvikas redan i plane-

ringsstadiet. I annat fall måste nivåskillnaderna anpassas. Området ska fungera för både rullstol och för en synskadad person. Lutningar och ramper måste uppfylla lagkrav. Tillgången till kanaler och havet måste vara tillgängligt och säkert för alla.

- Trappor med ett eller två steg bör undvikas i möjligaste mån, eftersom de kan medföra snubbelrisker. Se ALM 1, i de fall då sådana planeras krävs kompletterande ramper, jmf Rådhusorget.
- Räckan och avåknings skydd krävs på ramper och vid närheten till vatten.
- Belysningen i området ska vara jämn och bländfri på gångstråk och mötesplatser.
- Avståndet mellan hållplatser får inte vara för stort. Den viktigaste faktor som medför att personer behöver färdtjänst, är att de inte orkar gå till busshållplatsen.
- Bostadsbeståndet bör innehålla även hyreslägenheter. Det finns en efterfrågan från äldre att flytta från intilliggande villor till en lägenhet utan bekymmer om drift- och underhåll.
- Det bör planeras så att möjligheten finns att inrätta boenden med särskilt stöd (gruppboendestäder) samt möjlighet till dagliga verksamheter i de olika bostadskvarteren.

Handikapprådet föreslår att staden beslutar att området H+ ska bli Sveriges mest tillgängliga stadsdel.

Kommentar: Målsättningen är att utvecklingen av staden ska öka tillgängligheten för alla. I den fortsatta detaljplaneringen kommer lagstiftning, råd och riktlinjer att följas. Stadens experter inom tillgänglighet kommer att bli delaktiga i kommande arbete med detaljplaner och granskning av bygglov.

3.10 Kommunala pensionärsrådet

9 juni 2011

KPR finner presentationsmaterialet av för H+, såväl det skriftliga som utställningen i SHIP, omfattande men mycket intressant och inspirerande med tilltalande illustrationer. Ändå kan det för en vanlig medborgare utan specialkunskaper om samhällsplanering vara svårt att helt tränga in i de tankar, idéer och visioner som projektet bygger på. Det känns dock angeläget att först uttala en i grunden positiv inställning till den planerade satsningen på den framtida utveckling av vår stad, som den fördjupade översiktsplanen innebär. Detta sagt även om förverkligandet av planerna är något som sannolikt flertalet av den målgrupp som KPR representerar inte kommer att få uppleva. Men det gör det för oss äldre inte mindre angeläget att få vara med i planeringen redan på detta förberedande stadium. Vi förväntar oss därför att de ansvariga på olika sätt involverar äldre hel-

singborgare även i den fortsatta utvecklingen av området till gagn för kommande generationer.

I introduktionen av manualen till Imagine Helsingborg anges att värdeorden öppenhet, delaktighet och långsiktig hållbarhet ska präglade både planeringsprocessen och utformningen av H+. Detta känns tilltalande och skapar positiva förväntningar. Det som först känns angeläget i projektet är sammanbindningen på både det fysiska och mänskliga planet av de stadsdelar, som idag är åtskilda genom mer eller mindre osynliga barriärer. Kan projektet medföra en integrering av helsingborgarna på detta område är mycket vunnit för stadens invånare. Indelningen av H+ i fem delområden skapar närhet och lokal karaktär men säkerställer samhörighet genom det genomgående blågröna stråket. I sammanhanget vill vi understryka det angelägna i att värna om småskaligheten i Gåsebäcksområdet, som tack vare projektet kan få ett välbehövligt lyft.

För oss äldre är det särskilt viktigt att frågor som tillgänglighet, variation av boendeformer, allsidig service och ett blandat boende för olika åldersgrupper tillgodoses.

Beträffande boendeformer måste naturligtvis lägenheter av både bostadsrätter och hyreslägenhet finnas. Viktigt är dock att allt boende utformas så att kvarboende blir möjligt upp till hög ålder och med efter hand minskande fysisk rörlighet. Det betyder t ex hissar i flervåningshus men också planering för god tillgång på service i närområdet, allt från dagligvaruhandel till omvårdnad. Det är också angeläget att behovet av s.k. trygghetsboende tillgodoses.

En annan viktig fråga är goda kommunikationer. Detta gäller allt från modern IT-standard till kollektiv- och annan trafik. Att kollektivtrafiken med täta hållplatser och bekväma spårvagnar och bussar med låga insteg prioriteras framför privatbilism är självklart i ett hållbart samhälle.

Gång- och cykeltrafik måste separeras så att inte, som idag ofta är fallet, kollisionrisker uppstår. För de gående är det viktigt att tidsintervaller vid övergångsställen utformas så att även den med nedsatt rörelseförmåga tryggt kan passera.

Umgänget människor emellan är ett livsvillkor inte minst för äldre personer. Det är därför positivt att det i planen finns mötesplatser och gröna öppna ytor. Mötesplatser måste filmas både utom- och inomhus. En träffpunkt H+ utformad som ett allaktivitetshus med inriktning på äldres sociala umgänge är utvecklande för ett hälsosamt åldrande och bör ingå i planen.

Ovanstående är endast exempel på enstaka särskilt viktiga områden att framhålla från ett äldreperspektiv. Som tidigare anförts ser vi det som angeläget att vi utifrån de grundläggande värdeorden för projektet får möjlighet att vara med i den fortlöpande planeringen.

Avslutningsvis vill KPR helt instämma i det yttrande som lämnats av Kommunala handikapprådet ifråga om tillgänglighet och säkerhet. Särskilt vill vi ansluta oss till rådets förslag att staden beslutar att området H+ ska bli Sveriges mest tillgängliga stadsdel.

