



FÖP H+

fördjupning av översiktsplan för H+
inklusive miljökonsekvensbeskrivning

Antagen av kommunfullmäktige 23 november 2011



HELSINGBORG



Organisation

Föp H+ har tagits fram av Stadsbyggnadsförvaltningens avdelning för strategisk planering under ledning av Sofia Öreberg. Beställansvarig från H+ kontoret har varit Håkan Asmoarp.

Inre arbetsgrupp

Malin Rizell, projektledare FÖP H+
Ida Sandström, projektsekreterare FÖP H+
Gertrud Egnell, översiktsplanarkitekt, SBF
Ann-Marie Cvitan-Trellman, strategisk planerare, SBF
Fredrik Bengtsson, ekolog, SBF
Ann Cederberg, trafikplanerare, SBF
Martin Wester, trafikplanerare, SBF
Kristoffer Nilsson, arkitekt H+ strukturarbete, SBF
Helena Taps, arkitekt H+ strukturarbete, SBF
Helena Ahlblom, projektanställd, SBF
Frida Mattelin, projektanställd, SBF
Christina Andersson, kartingenjör, SBF

Stor arbetsgrupp

Jens Gille, miljökoordinator H+, MF
Mia Jungskär, tf stadsantikvarie, KF
Håkan Lindström, strategisk planeringsstab, KSF
Jonas Nylén, Räddningstjänst/Brandförsvaret, KSF
Clara Lundquist, gestaltning och utveckling, SBF
Widar Narvelo, kommunekolog, SBF
Göran Persson, trafiksamordnare, SBF
Karin Sterte, mark- och exploateringschef, KSF
Lars-Erik Widarsson, NSVA
Samantha Hyler, student Lunds universitet
Paul Bradley Sherfey, student Lunds universitet

Styrgrupp

Peter Danielsson, KS ordförande
Mikael Skoog, vice KS ordförande
Magnus Jälminger, SBN ordförande
Bengt Larsen, vice SBN ordförande
Palle Lundberg, stadsdirektör
Agneta Hammer, stadsbyggnadsdirektör, SBF
Johan Brantmark, projektchef H+, KS

Arbetet har kontinuerligt förankrats i H+ ledningsgrupp och stadsbyggnadsförvaltningens Forum. Arbetet har dessutom stämts av vid sex genomförda Redaktionsmöten där ytterligare representanter från staden medverkat.

H+ ledning

Johan Brantmark, projektchef H+, KSF
Agneta Hammer, stadsbyggnadsdirektör, SBF
Ole Andersson, chef stadsmiljö avd., SBF
Karin Sterte, mark- och exploateringschef, KSF
Sofia Öreberg, chef avd. för strategisk planering, SBF
Håkan Asmoarp, projektledare H+ Stadsförnyelse, KSF
Torgny Johansson, projektledare Södertunneln, KSF

SBF Forum

Agneta Hammer, stadsbyggnadsdirektör, SBF
Sofia Öreberg, chef avd. för strategisk planering, SBF
Björn Bendsorp-Redestam, planchef, SBF
Håkan Asmoarp, projektledare H+ Stadsförnyelse, KSF
Ole Andersson, chef stadsmiljöavdelningen, SBF
Konrad Ek, stadsarkitekt, SBF
Ann-Charlotte Wedelsbäck, chef bygglovavdelningen, SBF
Pontus Runeke, chef avd. för drift och underhåll, SBF
Christer Pettersson, renhållningschef, SBF
Paul Andersson, lantmäterichef

För att fördjupa kunskapen kring centrala frågor har åtta tematiska PM tagits fram. Arbetet med dessa har involverat ett stort antal personer som deltagit i arbets- och referensgrupper.

PM Grönska och rekreation

Ida Sandström, delprojektledare, SBF
med Maja Moberg, student Alnarp SLU

PM Trafik - Hållbar urban mobilitet

Ann Cederberg, delprojektledare, SBF

PM Kulturmiljö

Ida Sandström, delprojektledare, SBF

PM Offentlig service

Frida Mattelin, delprojektledare, SBF
med Elisabeth Aldstedt, KF

PM Bostäder och boende

Ann-Marie Cvitan-Trellman, delprojektledare, SBF
med Frida Mattelin, SBF

PM Näringsliv och detaljhandel

Gertrud Egnell, delprojektledare, SBF

PM Kopparverkshamnen med närliggande industri

Helena Ahlblom, delprojektledare, SBF

PM Stigande havsnivå

Malin Rizell, delprojektledare, SBF
med Magnus Ydmark, SBF
och Widar Narvelo, SBF

PM Risker och miljöstörningar

Malin Rizell, delprojektledare, SBF

Innehåll

Avstamp

Sammanfattning	sid. 6
Summary in English	sid. 7
Syfte och läsanvisning	sid. 8
H+området och planområdet	sid. 9
Utmaningar och möjligheter	sid. 10
H+projektets framväxt	sid. 12
FÖP processen	sid. 13
Vision och ledstjärnor	sid. 14
Miljöprofil	sid. 15
Stadens måldokument	sid. 16
Riksintressen	sid. 18
Existerande detaljplaner	sid. 21

Förslag

Bärande strukturer	sid. 22
Markanvändning 2035	sid. 26
Övergripande ställningstaganden	sid. 28
Sociala konsekvenser	sid. 30
Successiv utbyggnad	sid. 32
Fortsatt process för H+ området	sid. 34

Delområden

Delområden	sid. 37
Södra Hamnen - Oceanpiren	sid. 38
Södra Hamnen - Knutpunkten	sid. 44
Söder - Universitetsområdet	sid. 50
Husarområdet	sid. 56
Gåsebäck	sid. 60
Planteringen	sid. 66
Miatorp	sid. 72
Ramlösa	sid. 78
Hamnen	sid. 82
Kopparverkshamnen	sid. 88

Teman

Teman översikt	sid. 92
Grönska och rekreation	sid. 94
Trafik - Hållbar urban mobilitet	sid. 100
Offentlig service och sociala innovationer	sid. 104
Näringsliv och detaljhandel	sid. 106
Kulturmiljö	sid. 110
Bostäder och boende	sid. 112
Stigande havsnivå	sid. 114
Risker och miljöstörningar	sid. 116

MKB för betydande miljöpåverkan

Sammanfattning	sid. 121
Miljöbedömning	sid. 121
Genomförande av Södertunneln och Hamnled	sid. 123
Trafikalstring och trafikbuller	sid. 124
Miljö kvalitetsnormer för luft och vatten	sid. 126
Markföroreningar	sid. 128
Stigande havsnivå	sid. 130
Verksamhetens influens på H+ området	sid. 133
Uppföljning	sid. 145

Länsstyrelsens granskningsyttrande

Referenser

Bilder	sid. 150
	sid. 151

Sammanfattning

Fördjupningen av översiktsplanen, FÖP H+, föreslår en övergripande bebyggelsestruktur för hur södra Helsingborg kan utvecklas på lång sikt.

Stadsförnyelseprojektet H+ är drivkraften i denna utveckling och visionen för H+ genomsyrar förslaget för hela planområdet. Visionen om H+ handlar om den toleranta staden. En dynamisk plats där morgondagens Öresundsbor vill arbeta, bo, studera och tillbringa sin lediga tid.

Bärande strukturer

Förslaget tar sin utgångspunkt i att centrala Helsingborg ska utvecklas till en tät och attraktiv innerstad med integrerade stadsdelar. Det som ska samla och hålla ihop och vara de bärande strukturerna är kollektivtrafikstråken, ett blågrönt stråk och nätverket av stråk och stadsrum.

Detta förslag innebär att Helsingborg påbörjar en omvandlingsprocess att utveckla en blandstad med bostäder, handel, kontor, service etc. i tidigare industriområden. Vissa befintliga byggnader blir viktiga att bevara för att skapa karaktär och koppling till platsens historia. Förslaget möjliggör cirka 5000-6000 bostäder vilket innebär cirka 11000 nya invånare i Helsingborg. Utvecklingen av södra Helsingborg omfattar även en korridor för ny hamnled som ska samla alla godstransporter till och från hamnen, industrin och till färjorna.

De stora utmaningarna är att skapa en mer integrerad stad och väva samman stadsdelarna. Att i de offentliga rummen utveckla de kvaliteter som de södra delarna av Helsingborg lider brist på. Den expansion

av bostäder och näringsliv som föreslås innebär även att Helsingborg ska axla rollen som en viktig aktör i regionen.

Tio delområden

För att kunna beskriva vad förslaget innebär och dess konsekvenser har planområdet delats in i tio delområden, varav ett är utredningsområde. Den största förändringen föreslås inom H+ området som omfattar delområdena Södra hamnen-Knutpunkten, Södra hamnen-Oceanpiren, Söder-Universitetsområdet, Husarområdet och Gåsebäck. Det är också inom H+ området som fördjupade studier kring planeringsföresättningar har genomförts.

Viktiga ställningstaganden för staden är att planera och disponera området yteffektivt och att utnyttja de stationsnära lägena, Knutpunkten och Ramlösa. Spårvägen, liksom ett blågrönt stråk, prioriteras för att stärka kopplingen mellan centrum och stadsdelar söderut. Lunds universitet, Campus Helsingborg, används som motor för områdets utveckling. För att stärka Citys handel bör Järnväggsgatan utvecklas till ett handelsstråk som binder samman Norrcity och Södercity.

Planområdet är mycket komplext och präglas idag av hamnverksamhet, infartsleder, verksamhetsområden, universitet och bostadsområden. Planförslaget bygger på en samexistens mellan hamn och stad vilket kräver en tydlighet i hur dessa ska förhålla sig till varandra. I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas konsekvenser av förslaget som kan innebära en betydande miljöpåverkan som t ex buller, luftföroreningar, risk för olycka, förorenad mark och stigande havsnivåer.

Fortsatt process

Samrådshandlingen identifierar vilka ytterligare studier som krävs inför detaljplaneprocesser och beskriver hur en successiv utbyggnad kan påbörjas. Det är önskvärt att i takt med att Södertunneln färdigställs påbörja förtätning från centrum vid Knutpunkten och Oceanpiren, vidare längs Järnväggsgatan mot Söder och Universitetsområdet. I en andra etapp påbörjas utveckling av Husarområdet och i en tredje etapp påbörjas en större omvandling av Gåsebäck. Det kan konstateras att det krävs ett samordnat arbete med fördjupade studier kring bl a trafik- och industribuller, markföroreningar och anpassningsåtgärder för klimatförändringar för att kunna presentera hållbara stadsstrukturer med goda bostadsmiljöer i kommande detaljplaner.

Tematiska PM

Inom arbetet med fördjupning av översiktsplanen, FÖP H+, har nio tematiska PM tagits fram kring bland annat trafik, kulturmiljö, offentlig service, näringsliv och detaljhandel. Dessa PM är en del av fördjupning av översiktsplan för H+ och syftar till att fördjupa kunskapen kring varje tema. De kommer även bli en kunskapsbas för det fortsatta arbetet inom H+ projektet. Slutsatserna från respektive tema med motiv till ställningstaganden och utvecklingsprinciper presenteras i huvuddokumentet.

Summary

This detailed comprehensive plan of the H+ area suggests an overall building structure for the long term development in the southern part of Helsingborg.

The city renewal project of H+ is the driving force behind this development. The vision for the H+ area is about being a tolerant city which also infuses the proposal for the entire plan area. It will be a dynamic place where the future citizens of the Öresund region will want to work, live, study and spend their time off.

Structuring elements

The starting point of the proposal is to develop the central part of Helsingborg into a dense and attractive inner city with integrated city districts. The supporting structures of the area will be the structure of public transport, the blue-green connection and the sequence of places and passages.

This proposal means that the city of Helsingborg will start a transformation process in former industrial areas in order to develop a diverse city with a mixture of residences, businesses and offices among other things. Some existing buildings will be important to preserve to create character and a link to the history of the area. The proposal enables about 5000 – 6000 residences which roughly means 11 000 new inhabitants in Helsingborg.

The plan for south Helsingborg also includes a new road link to the harbour in order to concentrate all heavy transports to and from the harbour area, the industries and the ferries.

One great challenge is to create a more integrated city and interweave separated districts. Another challenge is to develop qualities that are lacking in the public rooms in the southern parts of Helsingborg. The suggested expansion of the housing development as well as trade and industry also means that Helsingborg will take on the role as an important regional player.

Ten sub areas

In order to describe what the proposal really mean and what its consequences are, the planning area has been divided into ten sub areas. One of the areas is then used for further and closer investigations. The biggest change is suggested in the H+ area which includes the sub areas South harbour-Central station (Knutpunkten), South harbour-Oceanpier, South city-University, Husarregementet, the old military area and the Gåsebäck industrial area.

Important commitments for the city are to plan and dispose the area in an efficient way and to enhance transit oriented development by the stations of Knutpunkten and Ramlösa. The light-rail and the blue-green connection will be given priority in order to enhance the connection between the city centre and the districts to the south. Lund University, Campus Helsingborg, will be used as an engine for the area. To strengthen the city commerce, Järnvägsgatan needs to become a shopping street that connects the northern and southern parts of the city.

Today's plan area is very complex. It is characterized by harbour activities, infrastructure, commercial zones, a university and housing areas. The plan proposal is based upon a co-existence between the harbour and the city which requires clarity in how these are to conduct to each other. The environmental impact

assessment (EIA) shows the aspects that may mean a considerable environmental influence, e.g. noise, polluted ground and rising sea levels.

The consultation document identifies further studies that have to be done in order to develop a sustainable structure for the southern parts of Helsingborg.

Further process

The consultation document identifies which further investigations/studies need to be done before establishing the local plan and describes how a successive development can be initiated. It is desirable to gradually concentrate the development of the city along Knutpunkten, Ocean pier and Järnvägsgatan towards the south parts and the university along with the completion of the South tunnel. The second stage will be to develop the old military area and thirdly to begin the renewal of Gåsebäck. The detailed comprehensive plan will require good coordination and immersed studies concerning noise from traffic and industry, ground pollution and adaptation to climate change in order to present sustainable structure with appropriate housing qualities in the local plans.

Themes

Nine thematic memos on subjects such as traffic, cultural heritage and public service have been put forward within the detailed comprehensive plan. These memos will provide a knowledge bank for the H+ area and for the further work within the H+ project. Thematic conclusions and discussions about qualities and development potentials are presented in this consultation document.

Syfte och läsanvisning

Målsättning

Helsingborgs stads ambition är att förtäta och utveckla centrala och södra Helsingborg med en hållbar stadsstruktur. Helsingborg, som är en hamnstad med en logistisk nod, måste kunna växa hållbart och resurseffektivt samtidigt som hamnen tillåts att utvecklas. Utgångspunkten för planeringen är översiktsplanens, ÖP 2010, visionsbild med de tre profilområdena mötesplatser, boendemiljöer och logistik. Målsättningen med fördjupningen av översiktsplanen för H+ är att visa en övergripande struktur som minskar de fysiska och mentala barriärerna och bidrar till mer integrerade stadsdelar. I takt med att staden växer är också målsättningen att bryta dagens resmönster och öka andelen cyklisterna och kollektivtrafikresenärer.

