

Delområden

Planområdet är indelat i tio delområden. Delområdena har idag olika karaktär och är olika starkt kopplade till varandra och andra angränsande stadsdelar. Ofta utgörs gränsen mellan delområdena av infrastruktur som skär av stadsdelarna från varandra. Angränsande bostadsområden Eneborg, Högaborg, Närlunda och Elineberg är idag tydligt avskurna av Malmöleden och Helsingborgs godsbangård. H+ området har följande 5 delområden:

Södra Hamnen-Oceanpiren
Södra Hamnen-Knutpunkten
Söder-Universitetsområdet
Husarområdet
Gåsebäck

Förutom H+ områdena ingår följande 5 delområden i FÖP-området:

Planteringen
Miatorp
Hamnen
Kopparverkshamnen
Ramlösa station

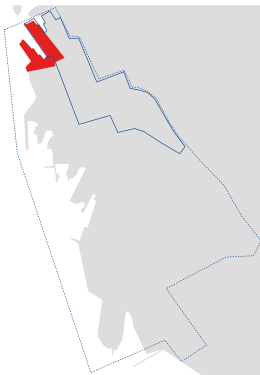


Södra Hamnen – Oceanpiren

Södra Hamnen - Oceanpiren år 2035:

Bebyggelsen på pirerna har utvecklats till det mest utpräglade havsnära området inom H+. Öresund är ständigt närvarande genom vyerna ut över vattnet, pirbassängerna och kanalerna. Öar har byggts upp som bryter ner skalan och bildar nya kopplingar mellan pirerna. Längs kajkanten finns ett sammanhängande promenadstråk som låter boende och besökare uppleva närheten till havet. Områdets industrihistoria syns i karaktärskapande hamnelement.

Innanför promenadstråket har bebyggelsen utformats så att grönska i gaturum, gränder och innergårdar möjliggörs och ett gott mikroklimat uppnås. Vid Oceanpirens spets finns en öppen plats med en utsikt som får många flanörer att stanna upp. Den yttre piren är genombruten för att skapa inlopp till en marina. Områdets aktiviteter och liv är koncentrerade runt om marinan och ett stadsbad som har anlagts i hamnbassängen.

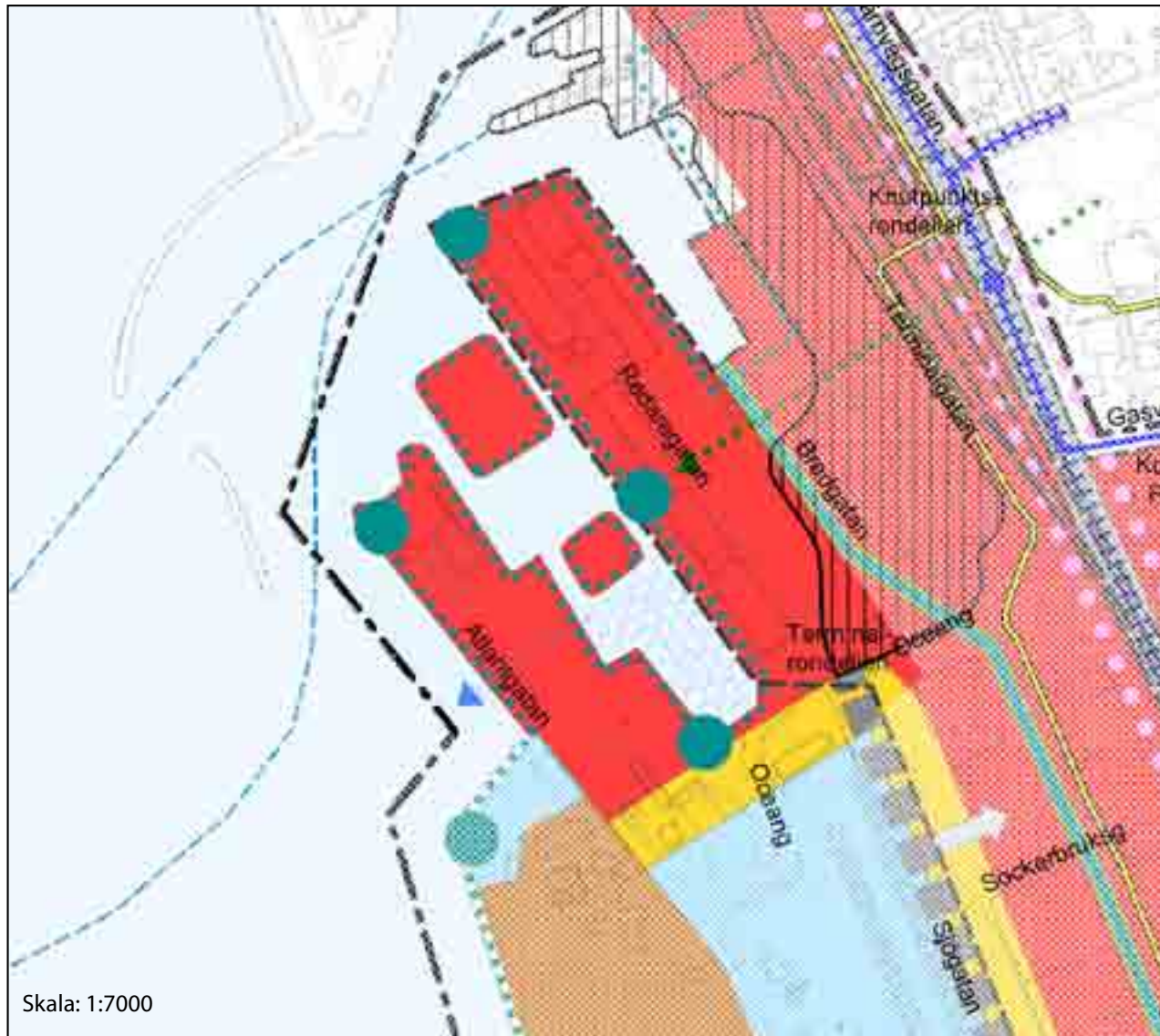


Södra Hamnen - Oceanpiren ligger i planområdets nordvästra del vid Helsingborgs centrala hamninlopp. Området innefattar två piren, Oceanpiren och den yttre piren, Oslopiren. Området är övervägande beläget på utfyllnadsmark.



Markanvändning år 2035

För mer förklaring av Markanvändningskartan se sid. 26-27.



Ställningstaganden för Södra Hamnen - Oceanpiren

Gällande detaljplaner inom delområdet är ej förenliga med planförslaget och ska ändras.

I en första utbyggnadsetapp ska även kajpromenaden etableras.

Ytorna närmast vattnet runt Oceanpiren och Oslopiren säkerställs som allmän platsmark för att erbjuda havskontakt och kajpromenader för hela staden.

Möjligheten att tillskapa lättillgängliga gång- och cykelbroar över uppmarschområdet ska studeras för att göra Oceanpiren väl kopplad till centrala Helsingborg och existerande gröstruktur.

Gårdsmiljöer och gränder utformas så att ett gott mikroklimat uppnås och goda förutsättningar ges för etablering av träd och buskar.

Grönytefaktor tillämpas för att säkerställa en miniminivå av grönska även på kvartersmark.

Inom delområdet ska behov av 1 förskola med erfodrade friytor tillgodoses. Möjligheten att samnyttja förskola med intilliggande områden studeras.