Kommentar: *Inför fortsatt planering av H+ området är målsättningen att processen ska vara öppen och bjuda in till delaktighet för att fånga olika åldrars och gruppers idéer och synpunkter. Även vi är övertygade om att frågor som tillgänglighet, variation av boendeformer, allsidig service och ett blandat boende för olika åldersgrupper kommer att vara en viktig del i fortsatt planering.*

3.11 Ungdomsrådet

7 juni 2011

Ungdomsrådet har följande synpunkter på utställningshandlingen, FÖP H+. Vi tycker att idag är det ett segregat boende i Helsingborg därför är det viktigt att det blir mer boendeformer framförallt studentlägenheter men också hyresrätter, bostadsrätter, ungdomslägenheter och villor. Viktigt att det också blir rimliga hyror så att alla får tillgång till olika former av boende. Det får inte bli att det bara är vissa som kan bo i den ”nya” stadsdelen. Det ska vara öppna Mötesplatser där man kan träffas och viktigt att det är inbjudande att besöka dessa, för alla åldersgrupper. Vi tycker att Multiarenor ska anläggas för spontan idrott samt bibliotek och ungdomsställen. Vi har som önskemål att en Graffitivägg anläggs då många ungdomar har detta som önskemål i staden. Viktigt med vattendrag men också möjlighet till olika aktiviteter vid vattendragen som t.ex. vattencyklar, kanoter. Kul om det också blir caféer. Men vi vill betona att säkerheten ses över vid de öppna vattendragen. För att det ska bli mer liv och rörelse så är promenadstråken och cykellederna viktiga för att få människor att röra sig mer utomhus, för då blir det också tryggare. Bra att del blir väl utbyggd kollektivtrafik så att biltrafiken minskar. Vad det gäller spårvagn är vi skeptiska till detta då vi tror det medför stora kostnader samt att det kan bli rörigt i staden med biltrafiken. Vi ser positivt på att det projekteras fler skolor i området och viktigt att Rönnowska skolan blir kvar i området och kan utvecklas. En galleria som ligger centralt i stadsdelen, behöver inte vara så stor men att det finns olika utbud i denna. Det får inte bli som Maria Park, som vi upplever är stelt och det finns inte så mycket service där.

Vi vill också betona att det finns miljövänliga papperskorgar med återvinning med tanke på miljön. Vi tycker inte det ska vara containrar som är underjordiska utan det ska vara så att det tydligt framkommer att allt ska sorteras så att inte allt hamnar på ”tippen” osorterat.

Vi ser framemot den ”nya” stadsdelen men det är svårt att förstå hela förslaget då det är mycket material att gå igenom. Framförallt tycker vi det är viktigt att det blir en integrerad stadsdel för alla.

Kommentar: *Vi delar framförda synpunkter kring boendeformer, öppna mötesplatser, spontanidrott, attraktiva gång- och cykelstråk, trygghet, skolor och hoppas att det finns intresse för delaktighet i fortsatt planering för att utveckla den blandade staden.*

4. Kommunala bolag

4.1 Helsingborgs Hamn AB

14 juni 2011

Helsingborgs Hamn AB vill, utöver vad som tidigare anförts och noterats i samrådsredogörelsen för FÖP H+, komplettera sitt yttrande med följande punkter:

Vid tidigare samråd och möten har parterna varit överens om att gränsen mellan stadsutvecklingsområde och hamnområde går i Nya Sjöгатans västra kant. Markanvändningskartan visar att Hamnledskorridoren dragits in på HHABs produktionsytor. Den utpekade platsen är viktig för hamnens verksamhet då den utgör en knutpunkt för väg och järnväg i Combiterminalen. Vidare sammanbinds Skåneterminalen och Västhamnen/Combiterminalen i en ”getingmidja” i denna punkt. Genomförs förslaget förhindras/försvåras hamnverksamhetens kommunikation och lastflöden mellan hamndelarna.

HHAB har utrett möjligheten att expandera söderut in över IPOS mark men kommit fram till att detta inte är en ekonomisk och operativ möjlighet. Kostnadsbilden är utredd och visar att HHAB inte har ekonomiska resurser att ta bort deponierna på området, marksanera och bygga en hamnanläggning. Omsättningen kan inte bära kostnaderna. Vidare kommer driften att fördyras då huvuddelen av godsflödet även i framtiden hanteras i Västhamnen och Combiterminalen, vilket medför dragningar mellan hamndelarna. Avslutningsvis kan bolaget inte se möjligheter att bygga vindkraftverk i hamnområdet.

Kommentar: *Fördjupning av översiktsplanen för H+ redovisar enbart korridor för framtida hamnled. Hamnledens sträckning och utformning kommer att studeras i kommande Arbetsplan för Hamnleden enligt väglagen och detta arbete kommer att ske i samverkan med Helsingborgs hamn.*

Helsingborgs stad är angelägen om att på lång sikt säkerställa att marken i Kopparverksbhamnen nyttjas för verksamheter med sjötransporter. Vid lokalisering av verksamheter ska det mest miljömässiga och lämpliga transportsystemet väljas och i Kopparverksbhamnen främjas sjötransporter vilket är i linje med utpekad riksintresse hamn.

4.2 AB Helsingborgshem

14 juni 2011

Inriktningen är att utveckla en blandstad med bostäder, handel, kontor, service och utbildning. Inom H+ området är det spännande utbyggnadsplaner för Gäsebäck som

kommer ansluta upp mot Närlunda och positivt bidra till utveckling av denna stadsdel.

För Planteringen inkluderat Hästhagen och Miatorp inkluderat Lussebäcken som ligger utanför själva H+ området innebär projektets framtida utbyggnad möjligheter till för-tätningar och en bättre koppling till staden som skapar förutsättningar för en stadsdelsutveckling som bl.a. bidrar till att lyfta dessa idag mindre attraktiva områden. Dock ligger detta långt fram i tiden.

Ambitionsnivån för projektet är hög inom många områden och att detta ska ske hållbart över en lång utbyggnadstid är mycket utmanande. Här gäller det att få det dagliga livet i stadens olika områden att fungera så bra som möjligt i takt med utbyggnaden och minimera alla typer av miljö-störningar för boende och olika verksamheter.