Förslaget visar hur södra Helsingborg kan utvecklas på lång sikt vilket omfattar cirka 5000-6000 nya bostäder för hela planområdet varav cirka 4000-5000 inom H+ området. Planförslaget innebär en omfattande utbyggnad av handel, service, näringsliv och kulturutbud. Målsättningen är att hela området är utbyggt år 2035.

Översiktsplanens roll

Varje kommun ska enligt Plan- och bygglagen ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunens yta. Översiktsplanens syfte är att ge vägledning och stöd i beslut som rör den byggda miljön samt kommunens användning av mark- och vattenområden. Helsingborgs stad har en aktuell övergripande översiktsplan, ÖP 2010 antagen av kommunfullmäktige maj i 2010. Inom områden där det planeras för stora förändringar eller där det finns konkurrerande intressen kan översiktsplanen behöva ersättas av en fördjupning av översiktsplanen, FÖP, för att kunna

göra intresseavvägningar och föreslå en lämplig markanvändning samt vara ett stöd för kommande detaljplaner.

Fördjupning av översiktsplanen för H+ ersätter ÖP 2010 inom det geografiska område som är planområdesgräns för FÖP H+. Markanvändningskartan, dvs planförslaget, visar lämplig utveckling av ny bebyggelse med olika funktioner, huvudvägnät och strukturen för parker och stråk. Ställningstaganden kompletterar markanvändningskartan och visar intresseavvägningar med riktlinjer för fortsatt planering.

Läsanvisning

Under avsnittet Avstamp presenteras H+ vision och miljöprofil som ska genomsyra fortsatt planarbete liksom resan fram tills nu. Här beskrivs även de utmaningar vi står inför. Stadens måldokument liksom berörda riksintressen presenteras också som en del av resan och förutsättningarna.

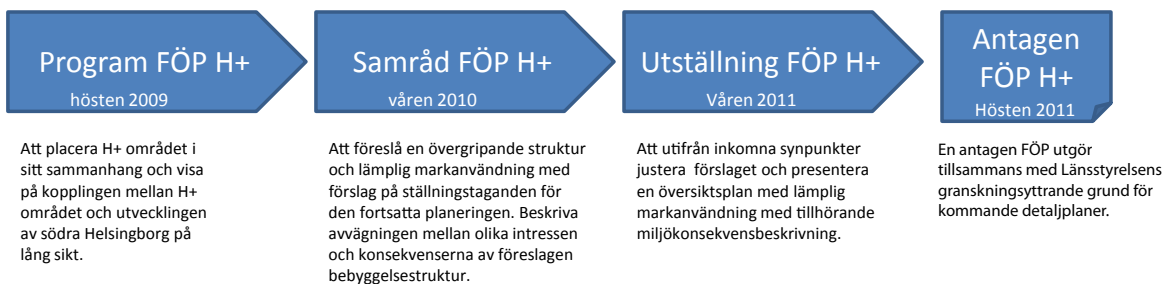
I nästa avsnitt Förslag presenteras en övergripande markanvändningskarta för hela planområdet, som även finns i A2 format i ficka längst bak. Här redovisas ställningstaganden och dess konsekvenser med fokus på sociala konsekvenser. Planområdet är indelat

i tio delområden som beskrivs med dagens förutsättningar, förslag till utveckling och vilka konsekvenser det kan medföra. Ett större utredningsområde presenteras för att visa intentionerna på lång sikt men planeringsförutsättningar behöver utredas ytterligare innan man kan pröva lämpligheten i föreslagen bebyggelse

Med avsnittet Teman fångar vi in de aspekter som har stor betydelse för att uppnå en långsiktigt hållbar stad som t ex kulturmiljöresurser, attraktiv kollektivtrafik och ett regionalt perspektiv.

Miljökonsekvensbeskrivningen utgör sista avsnittet i utställningshandlingen och har avgränsats till att enbart beskriva de konsekvenser som bedöms medföra betydande miljöpåverkan inom H+ och övergripande konsekvenser för Hamnleden. De planeringsförutsättningar som gäller för planområdet redovisas inte i fördjupningen av översiktsplanen utan finns sammanställda på karttjänsten på Helsingborgs hemsida:

www.helsingborg.se/Medborgare/Trafik-och-stadsplanering/Oversiktsplan-och-detaljplaner/Oversiktsplanering/Oversiktsplan-2010/kartor/



H+ området och planområdet

Tematiska PM

Till FÖP H+ är ett antal tematiska PM framtagna. Valda teman är aspekter på de allmänna intressen som fysisk planering ska uppmärksamma och avväga sinsemellan för att uppnå målet om en god bebyggd miljö där människor bor, studera, arbetar och gärna besöker.

Tillhörande handlingar:

PM Grönska och rekreation

PM Stigande havsnivå

PM Kulturmiljö

PM Boende och bostäder

PM Näringsliv och detaljhandel

PM Offentlig service

PM Kopparverkshamnen med närliggande industri

PM Risk och miljöstörningar inklusive:

-bilaga 1 Bebyggelseplanering längs med farligt godsleder i Helsingborg, WUZ 2011

-bilaga 2 Verksamhetens omgivningspåverkan, Tyréns 2011

-bilaga 3 Buller och risk i H+, Ramböll 2011

PM Trafik - Hållbar urban mobilitet, inklusive:

-bilaga PM Biltrafikflöden 2010, Ramböll 2010

-bilaga PM Trafikbullerberäkningar, Ramböll 2010

H+ området innefattar delområdena Södra hamnen - Oceanpiren, Södra hamnen - Knutpunkten, Söder-Universitetsområdet, Husarområdet och Gåsebäck. För att belysa frågor som har stor strukturell påverkan på hela södra Helsingborgs utveckling har planområdet för FÖP H+ vidgats till att även omfatta Hästhagen och Ramlösa station, de existerande bostadsområdena Planteringen och Miatorp samt Hamnen och Kopparverkshamnen.

Planområdet är beläget i södra Helsingborg och omfattar cirka 600 hektar mark. Området har landborgsbranten i öster, gränsar till stadsdelen Högasten i söder och mot vattnet i väster. I norr fungerar Knutpunkten, Helsingborg C, som en definierad avslutning mot den centrala innerstaden.

Närheten till Danmark och Öresund är karakteristiskt för området. Landborgen har haft en stor inverkan på hur staden har vuxit fram och utvecklats. Den präglar fortfarande Helsingborg genom att skapa tydliga nivåskillnader i staden. På flera platser i anslutning till planområdet finns utblickar från Landborgen ut över Öresund. Mest uppenbara är de över Stadsparken och från de övre delarna av Furutorpsgatan.

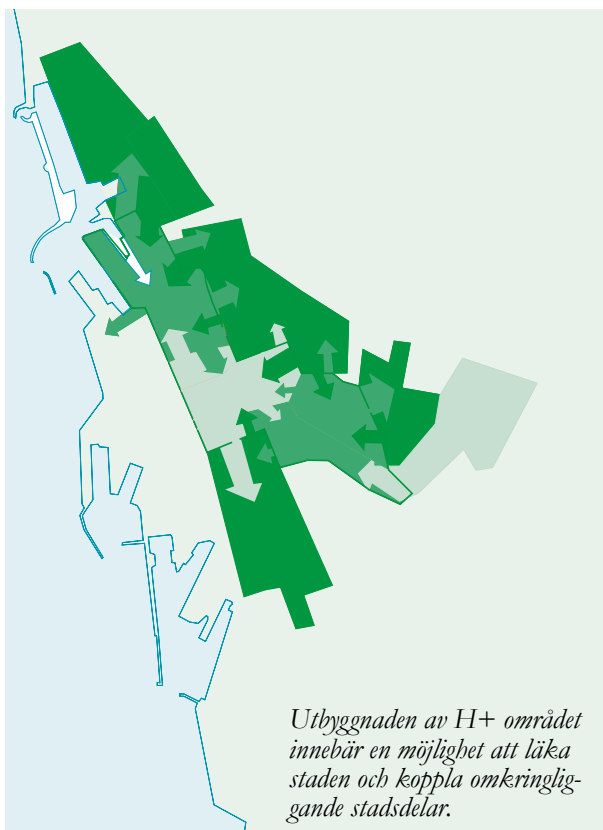
Stora delar av H+ området karakteriseras av hamnindustri och storskalig infrastruktur. Inom området finns också flera av Helsingborgs viktiga målpunkter, bland andra Knutpunkten och Campus Helsingborg. Området rymmer också mötesplatser i form av torg och parker.

Förutsättningen för hela H+ projektet är att Södertunneln byggs, dvs att järnvägen från Knutpunkten och söderut genom Gåsebäck läggs i tunnel. Projekttering för detta pågår och byggstart beräknas till 2012.



Utmaningar och möjligheter

Att utvecklas hållbart är den stora utmaningen. Inte bara för Helsingborg utan för alla städer och samhällen. Hållbar utveckling innebär att använda mänskliga och naturens resurser medvetet och balanserat genom såväl sociala som miljömässiga och ekonomiska hänsyn. Utifrån detta perspektiv har ett antal utmaningar och möjligheter för H+ projektet identifierats.



Det är en utmaning att skapa en mer integrerad stad

Helsingborg är en segregerad stad vilket tar sig uttryck på flera sätt. Det innebär skillnader i hälsa, inkomst och skillnader bland unga vad gäller behörighet till fortsatta studier. Segregationen tar sig även fysiska uttryck då människor med olika förutsättningar till stor del lever åtskilda i olika stadsdelar. H+ projektets främsta utmaning är därför att väva ihop staden fysiskt och mentalt. Genom att bygga bort de fysiska barriärer som idag försvårar för människor att röra sig mellan norr och söder, öster och väster och mellan H+området och omkringliggande stadsdelar kan stadens fysiska struktur läkas. Genom H+ projektet kan Helsingborg bli en mer attraktiv och hel stad.

För att nå dit behöver vi inom H+ området tillskapa mötesplatser och aktiviteter som ger alla förutsättningar att delta oavsett socioekonomisk ställning. Grunden är en variation av bostäder och verksamhetslokaler, i olika storlekar och prisklasser och med blandade upplåtelseformer. Det kommer till exempel bli oerhört viktigt att de pিরer som är möjliga för bebyggelse fredar zonen runt kajkanterna för stadens alla invånare och inte för en exklusiv skara.

Det är en utmaning att skapa fler och nya kvaliteter i södra Helsingborg

H+ områdets dragningskraft är beroende av att vi lyckas skapa god närhet till vatten och grönska och bryta ner dagens storskaliga miljöer till en mer mänsklig skala. Viljan att öka vattenkontakten längs med kajkanten begränsas av färjetrafiken med uppmarschområde, reningsverk och industrihamn. Hur kan vi anta utmaningen att samexistera med en hamnverksamhet? Hur kan det utvecklas till något unikt som ger mervärden istället för att ses som något störande?

Det är en utmaning att klokt disponera tillgänglig yta inom H+ området

Målsättningen är en blandad stad med en stor variation av funktioner. Området ska rymma en stor andel bostäder med tillkommande service, ett växande stadsuniversitet, omfattande handelsutveckling, kunskapsföretag och därtill offentliga platser och stråk. Kommer allt att kunna få plats?

Möjligheten att tillskapa det blågröna stråket och god tillgång till rekreationsytor begränsas av viljan att bygga tät innerstad med hög intensitet och hög exploateringsgrad. Kravet på kvalitet i de offentliga rummen, ljusförhållanden och bostadsgårdarnas tillgång på grönska ökar med täthet.

Det är en utmaning att utveckla och vidga centrum

H+ projektet innebär möjligheten att axla rollen som en viktig spelare i regionen. Genom att utveckla och låta city växa kan detaljhandeln stärkas. Utmaningen består i att kunna se slutmålet och förbereda för en cityutvidgning som kanske inte kommer i en första utbyggnadsetapp utan när det finns ett ökat kundunderlag.

För att möjliggöra en cityutvidgning bör attraktiva lägen längs huvudstråk och stationer i första hand planläggas för detaljhandel och annan service. Här bör byggnader förberedas för detta. Målsättningen är att personalintensiva och besöksintensiva verksamheter lokaliseras i stationsnära lägen för att underlätta för ett hållbart resande. Attraktiva lägen för näringslivet är kanske inte alltid detsamma. Övergången från nu läge till en framtida bild av stadens struktur kommer kräva pedagogisk och inspirerande argumentation.

Det är en utmaning att skapa ett miljömässigt hållbart område

Helsingborgs centrala delar klarar inte högre trafikbelastning och utmaningen är att tillföra cirka 15 000 människor, boende och verksamma, i H+ området. Planerad struktur måste bidra till att andelen cyklister och kollektivtrafikresenärer ökar. Det är en utmaning att skapa gatumiljöer som är tillgängliga och attraktiva för fotgängare, samtidigt som kollektivtrafiken prioriteras med egna körfält, vilket ger breda gaturum. Inom H+ området förordas en silningsprincip för trafiken, med risk för hög belastning av biltrafik på vissa gatustråk.

Det är en utmaning att initiera och genomföra stadsförnyelse och förtätning i en del av staden där även hamnen och störande verksamheter ska tillåtas att utvecklas. Planförslaget försöker visa att det är möjligt med en samexistens men det kommer kräva restriktioner och åtgärder för båda utvecklingsgrenarna. Omvandlingsprocessen från industri- och hamnområde till innerstad med goda boendekvaliteter kommer att kräva en acceptans för en övergångsperiod utan optimala förhållanden.

Det är en utmaning att hantera projektets storlek och långa utbyggnadstid

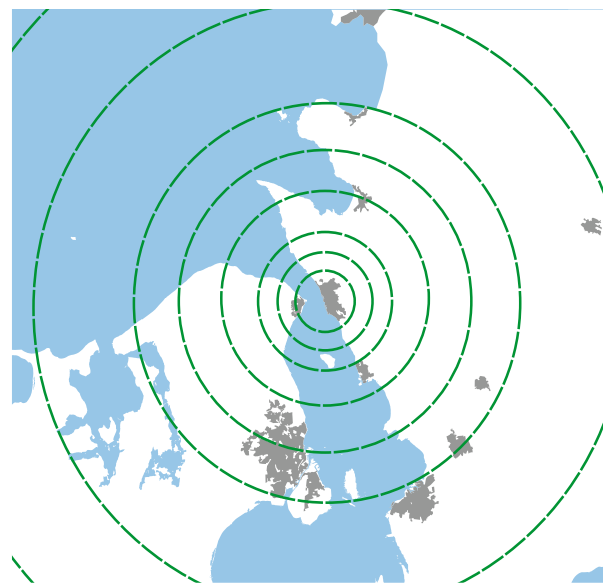
Målsättningen är att snabbt komma igång med ny bebyggelse helst i flera delområden. Samtidigt kräver nuvarande förhållanden en omvandlingsprocess i flera steg med särskilda åtgärder för att klara miljöstörningar samt en avvecklingsprocess för verksamheter som flyttar från området.

För att förverkliga drömmen om H+ måste vi jobba tillsammans under en lång tid. Att uppnå ett brett engagemang, både inom staden och hos helsingborg-

are i allmänhet är en utmaning. Om många aktörer tillåts bära drömmen om H+ kan projektet hålla över tiden utan att tappa ”den röda tråden”.