Ny bebyggelse inom delområdet anpassas till klimatförändringar med stigande havsnivåer med ombyggnad av pirkonstruktionen.

Den successiva utbyggnaden av bostäder och kontor anpassas till omgivande störningar från uppmarschområde, hamnled, kombiterminal och övrig hamnverksamhet.

Åtgärder på reningsverk kommer att krävas innan området kan bebyggas med bostäder.

Södra Hamnen - Oceanpiren idag

Industriell karaktär

Södra hamnen - Oceanpiren är det delområde som ligger mest havsnära. Området expanderade och utvecklades på 1800-talet i samband med industrialiseringen och präglas fortfarande starkt av industri och hamnverksamhet. Trots att hamnverksamheten är påtagligt närvarande med piren och hamnbassänger, uppfattas sundet idag som svårtillgängligt och avlägset. Stadslandskapet kännetecknas av flackheten men även av kranar, piren, skorstenar, storskaliga anläggningar och trafikytor.

Delområdet innefattar Oceanpiren, vars centrala läge och direkta koppling till vattnet gör platsen attraktiv för framtida exploatering, och Sundsterminalen, även kallad Oslopiren.



Bild nr. 6 Hamnverksamheten är karaktärsskapande i området.

Grönt

Inom området finns inga parker eller grönområden. Däremot finns längre kajsträckor och vyer ut mot sundet. Västhamnsfisket som är en populär målpunkt, har sin entré från Södra Hamnen.

Näringsliv

Oceanpiren överlämnades till Helsingborgs stad i januari år 2009. De verksamheter som idag finns i området har karaktären av tillfällig användning. Då Scandlines och HH-ferries slogs ihop under 2010 utvecklades Oslopiren som färjeläge. Det innebär att även denna pir frigörs för stadsutveckling på sikt.

Kulturmiljöresurs

Södra Hamnen, färdigställd 1879, har förändrats avsevärt under de senaste åren. Oceanhamnen, färdigställd 1923, har dock ändrats i mindre omfattning. Pirens huvudsakliga utformning är bevarad med magasin från 1940-talet och 1960-talet. Möjligheterna att



Bild nr. 7 Osloterminalens namn berättar om dess ursprungliga användning, nu står stora delar av byggnaden tomma.

utnyttja denna kulturmiljö som en resurs för en omvandling av hamnmiljön till stadsmiljö ligger främst i att ta tillvara på den hamnstruktur som kajer och bassänger ger. Kajernas utformning, den kvarvarande dockan, bassängernas storlek och pirenas bredd visar på den successiva hamnutvecklingen.

Utformningen av magasinerna har förändrats i takt med att behoven skiftat genom åren. Bebyggelsestrukturen på piren och kajer har genom åren haft ett gemensamt drag; den gemensamma rangeringsytan mellan kajkanten och magasinerna som kan jämföras med stadens gator och platser.

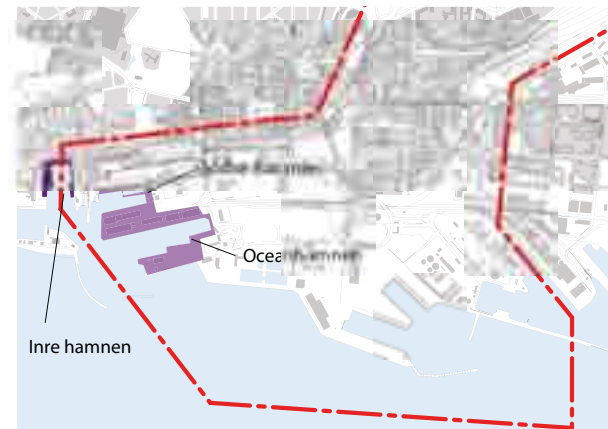


Bild nr. 8 Karta från PM Kulturmiljöanalys

Södra hamnen - Oceanpiren i framtiden

En attraktion för hela staden

Tack vare sitt läge kommer Södra Hamnen - Oceanpiren att bli en attraktion för hela staden - framförallt på sommaren - och kajpromenader och den centrala platsen kring den inre bassängen är alla tillgängliga för allmänheten. Södra Hamnen - Oceanpiren blir en stadsdel som präglas av närhet till havet visuellt och fysiskt. Det attraktiva havsnära läget och närheten till kollektivtrafik och Helsingborgs centrum lockar både boende och företag till stadsdelen. Södra Hamnen - Oceanpiren tillhandahåller många aktiviteter kring vattenmiljöerna och är en stadsdel präglad av urbanitet och avkoppling.

Rekreativa rum vid vattnet

Södra Hamnen - Oceanpiren saknar större grönområden, och som boende här är man hänvisad till grönytor i andra stadsdelar för att få tillgång till exempelvis organiserade sportytor och klassisk parkmiljö av större skala. I området är platserna vid vattnet de viktigaste rekreativa rummen. Alla kajkanter ska vara tillgängliga för allmänheten. Ett antal platser som är lämpliga för parker och platsbildning längs kajprome-



Bild nr. 9 Illustrationen är en visionsbild. Här illustreras principen att alla kajkanter ska vara tillgängliga för allmänheten samt att den inre bassängen ska vara en central blå plats för hela staden.

naden är utpekade på markanvändningskartan. Om nya bebyggelseöar anläggs mellan befintliga kajkanter, bör de gestaltas så att konturerna av den ursprungliga hamnmiljön ska kunna utläsas.

De två pirerna bildar tillsammans med föreslagna nya bebyggelseöar ett inre skyddat vattenrum. I anslutning till denna plats föreslås publika funktioner såsom ett havsbad. Här föreslås också en småbåtshamn vilket kräver en passage genom Oslopiren för att inte påverka färjetrafiken.

Handel och service

Möjligheten att etablera livsmedelshandel för det lokala behovet i Södra hamnen - Oceanpiren behöver studeras i den fortsatta planeringen. Antalet boende och i viss mån arbetande i området blir avgörande och ett bra läge i delområdet är nödvändigt. För att ge plats för tillräckligt stor lokal och utrymme för inlastning och parkering behöver ett läge pekats ut tidigt i planeringen av området.



Bild nr. 10 Södra hamnen - Oceanpiren blir en integrerad del av centrala Helsingborg med bostäder och verksamheter. Stadsdelen präglas av närheten till Öresund och hamnbassängerna.

Ett attraktivt boende förutsätter fungerande offentlig service, exempelvis förskolor. En förskola kommer troligen behövas då delområdet är fullt utbyggt. Det är viktigt att tidigt planera så att lokal och erfodrad friyta finns att tillgå när antalet barn i området kräver det.

Blandad stad och attraktiva boendemiljöer

Oceanpiren och Oslopiren omvandlas till blandad stad med varierade, täta och attraktiva boendemiljöer med innerstadskaraktär. Trots att det inom delområdet finns kontor, kommersiella och publika funktioner, domineras området av bostäder i varierande storlekar. En genomförd täthetsstudie visar på möjligheter att uppföra ca 600 nya bostäder inom området. Bostadsbeståndet består övervägande av bostadsrätter med hyresrätter som komplement. En större offentlig funktion som är intressant för många människor kan med fördel placeras inom området.