Miljöprofilen för projektet är hög och det är i grunden positivt men riskerar samtidigt kostsamma lösningar som belastar de enskilda projekten negativt.

Det är positivt att utställningshandlingen inkluderat tematiska PM:et Bostäder har tydliggjort behovet av blandade upplåtelseformer som en framgångsfaktor för bra och fungerande stadsdelar. I stort sätt i samtliga delområden har hyresrätten tydligare lyfts fram som en mycket viktig upplåtelseform.

Just hyresrätten fyller många behov och är en viktig framgångsfaktor för:

- Att generellt klara nettoinflyttningen till kommunen
- Att näringslivet ska fungera och utvecklas, attrahera kvalificerad arbetskraft etc.
- De äldre invånarna blir både fler och äldre och efterfrågar hyresrätter av olika slag.
- Ungdomar mellan 20 till 25 år blir fler och efterfrågar ett boende som man kan erhålla utan att binda fast sig hårt ekonomiskt
- Campus växer och studenterna blir fler och efterfrågar mindre lägenheter och olika former av boende från ”vanliga” hyresrätter till regelrätta studentboenden.
- Etc.

Risker/ utmaningar

Den stora utmaningen för framförallt hyresrätten är att få en projektekonomi där kalkylerna går ihop och som matchar de olika intressenternas betalningsvilja. Redovisade bebyggelseplaner där varje kvarter i princip är slutna eller i u-form är kostsamma rent produktionstekniskt. Vore bra att se över möjligheten att få till mer öppna kvarterslösningar och längre ut från centrala staden skapa möjligheter till bl. a. ”hus i park”. För att kunna få ner kostnaderna är det vik-

tigt att kommande detaljplaner blir så flexibla som möjligt för att hantera olika volymer, upplåtelseform, storlek och utförande samt att man över tiden kan parera utbyggnaden mot konjunktur och marknadsförutsättningar. Viktigt att tilltänkta byggherrar kommer med tidigt i detaljplaneprocessen. Ett annat orosmoln är hur mycket saneringskostnaderna ska belasta byggrätterna - hyresrätten tål inga extrakostnader. Miljöprofilen för området är hög och riskerar kostsamma lösningar. Vore önskvärt att skapa möjlighet till differentiering i miljökraven för respektive detaljplan/delprojekt.

Kommentar: *I den fortsatta planeringen inför framtagande av detaljplaner kommer intressenter för exploatering att delta och i detta samarbete kommer strukturella lösningar att prövas för att uppnå stadens målsättningar kring stadsförnyelse och ekonomiskt hållbara byggprojekt. En viktig del i ekonomisk hållbarhet är att området når relativt hög exploateringsnivå i kombination med behovet av att nyttja bebyggelse som skärm mot störningskällor. Detta kan tala mot ”hus i park”. Avgränsningen av den etappvisa utbyggnaden i respektive delområde har också betydelse för hur det dagliga livet kan fungera trots lång utbyggnadstid. Miljöprofilen är ett viktigt varumärke för H+ och kommer att bidra till stadens miljöarbete i planering och byggande och även här är det tillsammans med exploaterer som lösningar prövas och utvecklas.*

4.3 Kärnfastigheter

31 maj 2011

Kärnfastigheter har inget att erinra.

5 Grannkommuner

5.1 Klippans kommun

24 maj 2011

Utställningshandlingen är ett mycket genomarbetat, strukturerat och innehållsrikt dokument. Valda teman känns relevanta och det är positivt med tematiska PM med fördjupning för att begränsa omfattningen av huvudrapporten.

Klippans kommun betonar vikten av att utvecklingen och omvandlingen av Södra Helsingborg, med en fast HH -förbindelse, en ombyggd hamn m.m. gynnar hela Öresundsregionen.

Utvecklingen av Ramlösa station stärker underlaget för kollektivtrafiken och underlättar pendligen till och från en rad av Skåne Nordvästs kommuner, vilket ger stora regionala plusvärden.

Det är positivt att kunna fortsätta den mellankommunala dialogen kring fysiska utvecklingsfrågor som t.ex. H+ inom Skåne Nordväst.

5.2 Landskrona stad

13 juni 2011

Har inte något att erinra.

5.3 Malmö stad

8 juni 2011

Med sitt läge nära Helsingborgs centrum och den goda tillgängligheten till kollektivtrafik (med såväl Helsingborgs Centralstation som Ramlösa station inom området) spelar det aktuella planområdet en viktig roll som utbyggnadsområde i ett regionalt perspektiv. Här kan regionen få ett betydande tillskott av attraktiva bostäder och arbetsplatser som inte blir beroende av bilresande, och detta utan att ytterligare jordbruksmark behöver exploateras. De goda resmöjligheterna gör att området blir väl integrerat i den flerkärniga stadsregionen som Öresundsregionen utgör.

Den nuvarande fasta förbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn har på ett avgörande sätt främjat den ekonomiska utvecklingen i Öresundsregionen. Kapaciteten hos denna förbindelse kommer inte att vara tillräcklig i ett längre perspektiv och ytterligare Öresundsförbindelser måste förberedas för att inte hämma utvecklingen i regionen som helhet. Det är därför värdefullt att reservera för framtida fasta förbindelser över Öresund ingår i planeringen av området.

5.4 Svalövs kommun

25 maj 2011

Utställningshandlingen är ett gediget dokument som ger en tydlig bild av Helsingborgs kommuns visioner och strategiska förhållningssätt och Svalövs kommun har inget att erinra mot redovisat förslag.