Det är en utmaning att axla rollen som en viktig aktör i regionen

Effekterna av den regionala utvecklingen sträcker sig allt längre, vilket bland annat påverkar den regionala arbetsmarknaden. För Helsingborg är det nära samarbetet inom Skåne Nordväst intressant, liksom kopplingen till Öresundsregionen och till södra Halland. Helsingborg är den näst största staden i Skåne och spelar en viktig roll för den regionala utvecklingen bland annat som en strategisk knutpunkt med omfattande hamnverksamhet och med anslutande Europavägar och järnvägar.



Inom planområdet finns flera funktioner med regional betydelse. Förutom hamnverksamheten är Knutpunkten och Ramlösa station regionala noder för kollektivtrafiken med potential att utvecklas ytterligare. En utveckling av logistikföretag är självklar men lika viktigt är att utnyttja Lunds universitets etablering i Helsingborg för att stärka utbildning och forskning i regionen. Vågar vi se och tro på Campus roll som motor för att etablera ett mer kunskapsorienterat näringsliv?

Om vi med H+ området kan erbjuda stadsdelar med goda boendemiljöer, service, närhet till havet, cityhandel samt tillgång till parker innebär det stora möjligheter att attrahera boende från hela regionen. Om vi dessutom i Gåsebäck kan erbjuda spännande miljöer där boende och verksamheter samsas i nya och äldre byggnader kan en bredd av människor tilltalas vilket främjar en hög kreativitet.

H+ målsättningar är att ta en aktiv roll i regionen, som ett kreativt centrum med regionala destinationer och attraktioner, samt institutioner och verksamheter med regionalt verksamhetsområde. Helsingborg verkar för att få till stånd en fast förbindelse till Danmark.

H+ projektets framväxt

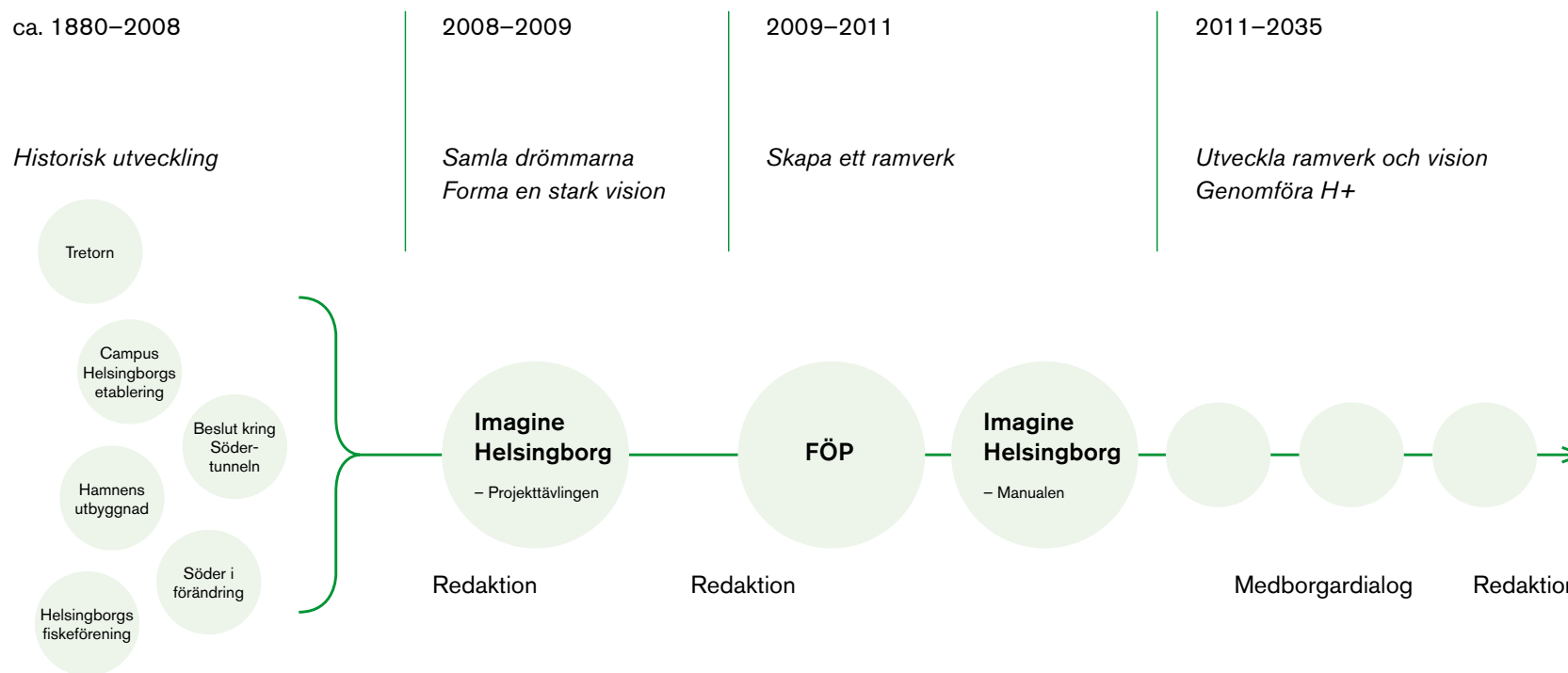
Staden har sedan länge verkat för att skapa förutsättningar för att utveckla Helsingborgs södra centrala delar. Starten var projektet *Söder i förändring*, en bred medborgardialog kring år 2000, som bland annat resulterade i ombyggnaden av Södergatan till cykel- och bussgata och en omgestaltning av Gustav Adolfs torg. Ungefär samtidigt med *Söder i förändring* etablerades Campus Helsingborg i Tretorns gamla fabrik vid Bredgatan. Startskottet för H+ projektet kom när Helsingborgs kommunfullmäktige hösten 2006 fattade beslut att lägga järnvägen under mark från Knutpunkten och 1,3 km söderut.

Beslutet att bygga Södertunneln skapade förutsättningar för den omfattande stadsförnyelse med plats för mer än 10 000 nya invånare, ett utbyggt universitet och en mångfald av nya företag.

För att få in en bredd av idéer kring områdets utveckling anordnades under 2008-2009 projekttävlingen - *Imagine Helsingborg*. De inkomna förslagen, tillsammans med stadens arbete, lade grunden för det fortsatta arbetet. Efter projekttävlingen bjöds de utvalda teamen in till att tillsammans med staden utforma H+.

Parallellt med utvärderingen av tävlingsförslagen intensifierades arbetet med den fördjupade översiktsplanen för H+.

Den fördjupade översiktsplanen för H+ och H+ manualen är kompletterande dokument som tagits fram i nära samarbete, och stämts av mot en gemensam redaktion med representanter från stadens olika förvaltningar. Tillsammans bildar de två dokumenten ett övergripande ramverk för det fortsatta arbetet med utvecklingen av H+ området.



FÖP processen

Arbetet med fördjupning av översiktsplanen för H+ har pågått under flera år och själva processen i sig är en viktig del i översiktsplaneringen. I programmet, november 2009, ställdes sju nyckelfrågor kring sträckningen av ny hamnled, uppmarschområdets lokalisering, fast förbindelse till Danmark, utveckling av Ramlösa station och reningsverkets framtid. Tre alternativa utvecklingsscenarioer för södra Helsingborg presenterades i programmet. Synpunkter kom in och diskussionen fortsatte kring södra Helsingborgs utveckling.

I maj 2010 presenterades ett samrådsförslag med en övergripande struktur och markanvändning. I förslaget fanns bl a tre alternativa korridorer för en ny hamnled och olika förslag på lokalisering av uppmarschområdet. Inkomna synpunkter på samrådshandlingen har sammanställts i en samrådsredogörelse med synpunkter på de intressen som staten bevakar, de kommunala intressena och utifrån näringslivets perspektiv. Ett fåtal privatpersoner har lämnat in skriftliga synpunkter.

Parallellt med arbetet med fördjupning av översiktsplan för H+ har alternativa korridorer för Hamnleden studerats i en vägutredning. Kommunfullmäktige fattade den 23 februari 2011 beslut att välja den södra korridoren för Hamnleden/väg E4 för fortsatt planering med arbetsplan enligt väglagen. Beslutet grundas på framtagen vägutredning, 2010-10-02, där alternativa korridorer och utformning har studerats. Syftet med Hamnleden är att samla all trafik till hamn och färjor till en led för att minska störningar som buller, luftföroreningar och vibrationer samt minska riskspridningen av transporter med farligt gods. Den södra korridoren ansågs vara den mest lämpade sträckningen för staden i sin helhet. Hamnleden i den södra

korridoren omfattar en ny trafikplats på Malmöleden i höjd med Kummelgatan och fortsätter västerut över järnvägen och Rännarbanan. Vidare fortsätter korridoren för Hamnleden i Rusthållsgatan och Koppargatan för att ansluta till Industrigatan. Därefter följer korridoren norrut mot Stormgatan. Norr om korsningen med Strandbadsgatan följer Hamnleden Sydhamnsgatans sträckning fram till södra hamnspåret och med ny sträckning förbi Oljehamnleden ansluter korridoren så småningom till Sjögatan och uppmarschområdet. Sträckning och utformning av Hamnleden kommer att studeras och läggas fast i kommande arbetsplan. I fördjupning av översiktsplanen föreslås enbart korridoren och tar inte ställning till Hamnledens framtida läge på bro, markplan eller under mark.

Större justeringar sedan samrådsförslaget

Utifrån inkomna synpunkter på samrådshandlingen och samordning med parallella processer inom H+ området har planförslaget justerats enligt följande:

- Planområdet har utökats söderut för att inkludera verksamheten Ashland som är knutet till verksamheten i Kopparverkshamnen.
- Ett större område pekas ut som utredningsområde, Ramlösa station, Hästhagen, Lussebäcken och området mellan Västra Sandgatan och Sydhamnsgatan.
- Hamnleden redovisas i den södra korridoren i enlighet med kommunfullmäktiges beslut 23 feb 2011.
- Uppmarschområdet föreslås ha samma yta och lokalisering som nuvarande situation fram tills dess att en fast förbindelse har upprättats.

- Kommunaltekniska anläggningar såsom reningsverk och kraftvärmeverk redovisades i samrådshandlingen som en del av industrihamn men lyfts fram i planförslaget som en egen markbeteckning.

- Hamnen och industrierna söder om hamnverksamheten redovisades tidigare som industrihamn och är nu istället uppdelat i hamn och verksamheter.

- Framtida HH-förbindelse med järnvägstunnel för godstrafik och tunnel för vägtrafik redovisas i sträckningar som motsvarar den studie som har genomförts inom IBU Öresundprojektet.

- Två alternativa sträckningar föreslås för spårväg söder om Triangelsskogen. Fortsatt studie av Hamnleden kommer att ge underlag för vilken sträckning som är lämplig.

- Småbåtshamn föreslås mellan Oceanpiren och Oslopiren med kanal som passage genom Oslopiren.

- I Miatorp och Planteringen föreslås inga tillägg till befintlig bostadsbebyggelse. Framtida förtätningar hänvisas i anslutning till utredningsområdet Hästhagen och Lussebäcken.

- Verksamhetsområdet, inklusive störande industri, i Kopparverkshamnen har utökats. Område med icke störande blandad verksamhet har minskats.

- Tidigare föreslagna rekreativstråk genom hamnområde och verksamhetsområde mot havet har tagits bort eftersom de inte är förenliga med pågående hamnverksamhet.

- Tidigare föreslagen omvandling av parkmark på nuvarande verksamhetsområde har minskats.

Vision och ledstjärnor

Den toleranta staden

Visionen om H+ handlar om den toleranta staden. En dynamisk plats där morgondagens Öresundsbör vill arbeta, bo, studera och tillbringa sin lediga tid. År 2035 är södra Helsingborg en internationell och mångsidig plats där människor möts, idéer testas och upplevelser skapas. Här finns miljöer som frigör lusten och kreativiteten hos oss, en plats där vi vågar lite mer. En plats att längta tillbaka till. Följande ledstjärnor syftar till att ge stöd i förverkligandet av visionen.

H+ är lättillgängligt och nära

H+ är lätt att nå för både besökare och pendlare. Tack vare goda kommunikationer är H+ området granne med myllrande storstäder, storslagen natur och med flera flygplatser. De korta avstånden förenar H+ med omkringliggande stadsdelar och gör området till en integrerad del av Helsingborg, en utvidgning av Helsingborgs centrum. I H+ är det lätt att förflytta sig till fots och på cykel. System av stråk och mötesplatser binder samman området och gör det tillgängligt och inbjudande. Närheten till vatten är ett karaktärsdrag som bidrar till att området känns öppet och välkomnande för alla. H+ är utformat utifrån människan och hennes behov.

H+ är en mosaik

H+ området präglas av värme och tolerans och bygger vidare på södra Helsingborgs mångfacetterade karaktär och stadsliv. Här finns en mix av olika funktioner och mötesplatser liksom ett brett utbud av kultur, offentlig och kommersiell service. Blandningen av bostäder och verksamheter i olika storlekar och upplåtelseformer skapar miljöer där människor och företag vill vistas och växa.

Området är vidsträckt och rymmer flera delområden med egna identiteter. Tillsammans bildar de en stark enhet, en mosaik av miljöer och upplevelser. Genom H+ är Helsingborg ett framgångsrikt exempel på samexistens mellan attraktiv stadsmiljö och omfattande hamnverksamhet. Närheten till hamnen och områdets historia ger karaktär och dynamik i förhållande till det nya och moderna.

H+ är bra för hälsa och miljö

Med H+ projektet har Helsingborg tagit ett helhetsgrepp kring miljöfrågorna och förstärkt sin position som en miljövänlig stad i världen. H+ området är byggt för effektiv användning av naturresurser. Här finns hälsosamma miljöer både inne och ute där människor trivs och mår bra. Med ny teknik och produktion av förnybar energi ger H+ mer energi till staden än vad området förbrukar, vilket bidrar till att göra Helsingborg energineutralt. Grönskan fyller viktiga funktioner genom att rena luft och regnvatten, ökar den biologiska mångfalden, skänker skugga och ger vindskydd, dämpar buller och ger möjligheter till naturupplevelser och rörelse. H+ är klimatanpassat och kan hantera stigande havsnivåer och stora regnmängder. Området är i första hand utformat för gående, cyklister och kollektivtrafik.

H+ är experimentell

H+ är en experimentell arena där nya upplevelser, entreprenörskap, metoder och idéer ständigt utvecklas. Genom ett gränsöverskridande arbete, öppen attityd, ständig nyfikenhet och stort mod skapas engagemang och delaktighet. H+ är tillåtande och ger plats för det oväntade. Utvecklingen av området präglas av tillit till människors drivkraft. En bredd av aktörer bjuds in för att delta i den ständiga utvecklingen och sökandet

efter nya former och funktioner i området. Lokala initiativ och temporär användning av platser uppmuntras och stimuleras. Delaktighet och dialogmetoder utvecklas.

H+ är gränsöverskridande samverkan

Stadsutveckling involverar alla tänkbara kompetenser, erfarenheter och ämnesområden. Ett tvärsektorielt och gränsöverskridande samarbete, där alla parter tar ansvar för resultatet, är helt nödvändigt för att lyckas. I den meningen är H+ projektet en kontinuerlig läroprocess som engagerar hela samhället, studenter, forskare, näringsliv och medborgare. Genom att arbeta i en öppen process söker projektet en ny framtid för Helsingborg och nya arbetsmetoder för samverkan mellan det privata och det offentliga.