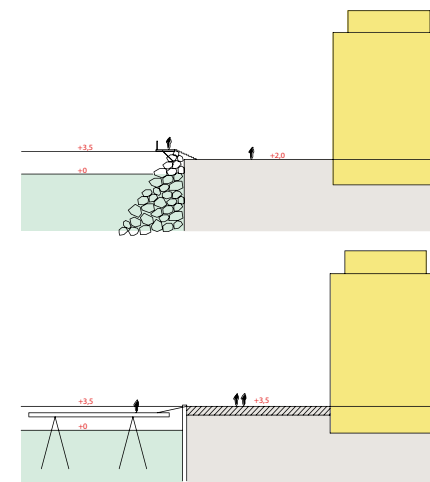


Bild nr. 11 Möjliga åtgärder för att ta höjd för högsta högvattennivåer i ett 100 års perspektiv.

Kopplingar till Oceanpiren

Det är viktigt att tidigt skapa goda kopplingar mellan Oceanpiren och övriga staden. Så länge som färjetrafiken finns kvar är det nödvändigt att hitta sätt att överbrygga oppmarschområdet. En initial studie visar på möjliga kopplingar med två gång- och cykelbroar över oppmarschområdet och en kajpromenad kring hamnbassängen för att göra området tillgängligt.

För att Oceanpiren ska utvecklas till en levande stadsmiljö är det viktigt att kunna nå området med alla trafikslag, även biltrafik. Boende och verksamma är beroende av en fungerande anslutning för biltrafik i söder och det behövs en koppling från Hamnleden/Sjögatan ut mot piren. Även en koppling från Hamnleden, förlängning på nuvarande Terminalgatan, till Järnväggsgatan behövs för att serva boende och verksamma på Oceanpiren och Universitetsområdet. För att undvika stora flöden av genomfartstrafik bör dessa kopplingar utformas som lokalgator med en viss tröghet inbyggt i systemet. Läge och utformning för bilkopplingar, liksom möjligheten att till skapa attraktiva gång- och cykelbroar, kommer att utredas vidare.



42 Svarta pilar visar kopplingar för uppväntad gata. Röda pilar visar behov av ytterligare kopplingar med inkäpstaten.

Utmaningar

Att bygga ute på Oceanpiren innebär fantastiska möjligheter för utsikt över sundet och vattenkontakt på alla sidor om piren. Den första bebyggelsen och utvecklingen av kajpromenaden ska kunna erbjuda så attraktiva miljöer att det väger upp för störningar från färjeled och oppmarschområde och de till att börja med begränsade kopplingarna till centrum.

Särskild omsorg kring disponering, utformning och lokalisering av bebyggelse med olika funktioner kommer att krävas för att klara goda ljudmiljöer trots aktiviteter vid färjelägren, färjeled och kombiterminal.

Möjligheten till god tillgänglighet kommer att begränsas i ett första skede av fysiska barriärer som hamnled och oppmarschområde, vilket riskerar att bilen blir förstahandsvalet för att förflytta sig.

Det är en utmaning att till skapa gröna miljöer i området. Boende kommer i hög utsträckning vara beroende av intilliggande områden för grönska. Det är därför viktigt att överbrygga barriärerna till dessa.



Ettstegvis utveckling

I en första etapp är målsättning att kunna bygga både bostäder, kontor och en publik byggnad ute på Oceanpiren anpassad till färjetrafik och oppmarschområde. En kajpromenad etableras i samband med första utbyggnadsfasen. Förutsättningar och förslag till lämpliga strukturer studeras mer i detalj innan detaljplaneprocess påbörjas.

När en exploatering på Oceanpiren sker är det en förutsättning att minst en bro över oppmarschområdet till Helsingborg C färdigställs för att få en god tillgänglighet till kollektivtrafik och till centrum för fotgängare och cyklister.

För att kunna genomföra planerad bostadsbebyggelse krävs åtgärder på reningsverket för att minska luktspredning och risk för smittospredning. Struktur, lokalisering och utformning av bebyggelse anpassas till omgivningsbuller från färjetrafik, oppmarschområde, Hamnleden och kombiterminal. Påseglingsskydd för angränsande färjetrafik upprättas. En anpassning till högsta högvatten kommer innebära ombyggnad av pirens konstruktion och i den första utbyggnadsetappen kommer hela området behöva höjdsättas för att anpassa VA-system och dagvattensystem.

Bild nr. 12 Bilden till vänster visar möjliga kopplingar över oppmarschområdet och hamnbassängen. Utropstecknet i norr står för en attraktiv centrumkoppling som förslagsvis anläggs tidigt för att locka folk ut mot Oceanpiren. Kryssen i Trädgårdsgatans- och Gasverks gatans förlängning visar att dessa kopplingar är viktiga utifrån stadens gatunät, men svåra att till skapa så länge oppmarschområdet finns kvar. Frågetecknet visar på behovet att utreda möjligheten att till skapa en koppling i Bollbrogatans förlängning.

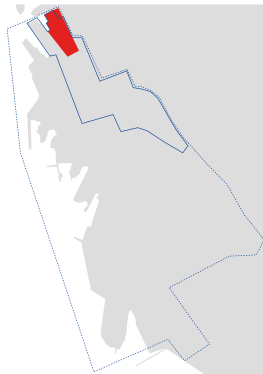


Södra Hamnen - Knutpunkten

Södra Hamnen - Knutpunkten år 2035:

Området är en del av Helsingborgs stadskärna och samtidigt en port mot omvärlden. Stationen har utvecklats till en attraktiv bytespunkt och mötesplats väl integrerad med city. Entréer i alla riktningar bidrar till att länka ihop Norrcity och Södercity. Den södra anslutningen till stationen har anlagts i Stadsparkens förlängning.

Knutpunkten har också spelat en nyckelroll i utvecklingen av H+ området genom att stärka Järnvägsgatan som ett aktivt handelstråk och rörelsestråk med spårväg söderut. Kopplingarna över till Oceanpiren har stärkt centrumets vattenkontakt. Blandningen av kontor, service, handel och bostäder tillsammans med flödet av resenärer skapar en levande stadsmiljö stora delar av dygnet.