6 Företag

6.1 Eon Sverige AB

7 juni 2011

EGD utreder för närvarande möjligheten att uppföra en anläggning för produktion av biogas genom termisk för-gasning. En av de alternativa lokaliseringar som EGD utreder är IPOS område som omfattas av den aktuella fördjupningen av översiktsplanen. Som EGD tidigare framfört i ärendet är IPOS område lämpligt för etablering av större anläggningar för energiproduktion. EGD delar därför Kemi Kemi AB:s synpunkter när det gäller vikten av att den fördjupade översiktsplanen ger möjlighet för utveckling av industrin inom området.

Kommentar: *Fördjupning av översiktsplan för H+ medger möjlighet för utveckling av industri inklusive störande industri i Kopparkvarnshamnen.*

6.2 Hemlock AB

7 juni 2011

Fastigheten Fäktaren 1, Rännarbanan

Vi ser positivt på en utveckling av området kring Ramlösa Station och att Hamnleden inte är tänkt att lokaliseras utmed Rännarbanan.

Fastigheten Leda 2, Bredgatan

Vi ser även positivt på en utveckling av Bredgatanområdet under förutsättning att området kännetecknas av god tillgänglighet med ett sammanhängande och öppet gatunät som ger både boende, verksamma och besökande möjlighet att röra sig i området och ge företag och servicenäring möjlighet att verka inom området. För flera av hyresgästerna är parkering i nära anslutning till verksamheterna viktigt och gatuparkering bör tillåtas.

Hamnleden

Hamnleden beskrivs som en viktig förbindelse, både för trafiken till hamnen/färjorna och för infartstrafiken. Trots frågor direkt till H+-organisationen har vi fortfarande inte fått svar som gör att vi kan bedöma trafiksituationen inom Bredgatanområdet vad gäller den framtida genomfartstrafiken. Det gäller trafik både från Hamnleden men även från framtida utbyggnadsområden väster om Hamnleden och t.ex. från Oceanpiren. Förslag till bil nät, bild nr 74 på s 102 redovisar två röda pilar som representerar gatutypen infart/genomfart in i Bredgatanområdet västerifrån. Det är en stor brist i den fördjupade översiktsplanen att en så viktig principiell trafikfråga inte har fått en lösning utan skjuts vidare till enskilda delprojekt.

Kommentar: *Fördjupning av översiktsplanen redovisar huvudgatunätet och större infarts- och genomfartsgator. Fördjupade studier kring Hamnledens utformning samt kvarters- och gatustruktur inom Södra hamnen – Oceanpiren och Söder- Universitetsområdet kommer att ske parallellt vilket kommer att ge underlag för vägnätet med uppsamlingsgator och lokalgator kopplade till huvudvägnätet.*

Kv Israel

Vi ser med tillfredsställelse på att en studie har påbörjats kring var och när verksamheten i fjärrvärmecentralen kan flyttas till annan plats samt att genomförd riskanalys bedömer ett rimligt uppmärksamhetsavstånd till 50 m utifrån individriskavstånd. Bullerproblemen återstår att lösa. Påpekar än en gång att vid diskussion med kommunen om att bygga om fastigheten Leda 2 till kontor har en detaljplaneändring hela tiden skjutits på framtiden och i stället har ett flertal tillfälliga bygglov beviljats för verksamheten. Vid kontakter med kommunen har inte med ett ord nämnts att en förutsättning för en framtida detaljplaneändring kan vara en avveckling av reservvärmeverket.

Kommentar: *Utifrån stadens målsättning om en bra helhetslösning har det varit angeläget att först utarbeta en fördjupning av översikts-*

plan för H+ innan detaljplaneläggning påbörjas för att ha stöd angående lämplig markanvändning och vägledning för detaljplaneprocesser. Framtaget underlag kring omgivningspåverkan från kv Israel ger stöd dels i beslut om delar reservkraftvärmekraftverket ska flyttas och dels stöd i lämplig struktur och funktion av framtida bebyggelse på kv Leda 2.

6.3 Kemira Kemi AB

8 juni 2011

Kemira Kopparverket Kommanditbolag, ett dotterbolag till Kemira Kemi AB, är numera fastighetsägare till fastigheterna Bronsen 3 och Kokosnöten 3. Fastigheten Bronsen 3 är enligt gällande detaljplan i sin helhet avsedd för industriändamål medan fastigheten Kokosnöten 3 är avsedd för handel och kontor. Kemira Kopparverket har nyligen förvärvat fastigheterna i syfte att utnyttja dem för etablering av nya verksamheter och för att möjliggöra utveckling av Kemiras befintliga närliggande verksamheter i Kemiteknikhuset (på fastigheten Bronsen 1) och huvudkontoret (på fastigheten Kokosnöten 2). På markanvändningskartan i utställningshandlingen anges markanvändningen ”Natur- och parkområde” för den östra delen av fastigheten Bronsen 3 och för fastigheten Kokosnöten 3. Med ”Natur- och parkområde” avses enligt utställningshandlingen ”Gröna ytor med rekreativa och ekologiska värden. Ska i detaljplan säkerställas som park eller natur. Den idag gällande detaljplanen för Bronsen 3 medger tung störande industri och för Kokosnöten 3 kontor och handel. Under framtagandet av det tematiska PM ’et för Kopparverkshamnen ”backade” Kemira och gick med blandad verksamhet, icke störande på det aktuella området” Den föreslagna markanvändningen i utställningshandlingen avviker därmed från gjord överenskommelse. Kemira motsätter sig starkt denna inskränkning i markanvändningen eftersom den kommer att medföra att fortsatt expansion och utveckling inte kommer att kunna ske. Kemira vill här också påtala att det redan idag finns mark som är planlagd som parkmark mellan fastigheten Bronsen 3 och bostadsområdet öster om fastigheten. Kemira Kopparverket är även sedan länge fastighetsägare till fastigheten Kopparverket 8, som även den enligt gällande detaljplan är avsedd för industriändamål. På markanvändningskartan i utställningshandlingen har ett stort område i den nordöstra delen av fastigheten markerats som ”Hamnledskorridor” för en ny hamnled från färjeläger i centrum till Malmöleden. Fastigheten Kopparverket 8 är numera en industripark med namnet Industry Park of Sweden. Kemira bedriver här tillståndspliktiga verksamheter i ett flertal produktionsanläggningar och det finns också ett antal andra verksamhetsutövare inom området. Visionen är att utveckla industriparken till ett attraktivt område för industriella verksamheter där befintliga och nya verksamheter samverkar och synergier skapas. Detta möjliggörs genom unika förutsättningar i form av industriell infrastruktur och mediaförsörjning, inte minst tillgång till koldioxidfri energi. Genom samverkan och synergier kan företagens konkurrenskraft öka samtidigt som arbetstillfällen skapas och mil-