Bild nr. 1 I H+ är det lätt att förflytta sig till fots och på cykel. System av stråk och mötesplatser binder samman området och gör det tillgängligt och inbjudande.

Miljöprofil

Miljöprofil H+

För att skapa förutsättningar för långsiktig hållbarhet, som gör H+ området bra för hälsa och miljö, har en miljöprofil tagits fram. FÖP H+ har sin utgångspunkt i miljöprofilen som här beskrivs i korthet.

Syftet med Miljöprofil H+ är att höja ambitionen från dagens nivå, så att de nya stadsdelarna uppnår en tydlig, trovärdig och nyskapande miljöprofil. Miljöprofil H+ är ett ramverk och ett gemensamt stöd åt samtliga aktörer i stadsutvecklingsprocessen så att planering, byggande och förvaltning av H+ får egenskaper som leder till en stark och trovärdig miljöprofilering. Miljöprofil H+ beskriver tilltänkta egenskaper och karaktärsdrag för de som i framtiden bor, verkar och vistas i området och för invånare i övriga Helsingborg. Profilen är anpassad till, och användbar över, lång tid. Miljöprofil H+ intentioner ska så långt som möjligt arbetas in i varje H+ delprojekt och etapputbyggnad.

Miljöprofil H+ grundar sig på, och förhåller sig till, ett antal styrdokument på miljöområdet. Dessa är: nationella, regionala och lokala miljömål, Miljöprogram för Helsingborg, Plan för hållbar utveckling, Översiktsplan för Helsingborg (ÖP 2010), Helsingborgs energistrategi och energiplan, Helsingborgs trafikstrategi och trafikplan, Miljöbyggprogram SYD samt Förddjupning av översiktsplan för H+.

Miljöprofil H+ har fem profilområden, vilka ska karakterisera och profilera H+ projektet.

Resurseffektiv stad

- Med ny teknik och produktion av förnybar energi ger H+ mer energi till staden än vad området förbrukar, vilket bidrar till att göra Helsingborg energineutralt år 2035.
- 100 procent av energin som används är förnybar.
- Klimatpåverkande utsläpp går mot noll.
- Hushållningen av naturresurser förbättras och effektiviseras med ett livscykel-tänkande.
- Avfallsåtervinning är effektiv och resursbesparande.
- Utnyttjandet av mark och byggnader är yteffektivt.

Hållbart byggande och hälsosam miljö

- Byggnader i H+ uppnår minst Miljöbyggprogram SYD (MBPS) Bra val.
- Buller och föroreningar från vägtrafik minimeras.
- H+ området har en effektiv och välutvecklad logistikhantering för att minska hälso- och miljöpåverkan.
- Fordon med renare och förnybara bränslen uppmuntras.
- Mark för bostäder saneras till en säker nivå.

Tillgänglighet och hållbar urban mobilitet

- H+ brukaren erbjuds varierande, attraktiva transportlösningar, som inte kräver bil – en mobilitetsportfölj utvecklas.
- Högkvalitativ kollektivtrafik ska utvecklas.
- Delar av H+ utvecklas mot bilfria områden.
- Ett prioriterat cykelnät och ett finmaskigt gångnät etableras.
- Prioritera parkering som stödjer stadens utveckling.
- Restidskvoterna mellan kollektivtrafik och biltrafik är inom H+ mindre än 1,0.

Vatten och grönska

- H+ upplevs som blått och grönt, alla byggprojekt ska uppnå minst Miljöbyggprogram SYD (MBPS) Bra val. Grönytefaktor tillämpas.
- Blå och gröna ytor utnyttjas för ekologiska tjänster som dagvattenfördröjning, biologisk mångfald och mikroklimat.
- Boende i området har god tillgång till blå och gröna friytor med olika karaktär och innehåll.
- Sociala funktioner och värden, såsom mötesplatser, skolor, lekplatser och annat, integreras och samutvecklas med blå och gröna ytor.

Hållbar urban livsstil

- H+ områdets miljöprofil ska inspirera de som bor, verkar och vistas inom H+ genom att vara synlig och påtaglig.
- Genom information och inspiration ska de som bor och verkar inom H+ området ha en mer utpräglad hållbar livsstil än genomsnittssvensken och de som vistas där ska känna av den.
- Engagemang och självorganisation ska stimuleras.
- De som bor och verkar inom H+ området ska erbjudas möjligheten att delta i förbättrings- och kunskapsåterföringsprocesserna i utvecklingsarbetet.
- De som bor och verkar inom H+ området ska erbjudas återkopplande information om områdets miljöresultat.

Stadens måldokument

Helsingborgs övergripande måldokument vägleder och påverkar stadens strategiska utveckling ur olika perspektiv, på olika nivåer. En förekommande gemensam nämnare är ett tvärasektoriellt angreppssätt som ställer strategiska frågor i ett bredare helhetsperspektiv. Måldokumentet skapar tillsammans och i samverkan förutsättningar för ett långsiktigt och hållbart utvecklingsarbete i Helsingborg.

ÖP 2010

Översiktsplanen ska fungera som en gemensam plattform som visar vägen för Helsingborgs fysiska utveckling. Den tar sin utgångspunkt i en gemensam vision, Framtidsbild 2035, som togs fram genom en bred process och dialog mellan medborgare, tjänstemän och politiker. Framtidsbildens tre profilområden pekar ut de viktigaste frågorna för Helsingborgs utveckling. De anger att Helsingborg ska skapa förutsättningar för mötesplatser, planera för och möjliggöra ett rikt och pulserande stadsliv samt utveckla stadens roll för regionala och internationella möten. Helsingborg ska även erbjuda variation i goda boendemiljöer som underlättar en bra vardag, förtäta och utveckla en positiv identitet och bevara balansen mellan stad och land. Logistik handlar om att skapa ett hållbart transportsystem och hållbart resande, att lokalisera verksamheter efter logistiska förutsättningar och verka för nya energilösningar och hållbar teknisk infrastruktur. Profilområdena konkretiseras i form av utvecklingsprinciper som illustreras på tematiska kartor.

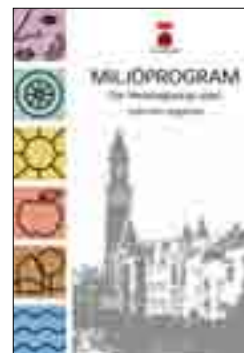
Översiktsplanens övergripande utvecklingsstrategier för stadens framtida utveckling och struktur ska möta utmaningar som t ex befolkningsutveckling, transportbehov och miljöaspekter men även förverkliga

visionen om framtidens Helsingborg. Utvecklingsstrategierna tar fasta på fem inriktningar:

- Att växa resurseffektivt genom att t ex hushålla med markresurser och förtäta bebyggelseområden.
- Prioritera utbyggnad i kollektivtrafiknära lägen i centralorten och stationsorterna.
- Att bli ett regionalt nav i närregionen såväl som i Öresundsregionen.
- Att främja ett dynamiskt näringsliv genom effektiva och flexibla infrastruktur- och logistiklösningar för att staden ska kunna växa.
- Att utveckla Helsingborgs identitet och attraktivitet och skapa miljöer där både medborgare och besökare trivs och vill vistas.

Miljöprogram 2011-2015

Helsingborgs stad har ett miljöprogram antaget i kommunfullmäktige 2010 där de nationella miljö kvalitetsmålen och regionala målen har anpassats till lokala förhållanden. Miljöprogrammets prioriterade områden är: Inspiration och samverkan, Hållbart transportsystem, Hållbart energisystem, Sundare Helsingborg, Hållbar planering och skötsel samt Rent vatten.



Boendeprogram 2007- 2011

Boendeprogrammet anger den politiska viljeriktningen genom bostadsstrategiska mål. Ambitionen är att öka framförhållningen och förutsägbarheten för bostadsmarknadens aktörer. De gällande bostadsstrategiska målen är:

- Fler och varierade bostäder
- Blandade funktioner
- Förtätning
- Mötesplatser
- Att motverka segregation och utanförskap
- Boende för äldre
- Boende för ungdomar
- Trygga och säkra miljöer
- Delaktighet
- Miljö
- Kulturmiljö och arkitektur

Målen inbegriper bland annat en strävan att bygga bort bostadsbristen genom ett tillskott av minst 700 bostäder per år. Alla typer av upplåtelseformer behöver byggas och varieras med fördel inom samma bostadsområden. Utöver en blandning av upplåtelseformer bör staden även sträva efter funktionsblandning som innebär att bostäder utvecklas tillsammans med arbetsplatser och andra verksamheter. Detta för att skapa en levande stadsmiljö och förutsättningar för sociala kontakter och gemenskap. Andra bostadsstrategiska mål fokuserar på planeringsprocessen och på behovet av medborgardialog och delaktighet.

Trafikplan

Trafikplanen antogs 2006 efter framtagandet av en trafikstrategi som lade grunden för de konkreta åtgärder som därefter ingick i trafikplanen. Trafikplanen har därefter vidareutvecklats genom planer och handlingsprogram för respektive trafikslag. Trafikplanens breda angreppssätt bygger på att det måste finnas en balans i planeringen. Grundfrågan handlar om hur en hållbar trafikutveckling kan skapas tillsammans med ett trafiksystem som stärker staden. Trafikplanen konstaterar bl a att:

”Säkerheten och tryggheten för cyklister och gående är extra viktig eftersom möjligheterna att gå och cykla har stor betydelse för möjligheterna att bryta biltrafikens tillväxt. I princip måste gång- och cykeltrafiken kunna öka utan att antalet olyckor ökar.”

Trafikplanen baseras på sju utpekade arbetsområden:

1. Trafiksäkerhet och trygghet – en nyckelfråga för människornas vardag och trafiksystemets funktion
2. Fler måste gå och cykla
3. Fler måste ta bussen och tåget
4. Ny struktur i bilnätet
5. En parkering som stöder stadens funktion
6. Den tunga trafiken får ny plats
7. Vi måste påverka människors beteende

Plan för Hållbar utveckling

Helsingborgs stad antar varje år en ”Plan för hållbar utveckling” i syfte att identifiera, beskriva och analysera utvecklingen inom områden som behöver förbättras ur ett hållbarhetsperspektiv. Målen i detta dokument rör:

- arbete och utbildning
- barn och ungas uppväxtvillkor
- boende och stadsutveckling
- hälsa och levnadsvanor
- hälsosamt åldrande
- trygghet och säkerhet
- miljökvalitet.

Ett antal temaskrifter har tagits fram kring vissa målområden, bl.a. Trygg och välmående – utformning av den goda staden samt Hälsa som håller.

Energistrategi

År 2009 antog Helsingborgs stad en Energistrategi. Den ska bl a vara ett underlag och stöd till H+ projektet som ska vara en hållbar stadsdel. Energistrategin ger förutsättningar inom energiområdet som projektet förväntas ta hänsyn till. Staden fastslår härmed ambitionen att energi- och klimataspekter ska prioriteras i kommunal planering, liksom kollektivtrafik och oskyddade trafikanter. Bostäder och verksamheter ska senast år 2020 nyproduceras enligt principen lågenergihus med minsta möjliga energianvändning och lokaliseras för att minimera transportbehovet. Vid renovering av befintliga fastigheter eftersträvas ombyggnation till lågenergihus.

En energiplan för Helsingborgs stad antogs 2010 och anger åtgärder utifrån energistrategin.

Näringslivsstrategi

Helsingborgs stads näringslivsstrategi från 2009 strävar bl a efter att bidra till tillväxt och få fler företag att etablera sig i Helsingborg. Staden vill vidare stärka sitt varumärke och öka antalet besökare till staden, dess sevärdheter och evenemang. Strategin konstaterar att: ”Helsingborgs stad ska leda en kraftsamling tillsammans med andra aktörer för att göra Helsingborgsregionen till en av Sveriges mest attraktiva platser för näringsliv, besökare och boende.”

För att uppnå ambitionerna har ett antal strategier formulerats som handlar om att framgångsrikt ta Helsingborgs näringsliv in i framtiden genom t ex näringslivsservice, mötesplatser och kommunikation, näringslivsutveckling, evenemang och turism, marknadsföring och högre utbildning.

Handelspolicy

Helsingborgs byggnadsnämnd antog år 2004 en handelspolicy vars övergripande mål fastslår att:

”Helsingborgs kommuninvånare skall erbjudas ett tillräckligt stort, allsidigt och varierat samt konkurrenskraftigt utbud av starka och attraktiva handelsplatser med god estetisk utformning i centrala och halvcentrala lägen. Handeln skall vara lättillgänglig för alla kommuninvånare, oavsett kön, ålder och mobilitet. Den ska vara lokaliserad på ett långsiktigt hållbart sätt i samklang med Översiktsplan, Agenda 21 och Nationella Folkhälsomål.”

Behovet av en förnyad övergripande strategi har lyfts i olika sammanhang. Idag pågår arbete med fördjupnings-PM för näringsliv och handel inom H+ området vilket kan komma att resultera i en heltäckande strategi för hela staden.

Riksintressen

Helsingborgs stad bedömer att inga av de riksintressen som sammanfaller med FÖP H+ området eller som angränsar till området kommer att påverkas i så hög grad att det skulle medföra en betydande miljöpåverkan.

Riksintresse väg och järnväg

Riksintressen för kommunikation avser att långsiktigt säkerställa transportfunktionerna, när det gäller kapacitet och framkomlighet så väl som god säkerhet och begränsad omgivningspåverkan. Västkustbanan och Skånebanan är av riksintresse och projektet Södertunneln som innebär nedgrävning av Västkustbanan cirka 1,3 kilometer kommer inte att påverka riksintresset mer än under byggtiden.

Trafikverket har 2010-11-17 beslutat att framtida HH-förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör är av riksintresse för både järnväg och väg. Motiveringen för järnvägen lyder: ”En fast järnvägsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör anses vara viktig för främst godstrafiken mellan Sverige och kontinenten som spås öka”. Avseende väg motiveras beslutet med att ”en fast vägförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör är viktig för både persontransporter och godstransporter mellan Sverige och kontinenten. Den framtida vägen är av särskild betydelse för regional eller interregional trafik”. Trafikverket fattade även beslut om att framtida Europabanan från Jönköping till Helsingborg/Malmö och vidare mot Köpenhamn är av riksintresse järnväg.

Helsingborgs stad delar Trafikverkets uppfattning om att framtida HH-förbindelsen och framtida Europabanan är av riksintresse. Det är dock inte motiverat med en så bred och omfattande zon för HH-förbindelsen för väg- och järnvägstunnlar på land och

i vatten. Helsingborg redovisar därför avgränsning av riksintresset utifrån de utredningar som är gjorda inom staden för järnvägstunnel med persontrafik och studier genomförda inom IBU Öresund för vägtunnel samt järnvägstunnel med godstrafik, se karta med riksintressen. En framtida Europabana anser Helsingborg bör ansluta till Västkustbanan.