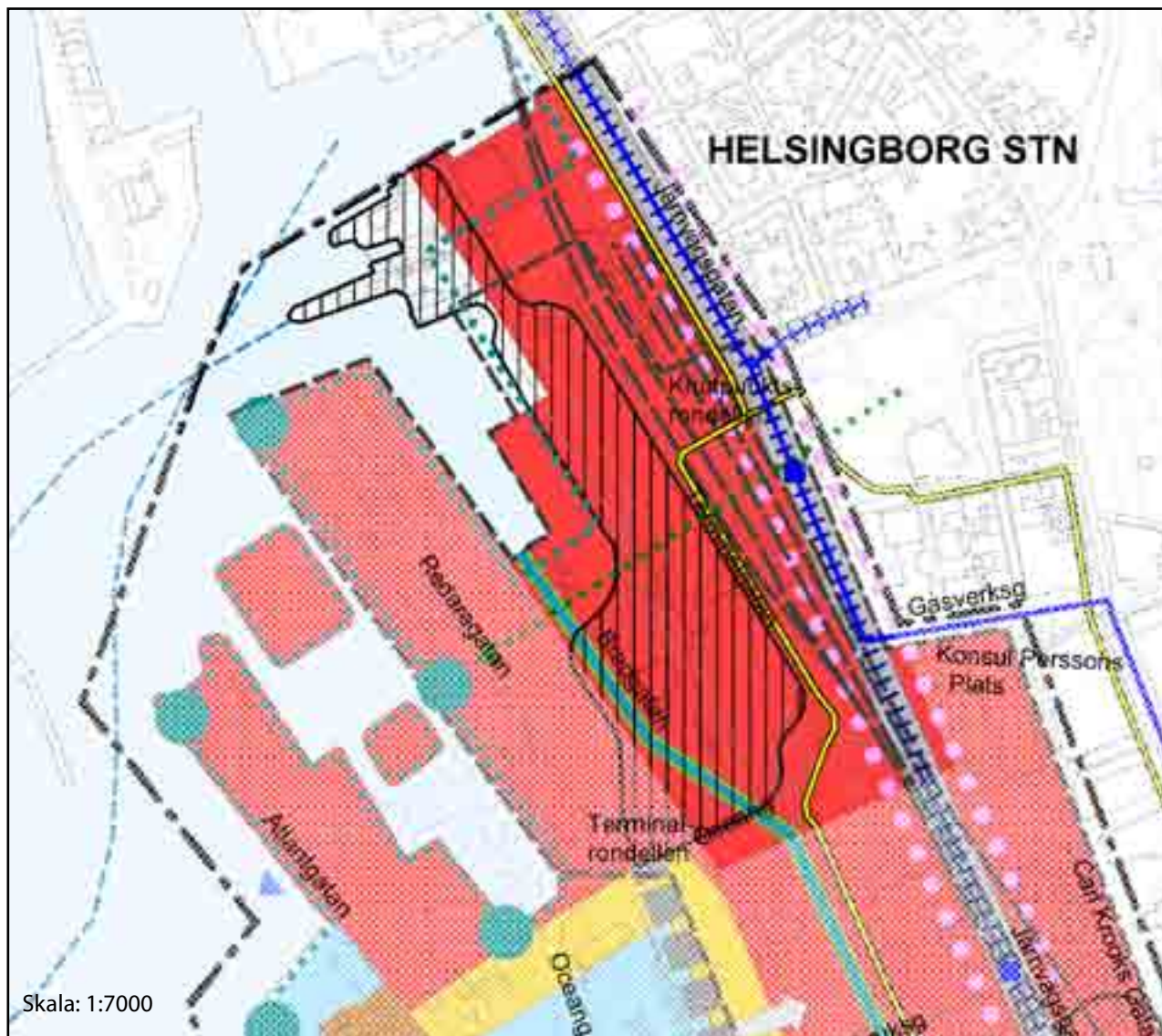
Södra Hamnen - Knutpunkten ligger i H+ områdets nordöstra del vid Helsingborgs centralstation. Området sträcker sig från Knutpunkten i norr till Campus universitetsbyggnad i söder. I öster bildar Stadsparken och Järnvägsgatan gräns. Området innefattar färjornas uppmarschområde som i väster gränsar mot Södra Hamnen - Oceanpiren.



Bild nr. 13

Markanvändning år 2035

För mer förklaring av Markanvändningskartan se sid. 26-27.



Ställningstaganden för Södra Hamnen -Knutpunkten

Gällande detaljplaner inom delområdet är ej förenliga med planförslaget och ska ändras.

Knutpunkten utvecklas till både en funktionell bytestpunkt och en attraktiv mötesplats integrerad med staden.

Färjetrafikerings behov tillgodoses tills att en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark har upprättats.

De två nedersta våningarna på ny bebyggelse längs med Järnvägsgatans västra sida förbereds för utveckling av detaljhandel och service vilket säkerställs i detaljplaner.

Möjligheten att tillskapa bostäder i delområdet Södra Hamnen - Knutpunkten prioriteras.

Inom delområdet ska behov av en förskola med erforderade friytor tillgodoses. Möjligheten att samnyttja förskola med intilliggande områden studeras.

Järnvägsgatan utvecklas till en grön stadsboulevard med spårväg som ryggrad i strukturen. Möjlighet att förlänga Stadsparken in i delområdet studeras.

Grönnytefaktor tillämpas för att säkerställa en miniminivå av grönska även på kvartermark.

Lokalisering och utformning av kopplingar till Oceanpiren studeras.

Bebyggelse inom delområdet anpassas till klimatförändringar med stigande havsnivåer.

Den successiva utbyggnaden av bostäder och kontor anpassas till omgivande störningar från Järnvägsgatan, uppmarschområde och övrig hamnverksamhet.

Första etappen av bebyggelse ska möjliggöra en fortsatt förtätning av delområdet när en fast HH-förbindelse har upprättats och uppmarschområdet utvecklas.

Åtgärder på reningsverk kommer att krävas innan området kan bebyggas med bostäder.

Särskild hänsyn ska tas till framtida anslutning av HH-förbindelse med järnvägstunnel för persontrafik och utveckling av Helsingborg C med ytterligare perronger.

Södra Hamnen - Knutpunkten idag

Trafikdominerad stadsmiljö

Området är långsträckt och övervägande beläget på utfyllnadsmark. Knutpunkten sätter sin prägel på området, och kopplingen till Järnvägsgatan är stark. Denna trafikintensiva gata försvårar rörelse i öst-västlig riktning. Området vetter idag framför allt mot norr och öster med en tydlig baksida mot H+ området och söder. En stor del av området består idag av spårområde. I områdets västra del är färjornas uppmarschområde placerat.

Inom området finns inga parker eller grönområden, men närheten till Stadsparken ger vissa rekreativa kvaliteter. Trots att området är beläget längs kajkanter uppfattas sundet idag som svårtillgängligt och avlägset. Södra Hamnen - Knutpunkten är anpassat för biltrafik, gatorna är få och breda och inte användarvänliga för gångtrafikanter och cyklister.



Bild nr. 14 Knutpunkten är strategiskt lokaliserat mellan Norrcity och Södercity.

Knutpunkten - en regional nod

Inom delområdet finns Helsingborgs resecentrum Knutpunkten - en av Sveriges största trafikanläggningar med cirka 45 000 besökare per dag. Det är en komplex resandeanläggning som knyter samman färjetrafik, fjärrtåg, regionaltåg, fjärrbussar, regionbussar och stadsbussar. Tågtrafiken står för de största resandemängderna och förväntas fortsätta att öka. Inom Knutpunkten finns också matställen, handel, kontor och hotell vilket gör att den fungerar som en viktig mötesplats i staden. Det kollektiva resandet i regionen har ökat kraftigt sedan Knutpunkten byggdes, och förväntas öka ytterligare med utbyggnaden av H+ området. Resandeanläggningen står därför inför stora framtida förändringar.

Levande näringsliv

I området kring Knutpunkten förekommer många verksamheter inom transportnäringen, främst med koppling till sjötrafik och kollektivtrafik. Det är den näringsgren som tillsammans med den offentliga förvaltningen i Helsingborgs stad sysselsätter flest personer. De flesta företagen ägnar sig åt olika slags juridisk, ekonomisk och teknisk konsultverksamhet, handel samt hotell- och restaurangverksamhet. Mer än hälften av företagen är enmansföretag eller småföretag med upp till fyra anställda.

Färjehamn och uppmarschområde

Uppmarschområdet är det område som bilfärjetrafiken mellan Helsingborg och Helsingör behöver för att kunna lasta och lossa fordon på färjorna. Det fyller även en viktig funktion som plats där fordonen inväntar färjor, och där betalning och tullkontroller sker. Den samlade ytan för uppmarschområdet idag är 65000 m² och består av både områden som är ofrentligt tillgängliga och stängda säkerhetsområden för tullverksamheten.