jöbelastningen minskar. Utvecklingen och förtätningen av industriparken innebär ett ansvarsfullt utnyttjande av mark för industriändamål eftersom användningen av ”jungfrulig” mark minskar i motsvarande grad. Tillgång till hamn och järnväg utgör därtill goda förutsättningar för en minskad miljöbelastning vid transporter.

Kommentar: Helsingborgs stads målsättning är att säkerställa den äldre tallskogsplanteringen i södra Helsingborg för dess ekologiska, sociala och rekreativa värden. Fördjupning av översiktsplan för H+ anger att en detaljplaneändring krävs för att kunna skydda befintlig tallskogsplantering och om möjligt finna en lösning för att överföra denna yta till allmän platsmark.

Kemira har tidigare yttrat sig över vägutredningen för Hamnleden / väg E4 och därvid bl. a. framfört att möjligheten att bevara goda rangeringsmöjligheter och att inte begränsa utvecklingsmöjligheterna för den västra delen av industriparken är av avgörande betydelse. Det område som markerats som hamnledskorridor i den nordöstra delen är en viktig förutsättning för utvecklingen av hela industriparken. Kemira är därför angelägen om att områdets storlek begränsas i största möjliga mån. Kemira har i sitt tidigare yttrande över vägutredningen också framfört att det är en risk att tillgängligheten till infarter och kommunikationen mellan närliggande fastigheter kan komma att begränsas. Kemira vill nu åter framföra att det är ett önskemål att sådana störningar minimeras, att befintliga in- och utfarter inte begränsas och att eventuella nya in- och utfarter möjliggörs.

Kommentar: Hamnledsprojektet syftar bland annat till att stödja utvecklingen av de hamnära verksamhetsområdena. Utpekad hamnledskorridor kommer i kommande arbetsplan enligt väglagen studeras mer detaljerat för att kunna föreslå en vägsträckning och utformning vilket kommer att samrådas med berörda fastighetsägare och verksamheter.

6.4 TeliaSonera Skanova Access AB

8 april 2011

TeliaSonera har tagit del av rubricerad översiktsplan och vi har samma synpunkter som tidigare d v s vi har ett flertal kabelanläggningar inom berört planområde som sannolikt kommer att beröras. I det fortsatta planarbetet är det viktigt att hänsyn tas till våra anläggningar så långt det är tekniskt och ekonomiskt möjligt. Vi kommer att följa genomförandet av planen och bevaka våra intressen/tillföra våra synpunkter i samband med att detaljplaner upprättas.

Kommentar: Inom kommande detaljplaneprocesser kommer samråd ske med berörda företag inom ”teknisk infrastruktur”

6.5 Ängelholm Helsingborg Airport

20 april 2011

Ängelholm Helsingborg Airport har inget att erinra angå-

ende utställningshandlingen för FÖP H+ Helsingborgs stad

7 Privatpersoner och politiska partier

7.1 Bengt Wikström

27 maj 2011

Utöver kostnader för en 1,3 Km järnvägstunnel 2 300 miljoner Kr och den nya hamnleden 600 miljoner Kr redovisas i Samrådshandling fördjupning av översiktsplan för H+ (FÖPH+) ytterligare åtgärder som måste vidtas för att drömmen skall bli verklighet.

Öresundsverket reningsverket

Här anges ett uppmärksamhetsavstånd 1000 meter om inte åtgärder vidtas för att få bort lukten och här krävs en överbyggnad av verksamheten, alternativt en omlokalisering av reningsverket. Frågan blir då: Vart skall den dåliga lukten ta vägen? Vad kommer överbyggnaden att kosta?

Och vid en omlokalisering, vart skall reningsverket ta vägen och vad kommer flytten att kosta?

Kommentar: *En utredning pågår kring vilka alternativa åtgärder som är lämpliga och ekonomiskt rimliga med alternativen att reningsverket ligger kvar eller om det flyttas. Ett politiskt beslut kommer att krävas innan detaljerade lösningar utarbetas.*

Västhamnsverket

Här är en anläggning för produktion av fjärrvärme, fjärrkyla och elektricitet som med fullgod rökgasrening ger en komfortabel tillvaro till kommunens medborgare och därför kan betraktas som den viktigaste byggnaden i Helsingborg. En risk är att brand som kan uppstå i pellets lagret blir långvarig och svårsläckt. Därför bör uppmärksamhetsavståndet ökas till 1 000 meter för att undvika alltför svåra konsekvenser för omgivningen och då behöver inte några åtgärder vidtas för att marginellt minska buller till stora kostnader.

Kommentar: *Sannolikheten för att en så omfattande brand uppstår i Pelletsldan är väldigt liten och det är inte ekonomiskt försvarbart att inte exploatera så centrala delar av staden med bostäder och kontor. Staden kommer att ta fram en sårbarhetsanalys för att få ännu mer kunskap om konsekvenserna av en storbrand och hur staden ska agera vid en eventuell storbrand i Pelletsldan.*

Värmeverket Israel

Här finns en anläggning för spets och reserv fjärrvärme produktion som enligt planförslaget bör avvecklas för att ge plats för bostäder, service och utbildning. Frågan blir då: Vart skall denna viktiga verksamhet flyttas och vad kommer flytten att kosta?