Enligt Trafikverkets beslut 2010-11-17 är terminalen vid Västkustbanan av riksintresse. Kombiterminal med anslutning till rangerbangård och hamn pekas ut som viktig funktion. Den geografiska avgränsningen av riksintresset vid rangerbangården är inte klarlagd varför den måste synliggöras och prövas i framtida detaljplaner. Planområdet gränsar i söder till verkstadsdepån i Raus vilket också är utpekat som riksintresse.

E4 är av riksintresse och ingår i det transeuropeiska transportnätet. Idag ingår Malmöleden och Bredgatan som riksintresse för kopplingen till färjetrafikeringen. Helsingborgs stad anser att funktionen att ansluta till färjetrafiken och till hamnverksamheten är av riksintresse och därför utpekas Hamnleden som riksintresse väg. När Hamnleden genomförs föreslår Helsingborgs stad att sträckningen av riksintresse väg flyttas från Malmöleden till Hamnleden.

Trafikverket beslutade den 17 nov 2010 att Ängelholmsvägen – Hälsovägen – Järnvägsgatan inte längre är av riksintresse med motiveringen att den södra infarten är tillräcklig i anslutning till hamnen.

Helsingborgs stad arbetar för att säkerställa utpekade riksintressen för väg och järnväg och bedömer att föreslagen stadsutveckling inte påverkar dessa riksintressen.



tressen. Med genomförande av Hamnleden och nytt triangelspår stärks utpekade funktioner med bra förbindelser till hamnen.

Riksintresse Naturvård

Landborgen är av riksintresse för naturvården (N 44 Pålshö-Domsten, beslut 2000-02-07) och gränsar till området. En målsättning för H+ projektet är att skapa ett nytt Blågrönt stråk från Jordbodalen till Öresund vilket kommer att påverka området med nya stråk och förstärka vattenförbindelsen. Planerad förändring bedöms inte påverka de utpekade värdena i riksintresset. Planförslaget omfattar inte kopplingar mot Närlunda men pekar på behovet av en gång- och cykelväg på sikt. Ytterligare studier krävs för att ange var denna koppling kan ske och hur den kan utformas för att inte påverka riksintresset.

Riksintresse kulturmiljövård

Helsingborgs centrala delar är utpekade som riksintresse för kulturmiljövård, M:K15. Motiveringen för riksintresset är: Hamn och industristad med sjöfart och försvar, strategiskt placerad vid den smalaste delen av Öresund och med anor sedan medeltiden. Inför fortsatt planering av Södra Helsingborg bör värden som beskrivs kring ”den sedan 1800-talet successivt utbyggda hamnen och järnvägen med tillhörande byggnader som visar på funktionen som viktig hamn- och även järnvägsstad” fångas upp.

Genomförd kulturmiljöanalys ger stöd till hur dessa värden kan beaktas. Utvecklingen av H+ området kommer att gränsa till de centrala delarna av staden med sina medeltida anor. Utvecklingen av ett tidigare industriområde till en tät och funktionsblandad stad som gränsar till hamnen innebär att det storskaliga möter det småskaliga inom området. Stadsförnyelsen

bedöms inte medföra negativa konsekvenser i den omfattning att det innebär påtaglig skada på riksintresset. I det fortsatta arbetet med ny bebyggelse bör nya inslag i stadssiluetten analyseras om det innebär någon påverkan på de historiska landmärkena.

Riksintresse kustzon

Området för FÖP H+ omfattas av riksintresse för kustzonen som syftar till att skydda den hårt exploaterade kusten och värna de natur- och kulturmiljövärden som finns längs med kusten framförallt för att främja friluftslivet. Bestämmelserna för riksintresse kustzon utgör inget hinder för utveckling av befintliga tätorter eller det lokala näringslivet. Planering och utveckling av södra Helsingborg som redan är exploaterat och är en del av staden strider inte mot riksintresset.

Riksintresse för yrkesfiske

Riksintresset för yrkesfiske berör huvudsakligen uppväxtnöjigheterna för vissa fiskslag och regleras i Miljöbalkens 3 kap 5 § och pekas ut av Fiskeriverket. I Öresund finns viktiga lekområden för torsk samt ett fångstområde för torsk, ål och andra arter.

Riksintresse hamn

Helsingborgs hamn med anslutande farleder är av riksintresse, enligt Trafikverkets beslut 2010-11-17. Även kopplingarna till väg- och järnvägsnätet är av riksintresse. Riksintresset innebär att anläggningarna ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av dem (3 kap 8 § miljöbalken).

Grunden för riksintresset är container-, Roll-on/Roll-off och färjetrafiken med stora passagerar- och godsflöden. Sjöfartsverket preciserade inte vilka mark- och

vattenområden som ingår, utan avgränsningen ska lösas inom ramen för kommunernas översiktsplanering där avvägningar mellan olika intressen görs. Som underlag har staten preciserat riksintresseanspråket i rapporten Riksintresset Helsingborgs hamn, Länsstyrelsen i Skåne län, 2009.

Hamnen är viktig för staden, både som centrum för logistik och transporter och genom de verksamheter och arbetstillfällen som är knutna till hamnen. För staden är det angeläget att kunna kombinera en välfungerande hamn med utvecklingen av H+ området. En tydlig och väl motiverad avgränsning av riksintresset utifrån hamnens nationella funktion och utvecklingsbehov behövs för att hantera fortsatt planering och utveckling av dessa områden. Helsingborgs hamn har två huvudsakliga funktioner – färjehamnen med HH-ledens färjetrafik mellan Helsingborg och Helsingör respektive godshamnen med container- och Roll-on/Roll-off-traffic. Verksamheterna bedrivs i olika delar av hamnområdet, vilket avspeglas i stadens avgränsning av riksintresset.

Helsingborgs stads uppfattning är att avgränsningen av riksintresse hamn bör göras utifrån bedömningar av inriktning och utveckling av framtida hamnverksamhet. Färjetrafiken vid den så kallade Oslopiren har flyttat till färjeläge vid Knutpunkten. Oslopiren kommer att överlämnas till staden från Helsingborgs hamn, vilket möjliggör en framtida stadsutveckling på piren med bebyggelse anpassad till omgivande verksamheter bl a hamn.

Helsingborgs stad delar inte heller statens uppfattning om den yta som idag nyttjas för kommunaltekniska anläggningar såsom reningsverk och kraftvärmeverk. Ytan används inte för hamnverksamhet och fyller inte

heller idag någon funktion kopplat till riksintresse hamn. Utifrån stadens målsättning med förtätning och utveckling av stadens centrala delar är det inte lämpligt att utveckla dessa ytor för hamnverksamhet.

Helsingborgs stad anser, liksom staten, att uppmarksområde och färjehamn är av riksintresse. När en fast förbindelse till Danmark upprättas och det inte längre finns behov av färjetrafikering med stora godsströmmar och persontrafik bör dock området för uppmarksområde och färjeläger omprövas avseende riksintresse hamn.

Området som ligger söder om Helsingborgs hamns verksamhet, Bulkhamnen, (i detta dokument delområde Kopparverkshamnen), bör utgöra en del av riksintresse hamn för att säkerställa eventuella framtida behov av sjöfartsberoende verksamhet, vilket är i enlighet med statens anspråk på riksintresse hamn.

Kartan visar stadens avgränsning av riksintresse hamn (blå ytor). Även de områden, som staten gör riksintresseanspråk på men där Helsingborgs stad inte delar statens syn, framgår av kartan (gula ytor). Anslutande vägar och järnvägar till hamnområdet och till färjehamn är i enlighet med utpekade funktioner för riksintresset och planförslaget bedöms inte påverka dessa anslutningar. Snarare förstärka funktionen med Hamnleden i södra korridoren och triangelspår från hamnspåret och söderut.

Helsingborgs stads bedömning är att stadens avgränsning av Riksintresse hamn tillgodoser de funktioner som är utpekade för riksintresset och att Helsingborgs hamns möjligheter till fortsatt utveckling är tillgodosedda.



Kartan visar vilket område som Helsingborgs stad anser vara av riksintresse hamn. De blå ytorna är staden och staten eniga om. Därutöver är de gula statens anspråk som staden anser inte behöver vara av riksintresse.

Existerande detaljplaner

Stadsförnyelsen inom H+ området innebär en stor omställning för ett område som under lång tid har präglats av hamnverksamhet och industrier. H+ området omfattas av ett 40-tal detaljplaner varav mer än hälften av planerna är äldre än plan- och bygglagens genomförande 1987 och ska egentligen benämnas stadsplaner. De äldre planerna, upprättade före 1987, domineras av beteckningen Industri. Flertalet av dessa äldre planer har varit ämnade för stadens verksamheter (planbeteckning Allmänt ändamål), men har trots det präglats av olika former av industri.

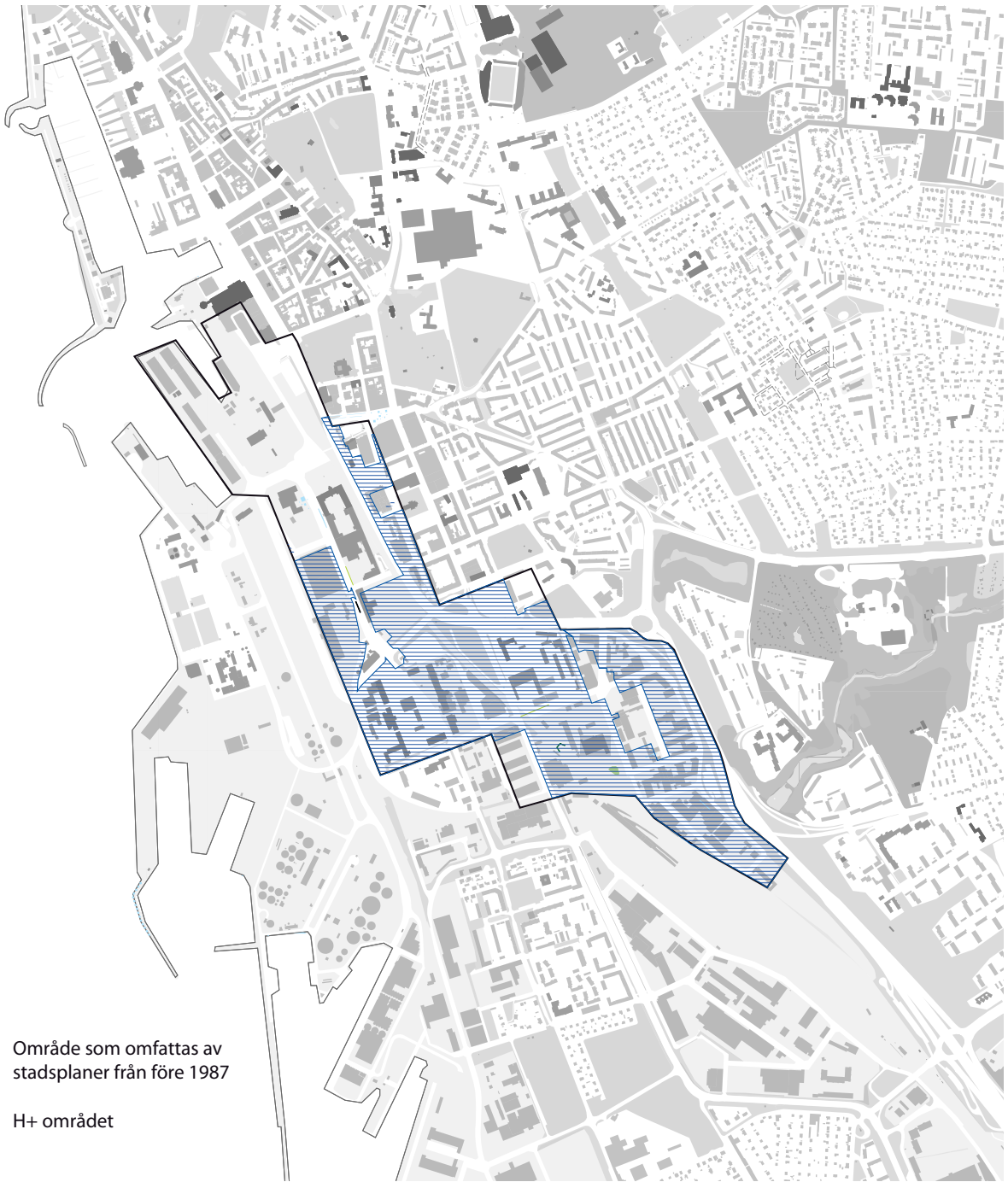
De nyare detaljplanerna behandlar främst de norra delarna av området och syftar generellt till logistik, hamnverksamhet och övrig verksamhet. I Gåsebäck finns ett fåtal nyare planer som även möjliggör handel och kontor.

Föreslagen markanvändning inom H+ området med utveckling mot blandad stad innebär att merparten av stadsplaner och detaljplaner kommer behöva ändras för att kunna genomföra planförslaget.

Samtliga detaljplaner finns samlade på karttjänsten på Helsingborgs stads hemsida. www.helsingborg.se/Medborgare/Trafik-och-stadsplanering/Oversiktsplan-och-detaljplaner/Oversiktsplanering/Oversiktsplan-2010/kartor/

Detaljplaner tillkomna efter 1987:

15683	15869
12918	13039
12721	14964
14519	15593
12905	12909
12720	15081
14090	15079



— Område som omfattas av stadsplaner från före 1987

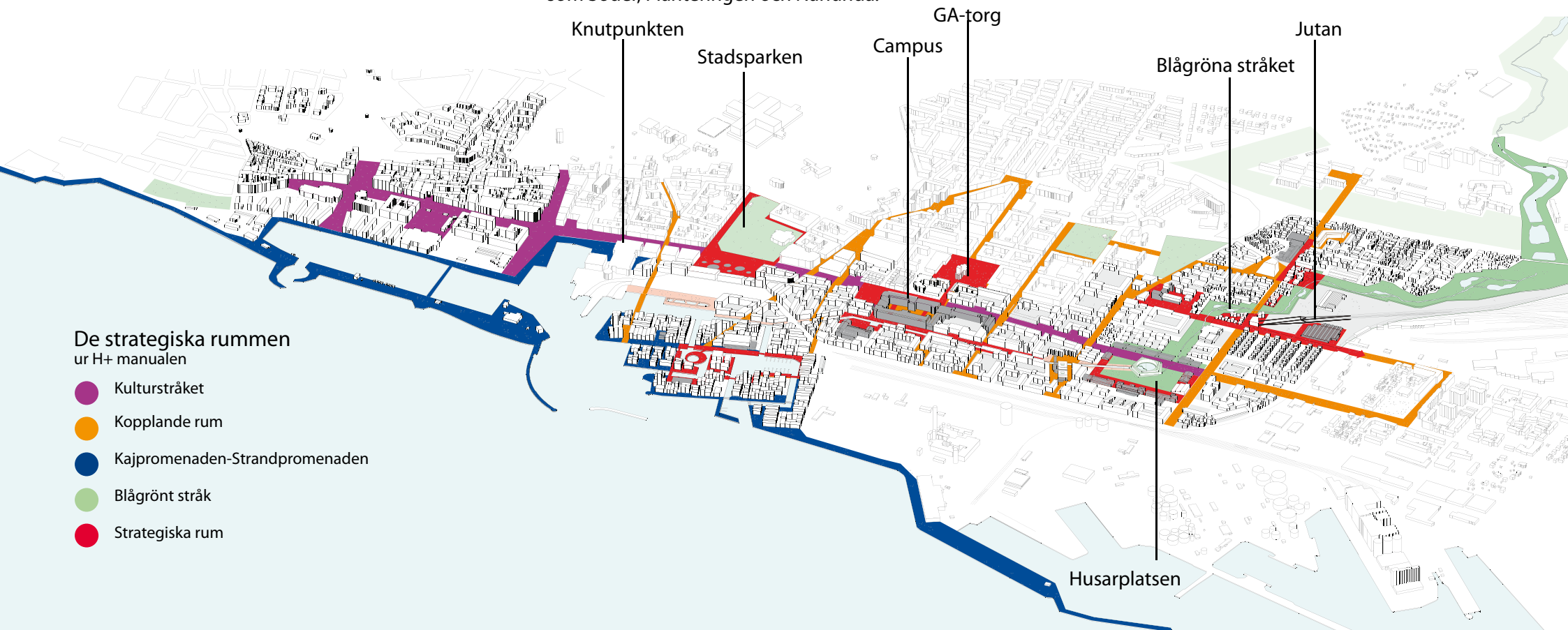
— H+ området

Förslag

Planförslaget tar sin utgångspunkt i att centrala Helsingborg ska utvecklas till tät och attraktiv innerstad med väl integrerade stadsdelar. Förslaget bygger på en struktur som ska bryta dagens resmönster i Helsingborg och öka andelen fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer. Nedgrävningen av järnvägen är startskottet för H+ projektet och stadsförnyelsen. Den process som H+ projektet påbörjar kommer att innebära en utveckling av hela södra Helsingborg.