Färjetrafikeringen förutsätter att området är utformat optimalt utifrån funktionsbehovet med en robusthet för stora ändringar i trafikflödet till och från området. Arealbehovet är definierat utifrån en maximal belastning för färjetrafiken i semesterperioder och stora helgdagar. Större delen av året utnyttjas inte hela ytan.



Bild nr. 15 Uppmarschområdet används för att vänta på färjorna, betala, lasta och lossa färjorna.

Södra Hamnen- Knutpunkten i framtiden

En del av City

Området kring Knutpunkten blir en utvidgning av centrala Helsingborg. Här skapas en blandad stad med kontor med kommersiella lokaler och inslag av bostäder. Området blir centralt och viktigt för staden ur flera aspekter, inte minst som mötesplats för de många människor som rör sig i området. Någon form av publik funktion som befolkar området kvällstid är önskvärt.

I norra delen utvecklas en koncentrerad handel. I södra delen utvecklas service och handel som stödjer vardagsresandet. Sammanhållande nord-sydliga stråk skapas genom området. Järnvägsgatan stärks som ett viktigt handelsstråk.

Boendemiljöer

En genomförd täthetsstudie visar på möjligheter att uppföra ca 600 nya bostäder inom området. Fortsatta studier kommer dock att krävas för att utreda hur bostadsbyggande kan samsas med ytbehov för andra funktioner såsom handel, kontor, service samt



Bild nr. 16 Vattenkontakten skapas genom kopplingar till Oceanpiren.

resandefunktioner. Bebyggelse inom området är anpassad till den historiska stenstadens skala, även om enstaka byggnader kan vara högre.

Knutpunkten öppnas mot staden

Med H+ omfattande stadsomvandling ökar flödet av människor från söder. För att koppla till framtida bebyggelse uppgraderas och aktiveras det som idag upplevs som en baksida. Utmaningen ligger i att få Knutpunkten att fungera som en integrerad del av centrum och en länk i stråken som knyter ihop norr med söder. Nya kopplingar behöver tillskapas i både nord-sydlig och öst-västlig riktning. För att bryta upp den befintliga anläggningens storskaliga och barriärskapande struktur och i stället skapa en utvecklingsbar kvartersstruktur är det önskvärt att parkeringsdäcket tas bort. En följd av ett sådant beslut är att hela eller delar av bussterminalen behöver flyttas. Frågan kommer att utredas inom ramen för pågående planprogram.

Förslaget är att Knutpunktens resande- och servicefunktioner samlas kring två stationsdelar, en i norr och en i söder. I samband med färdigställandet av Södertunneln kommer de befintliga plattformarna vid Knutpunkten att förlängas söderut med nya uppgångar närmre Campusområdet. De nya plattformarna planeras vara klara år 2018.

Pågående arbete

Under våren 2010 genomfördes parallella uppdrag som belyser hur Knutpunkten kan utvecklas som attraktiv bytespunkt för resenärer och som en viktig mötesplats i staden. Därefter har Samverkan Knutpunkten, med fastighetsägare och verksamhetsutövare, utvärderat teamens förslag, vilket resulterat i över-

gripande rekommendationer som blir startpunkt för det fortsatta arbetet.

I slutet av 2010 påbörjades arbetet med ett planprogram för Knutpunktsområdet. Planprogrammet kommer att svara på frågan hur bostäder, kontor och verksamheter med tillhörande offentliga platser kan etableras i samspel med de miljöstörande anläggningar med verksamhetstillstånd samt den buller- och riskproblematik som finns i området idag. Utöver detta skall frågor kring närheten till led för farligt gods, trafik- och industribuller, buller från färjeverksamheten och Miljö kvalitetsnormerna (MKN) studeras närmare i planprocessen.

Förslag på framtida trafikering, utformning av de nya uppgångarna i söder och service som understödjer och kompletterar resandefunktionen är viktiga delar i uppdraget, liksom utformning av ny bebyggelse. Intentionen är att bottenvåningar inom planområdet skall innehålla olika typer av offentliga lokaler med handel, restauranger och kultur.

Under 2011-2012 kommer planprogram att arbetas fram i samverkan med lokala intressenter och aktörer.

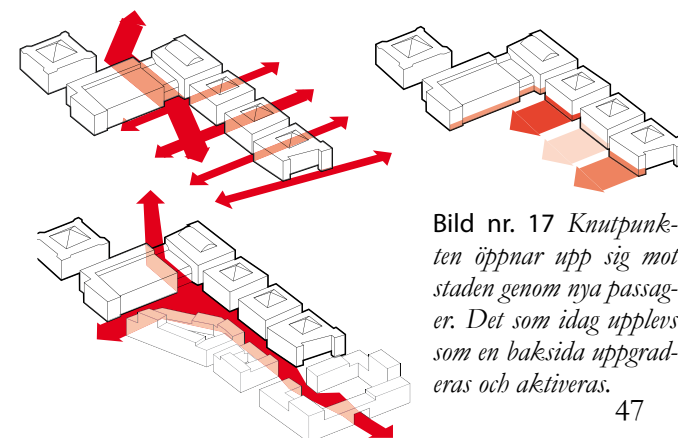


Bild nr. 17 Knutpunkten öppnar upp sig mot staden genom nya passager. Det som idag upplevs som en baksida uppgraderas och aktiveras.

Omdisponerat uppmarschområde

Färjeläger och uppmarschområde rymmer idag flera funktioner såsom uppställningsyta för väntande trafik, biljettförsäljning, tullverksamhet, administrationsbyggnader och personalparkering. Funktionen "effektiv transportled" mellan Helsingborg och Helsingör är av nationellt intresse och ett färjeläge behövs tills en fast förbindelse finns. Planförslaget innebär att uppmarschområde och färjeläge motsvarar nuvarande markanvändning tills dess att en fast förbindelse är upprättad. Om en fast förbindelse skjuts långt fram i tiden och stadsutvecklingen försvåras med nuvarande disponering av uppmarschområdet kan möjligheterna att reducera ytan eller att utnyttja ytan mer flexibelt behöva omprövas.



Bild nr. 18 Illustrationen visar ett alternativ till omdisponering av uppmarschområdet som utarbetats inom studien Access Södra Hamnen 2010. Alternativet förutsätter att delar av funktionerna, administration och uppställning för lastbilstrafiken, läggs längre söderut längs E4an.

Utmaningar

Utmaningen är ett mycket komplext område med funktioner för järnvägstrafik, färjetrafik, stadsbussar, regionbussar och spårväg som ska samsas i centralaste delen av Helsingborg där även handelsstråk och service ska utvecklas längs med Järnväggsgatan. Målsättningen är att omvandlingen av Knutpunkten, nya entréer i söder och ny bebyggelse ska koppla ihop Södercity med Norrcity, och det kommer ställa krav på innehåll och gestaltning längs med Järnväggsgatan för att uppnå denna effekt.

Centrum växer närmre in på färjeläget vilket ställer särskilda krav på bebyggelsen för att klara bullerstörningar och risk från eventuell olycka med farligt gods från uppmarschområdet.

Det är en utmaning att få till gröna miljöer inom området. Förbindelser till de närliggande rekreativa områdena är därför av största vikt. Det är önskvärt att en gångbro över uppmarschområdet mot Oceanpiren skapas tidigt.