Kommentar: *Ett reservkraftvärmeverk är nödvändigt för staden.*

Alternativ lokalisering samt kostnad för flytt har utretts men något formellt beslut har ännu inte tagits kring frågan.

Hamnverksamhet. Kombiterminal

Här hanteras årligen stora godsvolymer i containers och denna rationella verksamhet som ökar kontinuerligt är till stor nytta för världshandeln. För närvarande pågår en utredning med syfte att på någon annan plats anlägga en så kallad "torrhamn" och järnvägsförbindelse till "våthamnen" Västhamnen. Frågan blir då: Vilka områden är påtänkta för den nya "torrhamnen"? Hur mycket kommer kostnader för godshantering att öka, beroende på långa transporter, behov av fler lyftkranar och truckar och större personalkostnader? Finns risken att transportören på grund av mer tidskrävande och större hanteringskostnader väljer annan hamn?

Kommentar: *Alternativ lokalisering av en s k torrhamn utreds inom Skåne Nordväst och målsättningen är att utnyttja närhet till motorväg och järnväg eftersom det handlar om de transporter och byten mellan färdslag som inte är kopplade till sjötransport. Det vill säga verksamhet som idag är lokaliserad i hamnområden och belastar stadens centrala delar utan att den alls har några lokaliseringsfördelar av detta.*

Färjetrafiken

Här kommer all trafik till och från färjorna att gå på Sjögatan med buller och avgaser som orsak till konflikter med framtida boende. Frågan blir då: Har det i bostadsplaneringen tagits hänsyn till buller, avgaser och att en del transporter är farligt gods?

Kommentar: *Ja, i underlagsrapporter till FÖP H+ "Strategi för bebyggelseplanering intill rekommenderade färdvägar för transport av farligt gods" redovisas beräknade risknivåer för Sjögatan och kombiterminalen och lämpligt avstånd till olika bebyggelse typer anges. I kommande detaljplanering kommer bebyggelsen anpassas så att hänsyn tas till buller och risk för eventuell olycka med farligt gods.*

Eftersom ovan nämnda problemställningar klart och tydligt anger enorma investeringar för H+ projektet innan den första bostaden är inflyttningsklar är det uppenbart att det blir väldigt höga bokostnader. Därför är en lämplig åtgärd att banta H+ väster om järnvägen, lämna viktig infrastruktur intakt och istället bygga framtids staden med alla nya klimatsmarta lösningar på orörd mark, kanske där man avsett anlägga "torrhamn" .

På oceankajen och utmed Sjögatan finns det åtta fastigheter med ett sammanlagt taxeringsvärde cirka 200 miljoner Kr och som det därför med rivningskostnader inräknade vore en stor kapitalförstörelse att riva och så tillkommer ospecificerade kostnader för marksanering.

Klart är att med här nämnda initialkostnader det kommer att bli mycket dyrt att bo på H+ Södra hamnen.

Istället kan H+ området och fastigheterna där, inhysa ett antal små företag som attraheras av förmånliga hyror, låga energikostnader, centralt läge, närhet till hamn och kanske viktigast, möjligheter för innovativa företag till att samarbeta med Campus Helsingborg för det är med forskning och innovationer som det skapas exportindustrier och välstånd.

Kommentar: *Helsingborgs stad har som målsättning att utveckla staden och landsbygden med en långsiktigt hållbar struktur. Att förtäta staden innebär ett effektivt markutnyttjande och att jordbruksmark sparas. En tät stad möjliggör också effektiv kollektivtrafikförsörjning och att fler människor kan gå och cykla till olika målpunkter. Att maximera nyttan av närheten till stationsläge och därigenom möjliggöra en utvidgning av stadskärnan har bedömts vara mest hållbart sett utifrån sociala, ekonomiska och miljömässiga hänsyn. Utbyggnaden av H+ området kommer att ske successivt under en lång tidsperiod och delar av befintlig bebyggelse kan nyttjas under tid.*

7.2 Boende Västra Sandviksgatan och Öresundsgatan

7 juni 2011

I handlingens inledande sammanfattning sägs ”att visionen för H+ genomsyrar förslaget för hela planområdet”. Vidare sägs ”En dynamisk plats där morgondagens Öresundsbor vill arbeta, bo studera och tillbringa sin lediga tid”. Vi instämmer gärna i visionen för morgondagens Öresundsbor. Vi vill dock påminna om hur situationen är för många av dagens Öresundsbor. Tusentals människor södra Helsingborg i dag lever under orimliga förhållanden. Främst Planteringen, Miatorp och Högasten är i utsatta för faror, olycksrisker och störningar från många befintliga kemiska anläggningar och tillhörande transporter med farligt gods. Många av anläggningarna är Sevesoklassade och därmed extra farliga när en olycka sker. Boende, arbetsplatser, barn på förskolor och skolor, äldreboende, idrottsanläggningar utomhus och inomhus, en moské, stora köpcentra, Råå camping och badgäster på Råå vallar är i riskzonen. En olycka från en kemisk anläggning kan få mycket svåra och katastrofala konsekvenser. Det handlar bland annat om stora mängder giftig gas, frätande vätskor, explosiva varor och lagring av giftiga produkter. Många människor lever otryggt och är oroliga för sina familjer och sina barn. Risken finns hela tiden att det ska hända ännu en stor olycka, liknande den som inträffade år 2005 vid fabriken för tillverkning av svavelsyra och svaveldioxid på Kemira. Då rämna en tank med 16000 ton svavelsyra och ett giftigt gasmoln bildades. Stora område spärrades av och folk uppmanades att hålla sig inomhus, stänga ventilationsluckor och tejpa igen sina fönster. Två timmar efter olyckan larmades allmänheten. Tur med vindriktningen räddade liv - den gången. Denna händelse upplevdes som mycket obehaglig av många människor. Framtiden i Södra Helsingborg - farlig kemisk industri är en oacceptabel miljö att bo och leva i. Vi anser att det är en oacceptabel miljö för tusentals människor som bor, arbetar och lever mycket nära farliga kemiska