Kvalitet och tillgänglighet på stråk, platser och stadsrum är avgörande för de nya områdenas attraktivitet. För att kunna tillskapa dessa kvaliteter och läka staden är det viktigt att väva samman befintliga och nya nätverk. Det som ska samla och hålla ihop H+ området är främst kollektivtrafikstråken, det blågröna stråket och nätverket av stråk och stadsrum. Det är också dessa bärande strukturer som integrerar och kopplar samman den nya bebyggelsen med befintliga stadsdelar som Söder, Planteringen och Närlunda.

Gröna stråk från Miatorp och Planteringen kopplar på det blågröna stråket. Spårvägens dragning från Knutpunkten och ner mot Miatorp binder de södra stadsdelarna starkare till centrala staden. En ny hamnled samlar den tunga trafiken mot hamnen och avlastar Malmöleden vilket underlättar möjligheterna att knyta Gåsebäck närmre Söder. Planförslaget bygger på att det är möjligt med en samexistens mellan stadsutveckling och en stark hamnverksamhet.



Bärande strukturer

Kollektivtrafikstråk

Spårvägen genom Planteringen och Miatorp knyter ihop centrum med södra Helsingborg. I hållplatslägena kan service och småhandel utvecklas. Ramlösa station föreslås bli ett stadscentrum med arbets- och besöksintensiva verksamheter förutom service och viss handel. Förtätningen ska bidra till att brygga över järnvägen och knyta Ramlösa, Elineberg och Planteringen närmare varandra. Hästhagen blir en del av denna utveckling. Ramlösa stationsområde pekas ut som ett utredningsområde för att vidare studera hur detta ska kunna förverkligas.

På längre sikt föreslås en fast förbindelse till Danmark och därför föreslås läge för tunnelkorridorer för persontåg och godståg samt zon för vägförbindelse. I syfte att samla den tunga godstrafiken till och från hamnen samt avlasta trafiken in i centrum föreslås en ny hamnled.



Kollektivtrafiken och placeringen av hållplatser utstrukturerande för hur H+ området planeras och byggs.

Blågrönt stråk

Om spårvägen är ryggraden i bebyggelsestrukturen är det blågröna stråket från Jordbodalen till Öresund livsnerven. Tvärkopplingar från det blågröna stråket flätar in stadsdelarna i varandra. Längs det blågröna stråket ska mindre parker, aktiviteter och mötesplatser utvecklas. Tillgången till grönska är i det närmaste obefintlig inom H+ området idag. Förutom det blågröna stråket som även länkas samman med Tallskogsleden och Landborgspromenaden ska rekreativstråk skapas längs kajerna för vattenkontakt.

Ett kulturstråk och 4000 meter kajpromenad

Drottninggatan-Järnvägsgatan är Helsingborgs paradgata och det stråk som binder samman Helsingborgs kulturella mötesplatser; såväl dagens som de som ska etableras i anslutning till H+ området. Den representativa karaktären förstärks och stråket etableras som ett kulturstråk. Befintliga mötesplatser längs kulturstråket såsom Stadsteatern, Konserthuset, Dunkers kulturhus, Rådhuset, Knutpunkten, Stadsbiblioteket och Campus Helsingborg, kompletteras med nya. Bland dessa utmärker sig Kongressanläggning Saltkristallerna, nya Filmstaden och Husarplatsen.

Spårvägens dragning i Industrigatan bidrar ytterligare till att skapa atmosfären av en pulserande stadsboulevard med butiker och flanörer. Norra strandpromenaden förlängs söderut in i H+ området. Det gör att hela hamninloppet omfattas av totalt fyra kilometer sammanhängande strand- och kajpromenad. Även här kompletteras befintliga mötesplatser med nya, bland annat ett offentligt bad.

Integrerande tvärgående stråk

För att levandegöra H+ området och öka flödet av människor i de södra delarna av Helsingborg skapas attraktiva tvärgående stråk. De nya kopplingarna förlänger och förstärker de stråk som redan finns vid t ex Kungstorget, Trädgårdsgatan, Gasverksgatan, Gustav Adolfs torg, Furutorpsgatan, Sandgatan och Malmöleden. De tvärgående stråken utformas till att bjuda på intressanta och sinsemellan olika gaturum. Vissa stråk bjuder långa siktlinjer och utblickar mot sundet medan andra gator är mer intima och inramade av träd.



Det blågröna stråket är livsnerven i strukturen. Tvärkopplingar från det blågröna stråket flätar in stadsdelarna i varandra och binder samman H+ området med intilliggande stadsdelar.

Karaktär och bebyggelse

Att utveckla en innerstadskaraktär från Knutpunkten och söderut till Husarområdet, ut på pirarna och till Södercity innebär en hög exploatering med en blandning av bl a handel, service, kontor och bostäder. Inom detta område tillåts Campus utvecklas till ett stadsuniversitet som är integrerat med övriga staden och är magneten som drar till sig kunskapsintensiva företag. Handeln i centrum måste kunna växa när stadens invånare ökar och framtida handelstråk pekas ut som bidrar till att knyta ihop Norrcity med Södercity. Förtätningen av centrala Helsingborg innebär att även Gåsebäck på sikt omvandlas till ett småskaligt bostads- och verksamhetsområde där nytt och gammalt tillåts blandas. Närlunda, Söder och Planteringen kopplas närmare Gåsebäck med hjälp av nya stråk och tvärförbindelser.

Nya mötesplatser

Som komplement till Helsingborgs väletablerade mötesplatser utvecklas fem nya regionalt betydelsefulla mötesplatser inom H+ området. De nya starka mötesplatserna, Knutpunkten, Södra hamnen, Universitetsplatsen, det blågröna stråket och Husarplatsen, ska bidra till ett aktivt stadsliv och ge H+ området en mångfald av miljöer. På Planteringen utvecklas Wienertorget till ett levande centrum. Ramlösa station stärks som mötesplats.

Det lokala livet

Vid sidan av de regionala mötesplatserna ska mindre, lokala mötesplatser utvecklas. Inom varje område inom H+ området skapas torg och platser som utvecklas utifrån respektive områdes karaktär. Avsikten

är att det lokala torget ska bli en samlingspunkt och ett nav för handel och service.

För att utveckla områdets särart och karaktär hämtar H+ projektet inspiration från den brittiska modellen Cultural Planning. Metoden går i korthet ut på att kartlägga ett områdes kulturella resurser i bred bemärkelse. Den bärande idén är att området blir mer dynamiskt och attraktivt då dess unika kvaliteter tillåts utvecklas. Metoden syftar även till att stödja lokala initiativ och projekt. Inom FÖP-området finns redan idag en mångfald av småskaliga verksamheter som kan bidra till att ge H+ området en kulturell prägel. För att ge plats åt en större mångfald av aktiviteter och platser ska attraktioner och kulturella uttryck som uppstår spontant ges möjlighet att utvecklas.



Bild nr. 2 För att stödja det lokala livet skapas torg och platser i varje delområde. Bilden visar en vattennära plats i Södra Hamnen - Oceanpiren.

Fakta förslag

Berörda m²:

H+ området omfattar en yta på 1 000 000 m².

Antal lägenheter:

Totalt beräknas planen möjliggöra ca 5000-6000 lägenheter inom hela FÖP området varav 4000-5000 lägenheter inom H+ området.

Antal boende:

Totalt beräknas 11000 nya invånare kunna flytta in i planområdet varav ca 9500 nya invånare i H+ området.

Verksamhetsyta:

Totalt beräknas ca 35 procent av H+ exploateringsyta avsättas för verksamheter, dvs ca 350 000 m².

Behov av offentlig service:

- Ca 5-6 förskolor
- Ca 2 grundskolor
- Fritidsverksamheter av olika slag
- Äldreomsorg och annan omsorg så som distriktssköterskemottagning
- Vuxenutbildning



Markanvändning år 2035

----- Gräns för planområdet

 **Blandad stad: Centrumutveckling**

Område för utvidgning av Helsingborgs centrum med plats för bostäder, kontor, handel, service, kultur och utbildning. Innehållet i respektive delområde: I Knutpunkten är inriktningen station och bytespunkt med handel, service, kontor och bostäder. Södra hamnen rymmer i första hand bostäder, kontor, service och kultur. Universitetsområdet omfattar bostäder, kontor, utbildning och service. I Husarområdet rymms både utbildning, kultur, boende och service. Ramlösa station utvecklas på sikt till en regional nod med personalintensiva arbetsplatser, service och handel närmast stationen.

 **Blandad stad med inriktning mot boende**

En successiv utveckling till område som präglas av boende blandat med kontor, verksamheter, service och kultur. Mindre grönområden och "pocket parks" skapar goda boendemiljöer. I Gäsebäck värnas den befintliga småskaliga verksamheten och ger området sin karaktär.

 **Blandad stad med inriktning mot kontor/icke störande verksamhet**

Verksamhetsområde som utvecklas till icke störande med inslag av kontor, handel och på lång sikt även bostäder. Nya verksamheter får inte hindra tillkomsten av framtida bostadsbyggelse i anslutning till Planteringsvägen och Landskronavägen. Inom en zon på 600 meter från station ska personalintensiva arbetsplatser och besöksintensiva verksamheter främjas.



	Befintligt bostadsområde med inslag av service Befintligt bostadsområde. Stadsmiljöförbättrande åtgärder samt komplettering med handel och service i anslutning till spårvägens hållplatser.		Huvudgata		Gröna stråk Ett framtida sammanhängande promenadstråk i park- och gatumiljöer.	
	Blandad verksamhet (kontor, lager och ej störande industriverksamhet) Område för kontor, lager och ej störande industriverksamhet. Tillåten störning ska anpassas till planerad kringliggande markanvändning.		Uppsamlingsgata		Natur- och parkområde Gröna ytor med rekreativa och ekologiska värden. Ska i detaljplan säkerställas som park eller natur.	
	Verksamhet (inklusive störande industri) Verksamhetsområde, inkluderat även störande industri, med hamnfunktion.		Tågförbindelse i tunnel - persontrafik		Blågrönt stråk med pocketpark Ett sammanhängande stråk från Jordbodalen till Öresund med öppet vattendrag, i form av bäck och mindre dammar genom Gäsebäck och en stadsmässig kanal i Bredgatan. Längs stråket utvecklas olika typer av parkrum, platser med tydliga kopplingar till sin omgivning.	
	Färjehamn Färjeläge med uppmarschområde, biljettförsäljning och tullområde		Tågförbindelse - godstrafik			Färjehamn med farled
	Hamnområden Hamnverksamhet med omlastning mellan sjöfart, väg och järnväg.		Småbåtshamn med vattenkontakt En småbåtshamn för fritidsbåtar			Spårväg med hållplatser
	Kommunala tekniska anläggningar Anläggningar för stadens tekniska försörjning.		Spårväg med hållplatser			Buss
	Spårområde Område för godshantering.		Industrispår			Handelsstråk Ett handelsstråk längs med Järnvägsgatan med tvärkopplingar som sammankopplar Södercity och Norrcity, bottenvåningarna säkerställs för handel och service.
	Hamnledskorridor En ny hamnled dras mellan färjeläge och Malmöleden genom att förlänga Sjögatan söderut och vidare längs Rusthållsgatan västerut för att ansluta till Malmöleden.		Handelsstråk			Cykelstråk
			Handelsstråk			Utblick Siktlinjer för att få visuell vattenkontakt.
			Handelsstråk			Kajpromenad med platsbildning / parkrum Sammanhängande rekreativstråk längs kaj eller kanal med platsbildningar och parkrum.
			Handelsstråk			Vindkraftsområde enligt <i>Tematiskt tillägg till översiktsplanerna avseende vindkraft i: Helsingborgs stad, Höganäs kommun, Ängelholms kommun</i>
			Handelsstråk			H+ området Geografisk avgränsning av stadsförnyelseprojektet H+
			Handelsstråk			Område där fortsatt utredning krävs Områdena runt Ramlösa station och rangerbangården, Hästhagen och Lussebäcken bör utredas ytterligare för att få djupare kunskap kring hur bebyggelse med inriktning på personalintensiv verksamhet, service och handel kan planeras i området med hänsyn till RI järnväg, rangerbangård och framtida behov av planskild korsning av Skånebanan och Västkustbanan. Även området mellan Sydhamngatan och Västra Sandgatan bör utredas vidare hur området kan utvecklas mot blandad stad och hur hamnspåret kan överbryggas.

Övergripande ställningstaganden

Föreslagen utveckling enligt markanvändningskartan innebär att många olika intressen berörs, både allmänna intressen och enskilda intressen. För att synliggöra vilken avvägning som har gjorts mellan olika intressen redovisas övergripande ställningstaganden. Det är en omfattande samling av ställningstaganden vilket beror på områdets storlek och komplexitet. De fördjupade studierna som har gjorts inom olika intresseområden och sammanställts i tematiska PM tillhörande fördjupning av översiktsplanen har utgjort grunden för de övergripande ställningstagandena.

Inom respektive delområde redovisas också ställningstaganden som är direkt kopplade till det geografiska området och dess specifika förhållanden. Ställningstagandena ska även fungera som en tydlig vägledning för fortsatt planering.

Lokalisering

Centrala delar av staden ska förtätas med effektivt markutnyttjande. Centrum ska i första hand utnyttjas för detaljhandel, service, kulturbud, boende och arbetsplatser.

Helsingborgs hamn ges förutsättningar för fortsatt utveckling i samexistens med staden.

Utpekade funktioner i riksintresse hamn ska tillgodoses.

Stationsnära lägen inom ca 600 meter från Knutpunkten och Ramlösa station ska främst utnyttjas för personal- och besöksintensiva verksamheter, service och detaljhandel.