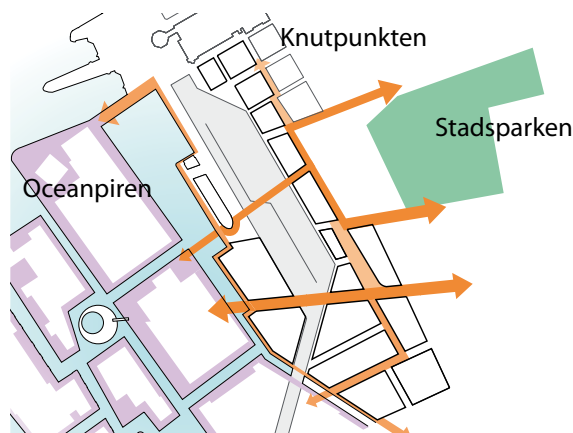


Bild nr. 19 Kopplingar till intilliggande områden och rekreativa kvaliteter så som stadsparken och kajpromenaden är av största vikt.

Etappvis utveckling

Första etappen omfattar i första hand en utbyggnad av stationen och nya entréer i söder vilket planeras att vara färdigt 2018. Det är även en målsättning att tidigt pröva möjligheten med bostadsbebyggelse kombinerat med handel, kontor och service. Det finns även intresse att påbörja en omvandling av befintliga Knutpunkten.

Stadens intentioner är att bygga ut spårvägen i samband med att Södertunneln färdigställs och Järnväggsgatan ska byggas om till en stadsboulevard.

Vid utbyggnad av den första etappen anpassas gångar från stationen och eventuella garagedfarter till högsta högvatten för att klara tillfälliga översvämningar. Området behöver även höjdsättas för att anpassa VA-system och dagvattensystem till stigande havsnivåer. Struktur, lokalisering och utformning av bebyggelse anpassas till omgivningsbuller från trafik på Järnväggsgatan och uppmarschområde samt övrig hamnverksamhet. För att kunna genomföra planerad bostadsbebyggelse krävs åtgärder på reningsverket för att minska luktspridning och risk för smittospridning.

I en andra etapp förtätas området ytterligare med både bostäder, handel och kontor och stärker kopplingen ned mot Campus längs med Järnväggsgatan.

Den tredje etappen omfattar en större exploatering av uppmarschområdet när en fast förbindelse till Danmark har upprättats och Helsingborgs station har byggts ut med fler spår och perronger.



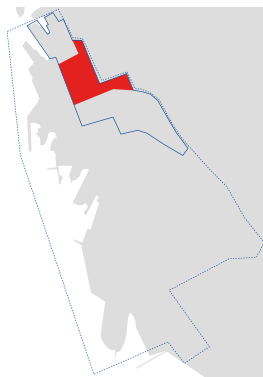
Söder

- Universitetsområdet

Söder – Universitetsområdet år 2035:

Området karaktäriseras av stadspuls och Söders mångkulturella urbana liv. Järnvägsgatan är omformad till en stadsboulevard med spårväg och ett aktivt handelsstråk med flera tvärgående kopplingar till Söder och kanalstråket i Bredgatan. En tydlig entré i norr annonserar området. Lunds universitet, Campus Helsingborg, fungerar som motor i områdets utveckling och härifrån sträcker sig ett stråk av kunskap, institutioner och kultur ner mot Husarplatsen vilket också stärker företags-etableringar.

Vattnet är ständigt närvarande genom den kanal som nu rinner genom området. Längs med kanalen finns ett myller av aktiviteter såsom uteserveringar, service, parker och lektytor. Området väster om kanalrummet präglas av en blandning av olika bostadsmiljöer och företag.

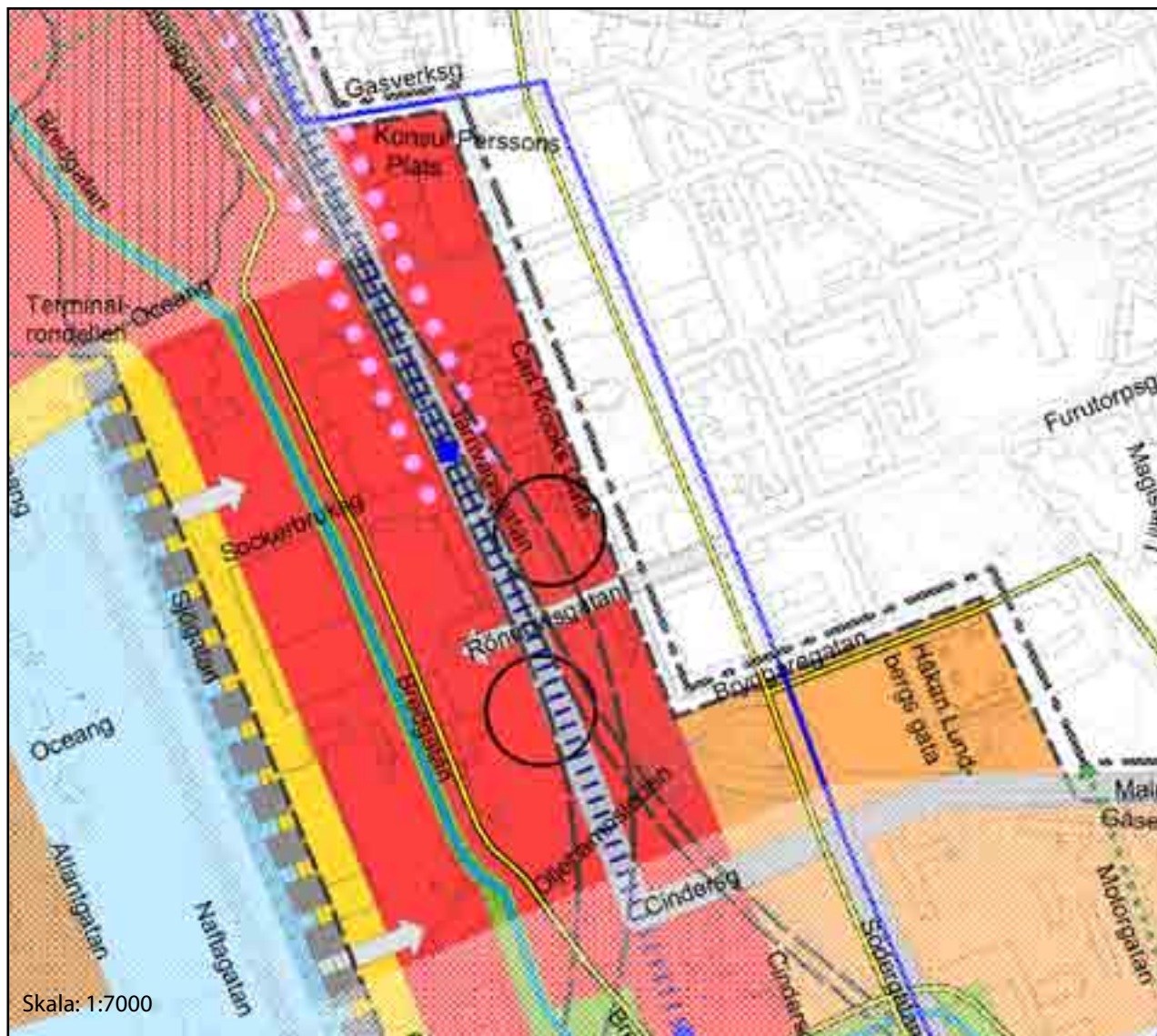


Söder-Universitetsområdet är placerat i H+ områdets mellersta del mellan Södra Hamnen - Knutpunkten samt Oceanpiren i norr och Husarområdet i söder. I väster gränsar området till Hamnen. Området sträcker sig från kvarteren längs Carl Krooksgatan i öster till Sjögatan och Hamnen i väster. Gasverksgratan utgör gräns norrut och Malmöledens förlängning är gränsen i söder.