anläggningar i södra Helsingborg. Seveso-anläggningarna lägger också en ”död mans hand” över stora områden på grund av skyddsavstånden. Därmed stoppas en utveckling av södra Helsingborg. Nya bostäder, skolor med mera kan inte byggas. Även den tredje etappen av H+, Gåsebäck, kommer att drabbas av samma öde enligt Länsstyrelsen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) och enligt svaren på deras frågor om risker i samrådshandlingen. Statliga myndigheter kan stoppa nya detaljplaner när de ligger för nära Sevesoklassade anläggningar. I samrådshandlingen kan man också läsa om de kemiska företagens planer för framtiden. Många har ambitioner att växa och de varnar för ytterligare konflikter med och risker och faror för de närboende. De förutsätter bland annat ökning av mängderna farliga ämnen i sin produktion och i sina lager. I framtiden är det olämpligt och ohållbart med växande farliga kemiska industrier mycket nära såväl ny som äldre bebyggelse i tätbebyggt område. Länsstyrelsen och MSB förstår detta. Även kommunen borde förstå detta. Det hög tid för kommunen att sätta ner foten. Att tala om för de kemiska företagen att de helt enkelt ligger på fel plats. Att de inte kan expandera i södra Helsingborg och att de måste flytta sin verksamhet. Därefter kan detta ske successivt och under ordnade former. Sanering av giftiga markområden bör ansvariga företag stå för. Därmed skulle nya möjligheter för stadsutvecklingsprojekt öppna sig i framtidens södra Helsingborg. Stadsutvecklingsprojekt H++ - en ny vision för södra Helsingborg.

Vi vill ha in följande visionsidéer i FÖP H+ och att övrig text anpassas till denna vision. Området mellan Råå camping, Öresund, Sydhamnen och längs Industrigatans båda sidor ska bli ett stadsutvecklingsprojekt med namnet H++. Sammanlagt handlar det om cirka en miljon kvadratmeter kustnära och attraktiv mark. Visionen handlar om den trygga, integrerade och toleranta staden. En dynamisk plats där morgondagens Öresundsbor vill arbeta, bo, studera och tillbringa sin lediga tid. Det handlar om bostäder, service, goda kommunikationer, miljövänliga småföretag, småbåtshamn, gröna rekreationsområde och mycket mera. Hur området ska utformas ska ske i dialog med helsingborgarna. Se bifogade illustrerande bilder på H++.

Kommentar: *Helsingborgs stads målsättning är att utveckla staden i samexistens mellan boende och företag. Verksamheter som är tillståndspliktiga har mycket skarpa krav för att minska miljöpåverkan och att minimera riskerna för en olycka som kan påverka de anställda, boende i omgivningarna eller påverka flora och fauna. Förbättringar och åtgärder genomförs i takt med att kraven skärpts vilket också har medfört minskad påverkan utanför verksamheternas fastigheter. Bostadsområdena i Planteringen och Miatorp är dock utsatta för störningar från flera håll med hamnverksamheter och industriverksamhet i väster och vägtrafik och järnvägstrafik i norr och öster. H+ projektet kommer att bidra till att dessa stadsdelar tydligare fogas samman med andra delar av staden med gång- och cykelvägar etc. Verksamheterna inom Kopparverksbhamnen är en del av stadens näringsliv och stadens ansvar är att skapa förutsättningar*

för goda boendemiljöer och ett funktionellt och mångfacetterat näringsliv. Staden eftersträvar metoder för att utveckla trygg och kvalitativ samexistens mellan boende och näringsliv.

7.3 Miljöförbundet Jordens Vänner Helsingborg

6 juni 2011

Man kan under utställningstiden senast 2011-06-07 yttra sig över planprojektet H+. Vi har i olika sammanhang tidigare framfört våra synpunkter på detta H+ projekt. Vi finner ingen anledning att ändra uppfattning, eftersom inga väsentliga förändringar gjorts i projektet. Vår utgångspunkt är att samhället måste byggas så det blir ekologiskt och socialt hållbart. Vi är mycket negativa till H+ projektet. Vi har inget emot att det byggs nytt i det s.k. H+ området i den mån det inte behövs för hamnverksamhet eller väl fungerande verksamhet t.ex. på Gåsebäcksområdet. Vi är också emot nedgrävningen av järnvägen, den s.k. Södertunneln. Dessutom är vi emot den planerade nya Hamnleden liksom den planerade HH-tunneln. Därmed blir det inte alls lika mycket utrymme till nya byggnader, som planerarna tänker sig. De styrande i Helsingborg pratar ofta om att de vill att Helsingborg ska bli den mest företagsvänliga staden. I planerna för H+ ingår att jämna större delen av Gåsebäck med marken och bygga bostäder. Ska vi inte ha några företag? En tidigare hög tjänsteman kallade t.o.m. Gåsebäck för "ett industriområde på dekis". Det är en förolämpning mot alla dem som driver företag där. Vi kunde nyligen i tidningen läsa att H+ behöver mer lokaler för sin planering och att staden därför tvingar bort ett stort antal småföretag från det kontorshus där de haft sina arbetsplatser. Missnöjet bland småföretagarna var stort. Detta är ytterligare en nackdel till alla vi nämnt tidigare. Vi har som sagt utvecklat våra argument tidigare och hänvisar därför till medföljande bilagor.

Bilagor

- 1) Synpunkter på Södertunneln. 2011-03-17
- 2) Yttrande över förslaget till Översiktsplan för Helsingborg: "Samrådsutveckling maj 2009, ÖP 2010, En strategisk översiktsplan för Helsingborgs utveckling" 2009-08-18
- 3) Överklagande av Helsingborgs kommunfullmäktiges beslut 2011-02-23 om Förbindelse mellan Helsingborgs hamn och Malmöleden – Hamnleden/E4. 2011-03-18.