Lunds universitet, Campus Helsingborg, ges möjlighet att växa, utnyttjas som motor och integreras med staden.

Etapvis utveckling

Nyckelordet är en balanserad utbyggnadstakt. Vid varje utbyggnadsetapp ska god tillgänglighet och beredskap för offentlig service säkerställas.

Bebyggelse som krävs för att skärma av eventuell störning uppförs innan övrig exploatering prövas och regleras i detaljplan.

Grönska och rekreation

Det blågröna stråket från Jordbodalen till Öresund har funktionen som stadspark och är strukturbildande för hela H+ området.

Husarplatsen utvecklas till en större park med spontanidrott, lek och grönska.

Grönstrukturen kompletteras med en ”blåstruktur” med en kajpromenad och vistelseytor, tillgängliga för alla, runt pirarna i Södra hamnen.

Grönnytefaktorn tillämpas för att säkerställa en miniminivå av grönska på kvartermark.

Risk och miljö

En god ljudmiljö uppnås i nya bostadsmiljöer vilket säkerställs i detaljplaner.

Förorenad mark saneras till nivåer anpassade till föreslagen markanvändning.

Ny bebyggelse anpassas till klimatförändringar och stigande havsnivåer med 3,5 meter över havet (RH2000) som dimensionerande nivå att förhålla sig till år 2100 i ett hundraårsperspektiv.

Planering av ny bebyggelse längs Hamnleden (farligt godsled för vägtrafik) bör inte understiga 50 meter från väggkant utan utredning kring särskilda skyddsåtgärder.

Boende och offentlig service

Stadsdelar med nya bostäder ska även tillgodoses behovet av offentlig service.

Behovet av 2 grundskolor och ca 6 förskolor lokaliserade inom H+ området med tillgång till en grön gård och närhet till park ska tillgodoses.

Strukturen av ny bebyggelse, kvarter och allmän platsmark utformas så att goda vind och solförhållanden skapas.

Ett varierat utbud av boende erbjuds inom H+. Olika blandning av upplåtelseform, storlek och prisklass stärker de enskilda delområdenas karaktär och särart.

En levande och varierad gatumiljö skapas genom fastighetsindelning av kvarter. Flera byggherrar inom varje kvarter eftersträvas.

För att uppnå kvaliteter under den långa utbyggnadsperioden behöver temporära parker och platser upprättas.

Näringsliv och detaljhandel

Citys attraktivitet och konkurrenskraft ska stärkas. En långsiktig utvidgning och komplettering av Helsingborgs city ska möjliggöras genom Södertunneln och H+projektet.

Norr- och Södercity binds samman genom ett sammanhängande och levande A-stråk längs hela Järnvägsgränd.

För att möjliggöra flexibilitet och successiv utveckling av city ska byggnader och kvarter förberedas för handel och service. Längs huvudstråk förbereds de nedre två våningarna och i övriga citylägen förbereds bottenvåningen.

Kulturmiljö

Inom varje delområde bevaras delar av befintlig struktur och integreras för att skapa mervärde i den nya strukturen.

Mobilitet

Spårvägen utgör ryggraden i kollektivtrafiknätet och byggs ut i ett tidigt skede.

Ett kvalitativt nätverk av stråk och platser väver samman H+ med intilliggande områden; City, Närlunda, Söder och Planteringen. Trafiknäten utformas så att barriärer minimeras.

De hållbara trafikslagen utvecklas genom att gång- och cykeltrafiken maximeras, kollektivtrafiken prioriteras och biltrafiken balanseras.

Parkering utgör ett viktigt styrmedel för att stärka hållbara resor inom H+. Parkering för besökare och boende prioriteras framför verk samma.

Störnings- och barriäreffekter av Hamnleden ska minimeras.

Inom zon för framtida fast HH-förbindelse ska anläggningar eller förändrad markanvändning ske så att det inte påverkar/försvårar genomförandet av en fast förbindelse.

Sociala konsekvenser

Planerna för H+ områdets utveckling bedöms ha stora möjligheter att knyta samman de centrala delarna av Helsingborg, vilket kan verka läkande för den segregerade staden. Genom att gräva ner järnvägsspåren och utveckla nya stadsdelar i områden som idag är barriärer mellan befintliga stadsdelar kan förmodligen inte bara fysiska barriärer utan även mentala barriärer överbyggas. I en analys av planförslagets sociala konsekvenser har vi tagit utgångspunkt i stadens vision om att H+ projektet ska bidra till att öka integrationen mellan stadens invånare.

Sociala nätverk

En människas sociala nätverk har stor betydelse för hennes möjligheter att få arbete, bostad och tillgång till service. Möjligheterna att träffa olika människor beror bl a på den egna bostadsmiljön, utbudet av olika typer av mötesplatser och rörelsemönster i staden. Målsättningen med blandade funktioner och karaktärer i delområdena är att ge förutsättningar för människor att mötas och sociala nätverk att uppstå. Bli det en alltför homogen invånargrupp inom nybyggnadsområdena i H+ kan det medföra att mentala barriärer med omgivande Söder och Planteringen istället förstärks.

Föreslagen utveckling av Ramlösa station och Häst-hagen höjer Planterings och Miatorps status i staden. En utveckling av verksamheter runt Ramlösa station med fler arbetstillfällen bidrar till ett ökat underlag för servicefunktioner i Planteringen. Stadsförbättrande åtgärder och tillskott av service utmed spårvägssträckningen, samt förtätning som redan har planstöd, i befintliga bostadsområden som Planteringen kan öka variationen av bostadstyper. Det möjliggör för människor att bo kvar då deras livsvilkor el-

ler ekonomiska förutsättningar förändras, vilket även kan locka nya befolkningsgrupper till områdena. Det finns dock en risk för utträngningseffekt i Gåsebäck och Planteringen då värdet på mark och byggnader stiger. Omvandlingen av Gåsebäck riskerar att tränga ut de små kommersiella och kulturella aktörer som idag finns i området, detta då markvärdet kan antas stiga och fastighetsägare inte längre kan erbjuda lokaler i den priskategori som finns idag. I Planteringen finns en risk att hyrorna på bostäder stiger i takt med att området rustas upp och förnyas. Att Campus integreras i stadslivet och får en tydligare roll i området och i staden är positivt. Utbildningsnivån är generellt lägre i Helsingborg än i andra större städer och en utveckling av Campus kan förmodligen bidra till en kunskapshöjning i hela regionen.

Nya rörelsemönster och tillgänglighet

Planförslaget medför fler kopplingar mellan olika stadsdelar och öppnar upp tidigare svårtillgängliga områden. En ökad tillgängligheten för gående och cyklister till centrala delar av staden och kommer förhoppningsvis bidra till nya rörelsemönster och därmed nya möten. Målet är att uppnå en blandad stad med blandade funktioner som främjar rörelser och aktivitet även kvällstid, vilket ökar trygghetskänslan och viljan att röra sig i området. Att stärka Tallskogsleden och koppla ihop den med det blågröna stråket, Landborgen och på sikt även Ramlösa brunnsspark kommer att ge fler promenadslingor som lockar fler att röra sig genom Planteringen och Miatorp. Spårvägens dragning från City genom Husarområdet och Planteringen kommer öppna för nya rörelsemönster liksom omvandlingen av Ramlösa station. Det krävs dock ett fortsatt arbete för att knyta samman staden. Det saknas tydliga kopplingar till Närlunda och ytter-

ligare åtgärder krävs för att Miatorp ska bli en stadsdel att gå och cykla igenom. Fysiska barriärer kvarstår runt Planteringen med hamnled och hamnverksamhet i väster, hamnspår i norr och rangerbangård i öster. Effekterna av en ny hamnled i Rusthällsgatan kan med en tunnel minska dagens barriäreffekt men med en lösning i markplan stärks barriäreffekten. Hamnleden i Sjögatan och i dess förlängning söderut längs hamnen och industriområdet är en fysisk barriär, även om det redan idag inte är möjligt att röra sig västerut mot hamnområdet eftersom det är inhägnade verksamhetsområden.

Folkhälsa

Att det skapas nya attraktiva rekreativa miljöer och ökad vattenkontakt med en ny lång kajpromenad och koppling till Jordbodalen genom blågröna stråket har förhoppningsvis god inverkan på helsingborgarna och kan bidra till ökad fysisk aktivitet och hälsa. Målsättningen är dock att bygga tätt och föreslagna ytor för parkmark och rekreationsstråk är begränsade vilket kan medföra att innerstaden inte har tillräckligt med ytor för lek, idrott, vila och avkoppling. Även om nya kajpromenader skapas på Oceanpiren och Oslopiren är vattenkontakten fortfarande starkt begränsad för boende i södra Helsingborg. Hamnens verksamhet och industriområdet längs sundet innebär att det saknas möjligheter till vattenkontakt mellan Västhamnsfisket och Råå vallar.

Genomförandet av Södertunnel, hamnled och successiv utbyggnad av bebyggelse kommer innebära störningar, främst buller, under en lång tid. Det kommer att påverka boende i flera angränsande områden. Studier visar att redan socialt utsatta grupper påverkas mer och reagerar starkare på störningar som t ex buller.

Inför fortsatt arbete

Föreslagna förändringar kommer att ske under en lång period och vilka önskvärda effekter det ger på ökad integration är beroende av hur den etappvisa utbyggnaden sker och också möjligheterna till delaktighet för de boende och verksamma i södra Helsingborg. En strategi behövs för hur en utträngningseffekt undviks i Gäseback för små kommersiella och kulturella aktörer.

I den fortsatta planeringen är lokalisering av nya skolor, förskolor, fritidsaktiviteter och service en nyckel-fråga för samspelet och rörelsemönstret för boende mellan olika stadsdelar och delområden. Den behöver därför analyseras i sin helhet. Det är viktigt att göra de nya kopplingarna och stråken attraktiva i ett tidigt skede. Om kopplingar etableras i ett för sent skede kan det bli svårt att skapa de nya rörelsemönster som gör att människor från olika områden kan mötas.

Bild nr. 4 Med syfte att bitta områdets unika förutsättningar för småskaliga verksamheter har en kartläggning gjorts. Kartläggningen visar Söders mångfald av föreningar och mötesplatser och synliggör bristen på mötesplatser i Planteringen och Närlunda.

Kartlagda verksamheter 2010

- | | |
|---|----------------------------------|
| ■ Lokala organisationer och föreningar | ■ Skola |
| ● Mötesplatser | ■ Förskola |
| ● Mötesplatser för ungdomar | ■ Lekplats |
| ■ Religiösa samfund | ■ Kultur- och konstinstitutioner |
| ● Sport, spontanidrott och friluftstråk | ● Evenemang och föreställningar |



Successiv utbyggnad

Stadsförnyelsen som H+ projektet omfattar innebär en lång process för att omvandla och utveckla de olika delområdena i södra Helsingborg. Utbyggnaden kommer att ske i flera etapper, samtidigt som också punktvisa förändringar sker. Ambitionen är att läka staden inifrån med start i de centrala delarna i takt med att järnvägen grävs ner. För att levandegöra och tillföra kvaliteter i området innan det är fullt utbyggt prioriteras de offentliga rummen med stråk, platser och torg. Ett första steg är att skapa en koppling till pirerna för att få vattenkontakt och utveckla en kajpromenad. I ett tidigt skede ska även betydelsefulla länkar mellan olika stadsdelar utvecklas.

Förtätning och utveckling av södra Helsingborg omfattar 5000-6000 bostäder inom en period av 25 år. Målet i Helsingborg är att nå en utbyggnadstakt om 700 bostäder per år, och det innebär att genomsnittligen ska en tredjedel av dessa byggas inom FÖP området. Under vissa perioder av H+ områdets utbyggnad kan en ännu större andel av bostadstillskottet i Helsingborg möjliggöras där, men utbyggnadstakten måste också balanseras mot infrastruktur och serviceutbyggnad samt områdets attraktion på bostadsmarknaden.

Första perioden, 2010-2020

Nedgrävning av järnvägen i Södertunneln innebär att nya entréer från Knutpunkten och söderut kommer att byggas. De nya entréerna söderut kommer innebära förändringar för Knutpunkten och Järnvägsgatans västra sida. I takt med att Södertunneln slutförs och tidigare yta för järnväg friläggs kommer Järnvägsgatan och hela gaturummet att byggas om, vilket även möjliggör förtätning av bebyggelse.

Inom denna tioårsperiod kommer även spårvägen att byggas ut fram till Planterings centrum.

Söder-Universitetsområdet mellan Järnvägsgatan och Sjöгатan kommer troligtvis att vara ett område som också förtätas och utvecklas i en första etapp. För att kunna placera bostäder i området krävs åtgärder vid reningsverket. Likaså förutsätts att mindre känslig bebyggelse uppförs längs med Sjöгатan som fungerar som ett bullerskydd för trafik- och industribuller från Sjöгатan och hamnens verksamhet.

Kanalstråket i Bredgatan byggs ut i samband med att förtätningen av universitetsområdet påbörjas. En koppling från centrum till pirerna byggs ut och en kajpromenad anläggs längs med Oceanpiren och Oslopiren. Det är angeläget att pirernas fantastiska läge tas tillvara i ett tidigt skede. Fortsatta studier i kommande delprojekt och detaljplaner behövs för att ge riktlinjer för hur Oceanpiren och Oslopiren kan bebyggas och utnyttjas med färjetrafikering intill.

Hamnleden byggs ut i hela sin sträckning med start i en norra etapp ned till Sydhamnsgatan.

Punktvisa projekt som troligtvis kommer att genomföras under tioårsperioden är bostadsbebyggelse i kvarteret Norrland. Kvarteret Triangeln (Miatorp), och kvarteret Lux (Planteringen) med totalt 430 lägenheter är redan detaljplanelagda, men ej genomförda.