Markanvändning år 2035

För mer förklaring av Markanvändningskartan se sid. 26-27.



Ställningstaganden för Söder-Universitetsområdet

Gällande detaljplaner inom delområdet är ej förenliga med planförslaget och ska ändras.

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

Inom Söder-Universitetsområdet etableras det blå-gröna stråket i ett tidigt skede för att höja områdets status och attraktion för fortsatt utveckling.

Järnvägsgatan utvecklas till en grön stadsboulevard med spårväg som ryggrad i strukturen.

De två nedersta våningarna på ny bebyggelse längs med Järnvägsgatans östra sida förbereds för utveckling av detaljhandel och service vilket säkerställs i detaljplaner.

Inom delområdet ska behov av 1-2 förskolor, och en grundskola med erfodrade friytor tillgodoses. Möjlighet att samnyttja grundskola med stadsdelen Söder studeras.

Biltrafikens koppling mellan Sjögatan och Järnvägsgatan utformas för att undvika genomfartstrafik.

Grönnytefaktor tillämpas för att säkerställa en miniminivå av grönska även på kvartersmark.

Den successiva utbyggnaden av bostäder och kontor anpassas till omgivande störningar från hamnled och hamnens verksamhet så att goda boendemiljöer uppnås.

Åtgärder på reningsverk kommer att krävas innan området kan bebyggas med bostäder.

Särskild hänsyn ska tas till framtida anslutning av HH-järnvägstunnel för persontrafik.

Grundläggningsmetoder för kvarter med avseende på framtida tunnlar behöver studeras närmare i det fortsatta planarbetet.

Söder - Universitetsområdet idag

Låg tillgänglighet

Området kännetecknas idag av storskaliga trafikmiljöer och låg tillgänglighet. Kopplingarna till området är få och utformningen av gaturummen har gjorts utifrån biltrafikens behov. Järnvägsgatan/Malmöleden med fyra körfält, högt tempo och tung trafik bildar tillsammans med järnvägen en kraftig barriär mot intilliggande stadsdel Söder. Kopplingarna i nord - sydlig riktning är framträdande medan de öst-västliga är få och otidliga.

Stadens mest trafikerade busslinje förbinder Knutpunkten med Planteringen via Oljehamnsleden och Industrigatan. Sjögatan utgör ett centralt stråk för trafik till och från uppmarschområdet där fordonstrafik leds ombord på färjorna.

Den befintliga stadsdelen Söder, öster om området, är en levande stadsdel med en mångfald av funktioner som karaktäriseras av en rutnätsplan från sent 1800-tal. Tidigare var kopplingen till Söder tydlig men idag har området få förbindelser till den omgivande staden.



Bild nr. 21 och 22 Campus Helsingborg ryms i gamla Tretorns gummifabrik. Bilden till vänster visar kontorsbus i kvarteret Leda vid Rönnowsgatan/Bredgatan.

Undantaget är ett tydligt cykelstråk längs Bredgatan som i sin förlängning sträcker sig hela vägen till Råå. Idag finns inga större grönområden inom området.

Universitetet och näringsliv

Dagtid präglas Söder-Universitetsområdet av Campus Helsingborg, en del av Lunds universitet, och av Ikeas omfattande verksamhet. Området har en hög genomströmning av människor under dagtid, men efter arbetsdagens slut lämnar studenter och anställda området då det saknar utbud på kulturella och kommersiella aktiviteter.

Söder-Universitetsområdet har en mångfald av olika branscher. De flesta företagen är verksamma som konsulter inom områdena data, företagsorganisation eller reklam. Den andra dominerande branschen sett till antalet företag är olika slags handel. De största arbetsgivarna inom området är Campus Helsingborg, IKEA och Helsingborgs stad. Uppemot två tredjedelar av företagen är enmansföretag eller småföretag med färre än fyra anställda.



Bild nr. 23 Entrén till Helsingborgs Campus, en del av Lunds universitet.

Kulturmiljö - Söders tidstypiska rutnätsstad

Inom befintlig struktur finns flera historiska byggnader och miljöer som säger något om Helsingborgs historia. Exempel på äldre industriarkitektur är Sockersfabriken och den gamla gummifabriken Tretorn, numera Campus Helsingborg.

Området är en del av Söders rutnätsstruktur som lades fast i en stadsplan från 1876 och 1881 och som därefter har bebyggts under flera årtionden. Rutnätsstrukturen kan vara en mycket stor kulturmiljöresurs. Grundläggande för att bibehålla Söders innerstadskarakter är att inte frångå rutnätsstadens principer med rätvinkligt gatunät, bebyggelse i kvartersgränsen, ett blandat innehåll, varierad utformning, mänsklig skala i gatuplanet och butiker och service i bottenplan längs de viktiga stråken.

Inom Söder-Universitetsområdet är det också intressant att studera hur mötet mellan rutnätsstaden och den storskaliga industrihamnen utformas.

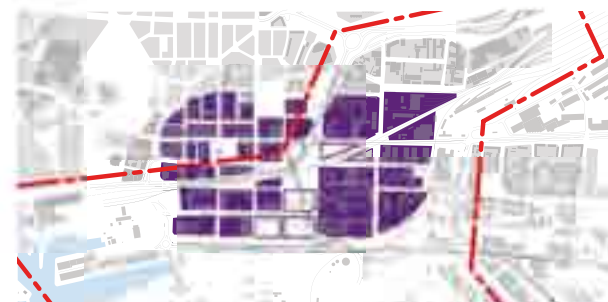


Bild nr. 24 Söder-Universitetsområdet bör till söders rutnätsstruktur från 1870-talet, men separeras idag av Järnvägsgatan och Oljehamnsleden.

Söder-Universitetsområdet i framtiden

Karaktär präglad av Söder

I de norra delarna av området är strukturen tydligt präglad av Söders rutnätsstad som sträcker sig över Järnväggsgatan och ner till det nya området. Järnväggsgatan är omformad till en stadsboulevard med handel, service och stadsliv. Även boendemiljöer är insprängda längs gatans sträckning. Utrymmena för de som går och cyklar är generöst utformade och stadsrummen är gestaltade efter människans behov.

Bredgatan är omformad till ett Blågrönt stråk som i sin förlängning knyter samman havet med Jordbodalen. Längs med det blågröna stråket utvecklas boendemiljöer och en rad aktiviteter, t ex ett attraktivt cykelstråk samt olika publika aktiviteter. Det blågröna stråket sträcker sig genom hela Söder-Universitetsområdet och har sitt utlopp i hamnbassängen i Södra hamnen.

Blandade boendemiljöer och god service

I detta delområde föreslås en centrumutveckling med plats för bostäder, handel, offentlig verksamhet och



Bild nr. 25 Campus öppnas upp mot staden och fungerar som en motor i stadsutvecklingen.

kommersiella lokaler. En genomförd täthetsstudie visar på möjligheter att uppföra ca 2000 nya bostäder inom området. Fortsatta studier kommer dock att krävas för att utreda hur bostadsbyggande kan sammas med ytbehov för andra funktioner såsom handel, kontor, service samt Campus expansion. Då området idag och fortsättningsvis kommer att präglas av universitetets närvaro vore det intressant att pröva möjligheterna att utveckla studentboenden i området. Det kommer även bli viktigt att delar av det stora bostadsbeståndet upplåts som hyresrätter då behoven av denna typ av bostäder är stora i staden och i övriga regionen.