Kommentar: *Helsingborgs stads uppfattning är att H+ projektet med genomförandet av Södertunneln och stadsförnyelsen kommer att bidra till ett ekologiskt och socialt hållbart byggande. Målsättningen är att H+ projektet ska bidra till att utveckla stadens näringsliv samtidigt som utbudet av bostäder i centrala lägen ökar. Vi delar uppfattningen att det är en stor utmaning att kunna bibehålla en småskalig företagsverksamhet med billiga lokaler i Gåsebäck parallellt med att området förtätas och tillförs bostäder. För att lyckas med målsättningen krävs ett aktivt arbete kring frågan med verksamhetsutövare, fastighetsägare och stadens exploateringskontor.*

Ändringar i FÖP H+ efter utställning

Riksintressen

sid. 18 Trafikverkets beslutsdatum för riksintresse väg och järnväg ang fast HH-förbindelse är korrigerad till 2010-11-17.

sid. 18 En komplettering i redovisning av gällande riksintressen angående Trafikverkets beslut om riksintresse för terminalområde vid Västkustbanan.

Sid. 18 Justering av karta med riksintresse. Markering av zon för riksintresse tågförbindelse och vägförbindelse för HH-förbindelse har justerats för att motsvara Trafikverkets kartunderlag. Riksintresse Terminalområde har lagts till som en punkt vid Helsingborgs rangerbangård.

Sid. 19 Trafikverkets beslutsdatum för riksintresse hamn har justerats till den 17 nov 2011.

Markanvändning år 2035

sid. 26 I markandvändningskartan har föreslagna gröna stråk från Plantering förlängts så att de möter det blågröna stråket.

sid. 27 I teckenförklaringen har texten Området rymmer även anläggningar för stadens tekniska försörjning tagits bort under rubriken Hamnområden.

Övergripande ställningstaganden

sid.28 Ställningstagande angående hamnen har justerats så att texten motsvarar formuleringar på sid 83. Helsingborgs hamn ges förutsättningar för fortsatt utveckling i samexistens med staden och Utpekade funktioner i riksintresse hamn ska tillgodoses.

Sid.28 Förtydligande angående ställningstaganden för planering av bebyggelse längs med ny hamnled. Ny formulering lyder: Planering av ny bebyggelse längs Hamnleden (farligt godsled för vägtrafik) bör inte understiga 50 meter från väggkant utan utredning kring särskilda skyddsåtgärder.

Delområden

Sid. 40 – 41: Stycket som beskriver gestaltning av bebyggelseöar mellan befintliga kajkanter är flyttat till Södra Hamnen i framtiden.

Sid. 58: Husarområdet i framtiden. Antalet uppskattade bostäder är justerat till 700.

Sid. 64: Förtydligande kring föreslagen grönska inom Gåsebäck.

Sid. 73: Ställningstagandet kring Hamnleden har justerats

till: Fortsatt planering för genomförande av Hamnleden ska utgå från att minska barriär effekten och störningar längs Hamnleden.

Sid. 75: Bevarandeprogram för Planteringen är antaget i kommunfullmäktige i mars 2011. Texten har justerats efter det.

Temat

Sid. 106: Siffrorna är justerade för nettoinpendling, från 6500 till 6200.

Sid. 109: Justering av utvecklingsprincip. (Utanför City bör handel och service lokaliseras vid knutpunkter och nära hållplatser för kollektivtrafik.).

Sid 117 Ändring har gjorts i texten angående resultat ur rapporten ”strategi för bebyggelseplanering intill färdvägar rekommenderade för farligt gods”. Rapporten har reviderats med nya beräkningar för samhällsrisik vilket har gett nya rekommendationer för lokalisering av normalkänslig bebyggelse (20-30 m) och känslig bebyggelse (40-50m) från ny hamnled.

Sid. 118 Ett förtydligande angående stadens samlade bedömning kring bebyggelseavstånd till ny hamnled, farligt godsled. För att pröva om det är lämpligt med viss bebyggelse närmre än 50 meter från väggkant krävs särskild utredning kring behov av skyddsåtgärder .

Sid.120 övergripande ställningstagande ang planering av bebyggelse längs med ny hamnled (farligt godsled) har justerats till att det inte bör understiga 50 m från väggkant om inte särskild utredning kring behov av skyddsåtgärder genomförs. Formuleringen lyder: Planering av ny bebyggelse längs Hamnleden (farligt godsled för vägtrafik) bör inte understiga 50 meter från väggkant utan utredning kring särskilda skyddsåtgärder.

MKB betydande miljöpåverkan

Sid 122 Datering på rapporterna Strategi för bebyggelseplanering intill rekommenderade färdvägar för transporter av farligt gods är ändrad till 2011-08-31 och rapporten riskanalys av kombiterminalen avseende hantering av farligt gods till 2011-05-02 på grund av justeringar i rapporterna.

Sid. 134 Text angående påseglingsskydd för Oceanpiren och Oslopiren har ändrats till att behovet om påseglingsskydd bör utredas.

Sid 138 Karta har bytts ut så att samtliga verksamheter som berör H+ området avseende risk redovisas. Bildtext har justerats så att det framgår vilka uppmärksamhetsavstånd som är baserade på konsekvens respektive individrisk.

Sid. 138 Under konsekvenser för Södra hamnen har texten korrigerats till att behovet av påseglingsskydd bör utredas.

Sid. 139 Bildtext för figur nr 116 har förtydligats att den visar ljudutbredning på 12 meters höjd ovan mark.



HELSINGBORG

Stadsbyggnadsförvaltningen
Järnvägsgatan 22, 251 89 Helsingborg
042-106060