Andra perioden, 2020-2030

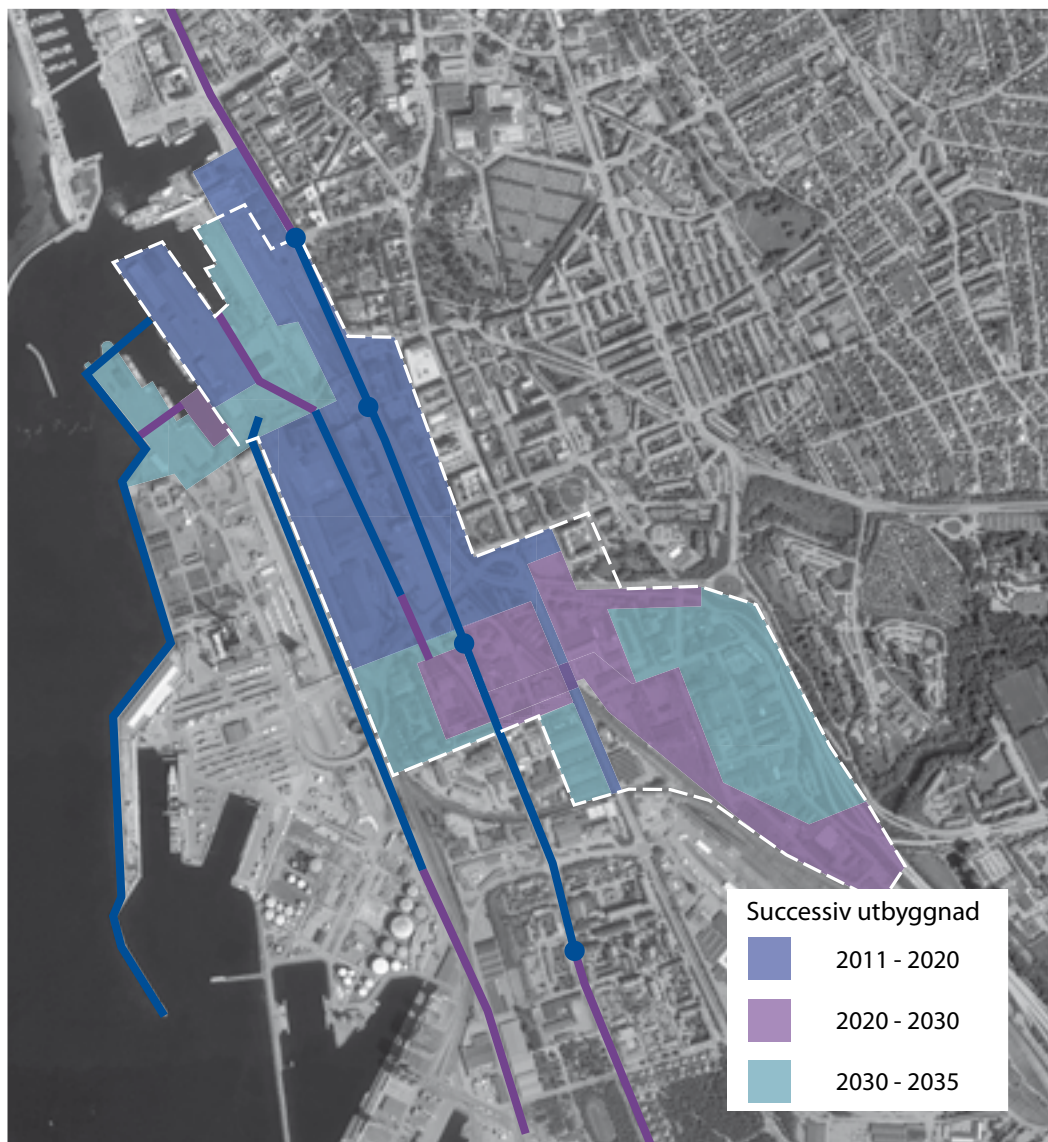
En del av Husarområdet omvandlas med ny bebyggelse och upprustning av den historiska bebyggelsen sker troligtvis under denna period. Det blågröna stråket byggs vidare från kanalen vid Campus och förbi

Husarområdet genom Gåsebäck till Jordbodalen. I samband med att Hamnleden byggs ut kommer Malmöleden kunna utvecklas till en stadsgata i höjd med det blågröna stråket norr om Elinebergs trafikplats. Det innebär att det finns möjlighet att förtäta och utveckla kopplingen mellan Gåsebäck – Söder och Gåsebäck – Närlunda. Spårvägen byggs ut från Planterings centrum och vidare söderut mot Råå med koppling till Ramlösa station. I hållplatslägen längs med spårvägen möjliggörs viss förtätning av framförallt service och mindre handelsetableringar.

Inom denna period påbörjas utvecklingen av en småbåtshamn mellan Oceanpiren och Oslopiren. Utredningsområdet har studerats ytterligare och i Hästhagen och Lussebäcken med stationsnära läge främjas nyetableringar med inriktning mot personal- och besöksintensiva verksamheter. I slutet av denna period kan förtätning längs med Planteringsvägen även inkludera viss bostadsbebyggelse.

Tredje perioden, 2030-2035

En mer omfattande bostadsbebyggelse etableras inom hela Gåsebäck blandad med icke störande verksamheter, kontor och service. Det är högst troligt att Ramlösa station utvecklas till inte bara en regional nod utan också ett stadscentrum med bebyggelse i form av personalintensiv verksamhet, service och handel som länkar ihop bostadsområdena på båda sidor om järnvägen. En fast HH-förbindelse till Danmark för både väg och järnväg kan komma att påbörjas inom en trettioårsperiod. När det finns en fast förbindelse till Danmark kan färjetrafikeringen avvecklas vilket ger möjlighet att bygga ut stadens centrum över uppmarksområdet. I detta skede börjar Oslopirens bebyggelse ta form med ett attraktivt havsbad.



Fortsatt process för H+ området

Under de närmaste åren kommer flera delprojekt inom H+ området drivas parallellt, i syfte att merparten av infrastrukturen för H+projektets utveckling ska vara färdigt år 2022. Dessa arbeten omfattar allt från att utveckla struktur, innehåll och gestaltning inom delområdena till byggstart av olika etapper. Samtidigt med utställningen av denna FÖP lanseras H+ projektets manual och genomförandeplan. Våren 2011 pågår arbetet med planprogram för framtida Knutpunkten och detaljplan för kvarteret Norrland etapp 1. Även detaljplan för Södertunneln under mark färdigställs. För övriga kommande detaljplaner finns ingen given turordning eller geografisk avgränsning.

För Södertunnelns genomförande finns styrande tidsamband: När den norra etappen av Södertunneln ska byggas, kring det nya stationsområdet, i slutet av 2013 behöver det finnas en detaljplan som reglerar bebyggelse ovan mark då det påverkar bärande konstruktioner för tunnel och på perronger under mark. Södergatsviadukten planeras att rivas år 2016 vilket förutsätter att den norra etappen av Hamnleden då är utbyggd. Detaljplan för norra etappen planeras att prövas parallellt med arbetsplanen för att optimera processerna. Nedan redovisas de projekt som pågår under våren 2011 och som ska leda fram till de första detaljplanerna inom respektive delområde.

Samverkan Knutpunkten

Samverkan Knutpunkten är ett projekt där berörda fastighetsägare och ansvariga för kollektivtrafiken utarbetar en gemensam vision kring Knutpunkten, det nya stationsområdet och de södra entréerna. Utredningar om funktion och stadsutveckling kommer att sammanställas i ett planprogram. Målsättningen är en första antagen detaljplan 2013 som omfattar minst stationsområdet med angränsande spårväg.

Samverkan Bredgatan

Samverkan Bredgatan är ett projekt med berörda fastighetsägare och Lunds universitet. Målsättningen är att under första halvan av 2011 enas kring en gemensam inriktning och disposition av området för att kunna avgränsa och påbörja detaljplaneprocess för delar av området. Intentionerna från staden är att pröva möjligheterna att bygga både kontor och bostäder i en första detaljplan, under förutsättning att bebyggelse med skärmande effekt uppförs mot hamnled och hamn, samt att detaljplanen innehåller delsträckan av det blågröna stråket längs nuvarande Bredgatan.

Blågröna stråket

Det blågröna stråket har studerats i sin helhet kring genomförbarhet och karaktär. Under 2011 fördjupas studierna ytterligare kring konstruktion och vattennivåer, program och utformning, samt alternativa sträckningar genom Gäsebäcksområdet, för att kunna ge förutsättningar till omgivande projekt.

Södra hamnen och Oceanpiren

Under 2011 genomförs fördjupade studier kring möjlig bebyggelsestruktur på Oceanpiren utifrån de planeringsförutsättningar som råder kring bland annat buller och stigande havsnivåer. Ett genomförbart gestaltungsförslag ska sedan ligga till grund för innehåll och avgränsning av detaljplan.

Järnvägsgatan och Södergatans förlängning

När järnvägen grävs ner är målsättningen att omvandla Järnvägsgatan till en stadsboulevard som rymmer en spårväg. Sträckning och utformning av gaturummet, mötet med omgivande kvarter, Södergatans utformning när Oljehamnsleden avvecklas samt utvecklingen av området runt framtida Södergatsvia-

dukt studeras under 2011. Kommande detaljplaner kommer att avgränsas och anpassas utifrån Södertunnelns genomförande. Slutligt färdigställande av Järnvägsgatan avses påbörjas när Södertunneln är klar och de tillfälliga spåren i Järnvägsgatan tas bort.

H+ MKB-underlag

För att komma vidare med planeringsprocess och detaljplaner inom H+ området behövs ett fortsatt samlat arbete kring planeringsförutsättningarna. Miljökonsekvensbeskrivningen för FÖP H+ är en sammanställning av den inverkan på miljö, vatten och luft som stadsutvecklingen kan ge och vilka omgivningsfaktorer som kan påverka människors hälsa och säkerhet inom H+ området.

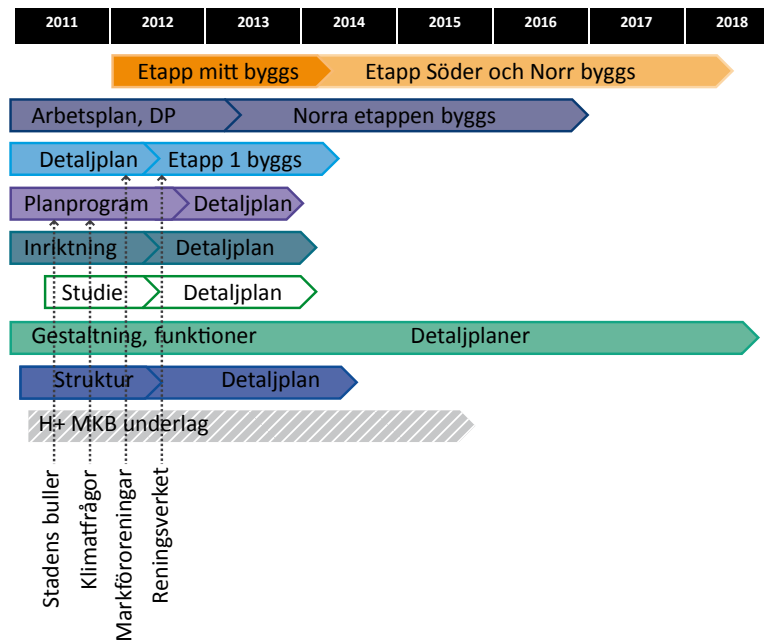
Avsikten med en samlad MKB-process är att upprätta en tillgänglig och uppdaterad kunskapsbank för H+ området där allt underlag kring de konsekvenser som ska utredas i olika detaljplaner finns samlat, vilket underlättar och effektiviserar detaljplanarbetet. Arbetet kommer att ske förvaltningsövergripande och ska utgöra stadens gemensamma kunskapsunderlag.

De frågeställningar som är identifierade idag och som behöver fördjupas är samexistens mellan hamn och stad med framförallt en fördjupad studie kring trafik- och industribuller. Flera riskanalyser har genomförts men nu avses förslag och utformning av skyddsåtgärder studeras för t ex Hamnen, reningsverket, Hamnleden och bebyggelse längs Sjögatan och intill oppmarschområdet. Befintliga VA-system och hur nya dagvattensystem kan anpassas till klimatförändringar ska studeras. Pågående arbete med markföroreningar fortsätter med strategi för hantering av förorenad jord och minimering av urlakning till havet.



DELPROJEKT

- Södertunneln
- Hamnleden
- Kv Norrland
- Knutpunkten
- Bredgatan
- Blågröna stråket - Etapp 1
- Järnvägsgatan - Södergatan
- Oceanpiren



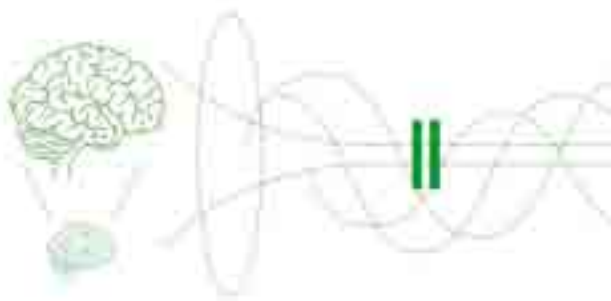
Delprojekt i H+ 2011 - 2018

- █ Södertunneln - Etapp Mitt
- █ Södertunneln - Etapp Söder och Norr
- █ Hamnleden
- █ Kv Norrland
- █ Knutpunkten
- █ Bredgatan
- █ Blågrönt stråk - Etapp 1
- █ Blågrönt stråk - Etapp 2
- █ Blågrönt stråk - Etapp 3
- █ Järnvägsgatan - Södergatan
- █ Oceanpiren
- █ Risker/störningar att utreda

Samverkan-dialog

I planeringsprocessen för kommande detaljplaner och projekt för delområden är det viktigt att skapa delaktighet genom en tydlig medborgardialog. Detta kommer att inledas under 2011. Formen för detta är ännu inte helt utarbetad, men möjligheten att bilda ett medborgarråd undersöks. Ett sådant råd bedöms få positiva konsekvenser för delaktigheten hos helsingborgarna och ge H+ projektet nya intressanta perspektiv och acceptans.

En framgångsrik väg till att generera nya idéer har visat sig vara användandet av Open Source-metoder. Dessa metoder bygger på övertygelsen att kunskap och innovationer utvecklas genom samarbete och en mångfald av röster. Denna typ av metoder har redan prövats inom H+ projektet med goda resultat. Metoderna kan utvecklas ytterligare, inte minst bör medborgare och aktörer utanför den kommunala organisationen involveras på ett tydligt sätt.



Konceptet "Open source planering" är sprunget ur övertygelsen att kvalitativa stadsutvecklingsprocesser kräver en mångfald av aktörer och en stor öppenhet.

Att levandegöra området

För att levandegöra H+området under den långa byggtiden är det viktigt att tidigt skapa attraktioner och händelser som lockar människor till området. H+ projektet kommer aktivt att arbeta med aktiviteter och program som bidrar till att uppfylla visionen kring H+ som center för samverkan, gemenskap och mångfald.

Det innebär att H+ projektet och staden ska initiera projekt och stödja och underlätta initiativ från externa intressenter, medborgare och organisationer.

För att kontinuerligt utveckla H+ området ligger fokus på strategiska utvecklingsområden såsom universitet och näringsliv, bostäder, energi, konst och kultur, lek, sport och grönska. Aktiviteter inom respektive utvecklingsområde koordineras med utbyggnadstapperna. Initiativen ska koncentreras mot de delar inom H+ som redan idag innehåller kvaliteter, befintliga strukturer, byggnader, verksamheter eller mötesplatser. På så sätt lyfter initiativen fram H+ områdets särart och tar tillvara de kvaliteter och krafter som redan finns.

I Imagine Helsingborg, H+ projektets manual, presenteras ett antal strategiska projekt för varje utvecklingsområde. Ett exempel på ett sådant är den tillfälliga park som föreslås anläggas vid Bredgatan.

Temporära initiativ kan integreras i de permanenta strukturer som byggs inom H+ området.

Aktivering av det blågröna stråket

För att göra H+ området attraktivt redan från ett tidigt skede bör etablering av grönska vara prioriterat i den etappvisa utbyggnaden av området. Genom att börja plantera träd och växter samt skapa aktiviteter såsom sport- och lekrområden längs det blågröna stråket kan H+ området aktiveras redan innan byggnaderna är på plats. Fokus läggs på de platser där existerande strukturer och/eller temporära planteringar och aktivitetsytor kan bli permanenta.