De nya bostäderna kan komma att innebära en befolkning på ca 4000 invånare. Dessa kommer ge upphov till nya behov av service såsom träffpunkter och fritidsaktiviteter, samt en skola och två förskolor. Det är viktigt att planera för skola och förskolor i ett tidigt skede så att lokalbehov och erfodrad friyta kan tillgodoses.



Bild nr. 26 Bredgatan omgestaltas till ett kanalstråk, en del av det blågröna-stråket.

Gröna mötesplatser

Mindre parker av olika karaktär behöver anläggas med koppling till kanalstråket för att försörja stadsdelen med gröna kvaliteter och skapa mötesplatser för universitetet och näringslivet. Grönytefaktorn ska tillämpas i området för att få en grön prägel inom kvarteren.

Pågående arbete - 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. Illustrationerna nedan är idéskisser från pågående arbete.



Bild nr. 27 Järnväggsgatan omgestaltas för att skapa en bättre stadsmiljö och ge plats för den nya spårvägen.

Centrumutveckling och handel

Söder-universitetsområdet är viktigt för cityutveckling som sammankopplar Söder och Norrcity. En utvidgning av centrumhandeln föreslås ske utmed Drottninggatan och Järnväggsgatan ner till nuvarande Malmöleden. Att gå längre söderut är knappast rimligt eftersom city då blir väldigt utsträckt. Ett vidare område innefattar också området väster om Bredgatan ner i höjd med Campus södra gräns. En viktig del av delområdets utveckling är att möjliggöra en expansion av Campus till dess målsättning om 10 000 framtida studenter. Det tvärgående stråket från Gustav Adolfs torg ses som särskilt viktigt.

Fotgängare och cyklister prioriteras

Förslaget innebär att området knyts till sin omgivning på ett betydligt bättre sätt. Fler kopplingar, nedtonad biltrafik, utmärkta förhållanden för fotgängare och cyklister tillsammans med en högklassig spårvagn i ett centralt läge skapar förutsättningar för en god stadsutveckling. En attraktiv cykelväg skapas längs det blågröna stråket.

Hamnleden i väster erbjuder både en bra förbindelse till hamnen/färjorna och tar delar av infartstrafiken. Den nya hamnförbindelsen ger även god tillgänglighet till området väster om det blågröna stråket. För att få en bra struktur i området föreslås två infarter från Sjögatan.

Utmaningar

För att området ska integreras med befintliga Söder krävs flera tvärgående kopplingar över Järnväggsgatan. En passage genom den forna gummifabriken är en intressant möjlighet att tillskapa en koppling. En sådan passage genom byggnaden ska gestaltas med hänsyn

till kulturmiljön. De tvärgående kopplingarna måste också landa i något så att det finns en anledning att röra sig däremellan. Kanalrummet har stor potentiell kraft för områdets attraktivitet och många funktioner förväntas längs kanalen; små parker, mötesplatser, cykelbana samt anslutande bebyggelse med bottenvåningar som rymmer service, restauranger, kontor.

Det är en utmaning att hitta sätt att få området att vara levande och befolkat under utbyggnadstiden. Funktionsblandning eftersträvas samtidigt som det finns befintliga verksamheter med tonvikt på kontorslokaler förutom undervisning. Möjligheterna med ett integrerat stadsuniversitet bygger dels på tillgängligheten för allmänheten inom Campus och dels hur Campus expanderar med t ex undervisningslokaler på Söder.

En förtätning inom området med önskemål om bostäder ställer särskilda krav på utformning och struktur i förhållande till pågående verksamhet inom hamnen med kombiterminal och tekniska anläggningar såsom värmekraftverk och reningsverk. I direkt anslutning till området går farligt gods på Sjögatan och krav på skyddsåtgärder för olycksrisk och buller kan innebära begränsning för var bostäder lokaliseras och utformningen mot Sjögatan. Vid ny bebyggelse krävs en anpassning till klimatförändringar och stigande havsnivåer för de områden och byggnadsdelar som ligger under 3,5 m ö h. Val av skyddsåtgärd som höjning av mark, mur eller särskilda krav på bottenvåningar är beroende av befintliga byggnader, Sjögatans läge och hur hamnens samhällsviktiga anläggningar är tänkta att skyddas.

Etappvis utveckling

I en första etapp sker en utbyggnad som rymmer både bostäder och kontor. I samband med den första utbyggnadsfasen ska även kanalstråket etableras genom hela Universitetsområdet. Det innebär att områdets höjdsättning i relation till kanalstråkets läge och anpassning till stigande havsnivå för VA-system och dagvattensystem bör lösas för området i sin helhet.

Järnväggsgatan anläggs med en ny sträckning och utformning efter 2018 vilket ger möjlighet att förtäta med ny bebyggelse på den östra sidan av Järnväggsgatan och upprätta kopplingar och passager på den västra sidan genom Campus.

Målsättningen är att byggnation av Hamnleden påbörjas 2013 vilket innebär att Sjögatan kommer anpassas till en hamnledsfunktion och förlängas söderut. In- och utfarter från Universitetsområdet och bullerskyddsåtgärder behöver studeras tillsammans mellan hamnledsprojektet och H+ projektet.

Innan någon etapp som rymmer bostadsbebyggelse kan genomföras krävs att reningsverkets luktstörningar har åtgärdats. Även omgivningspåverkan från reservkraftvärmeverket behöver åtgärdas för att minska bullerstörningar. Struktur, lokalisering och utformning av ny bebyggelse anpassas till omgivningsbuller från Hamnleden, kombiterminalen, uppmarschområdet och Järnväggsgatan.

Målsättningen är att kunna fortsätta förtätningen av området med bostäder, kontor och service i en ganska snabbt takt under perioden fram till 2020, under förutsättning att det finns ett intresse på byggmarknaden och att det balanseras med bostadsutbyggnad i staden som helhet.

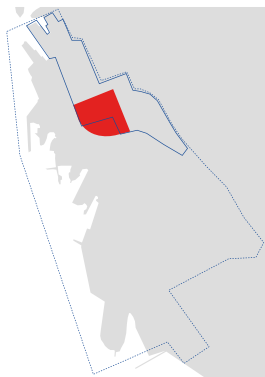


Husarområdet

Husarområdet år 2035:

Husarområdet präglas av att den stora kaserngården har återupprättats och omgärdas av de historiska funktionsbyggnader som har bevarats. Kaserngården har utvecklats till en populär stadspark som utnyttjas av skolor, institutioner och företag på vardagarna och fylls av lediga helsingborgare till helgen. Det blågröna stråket är centralt på Husarplatsen med en större vattenattraktion. I de befintliga byggnaderna, samsas Rönnowska skolans olika yrkesutbildningar med andra kulturinstitutioner och företag. Ny bostadsbebyggelse omgärdar Husarplatsen med stor variation i storlek och form.

Spårvägen går rakt genom området. Även cyklisterna har en gen och snabb väg genom området. Lokalgatorna är utformade för låga hastigheter och mycket stadsliv. Längs Sandgatan har ett servicesstråk etablerats som länkar samman området med Gäseback.

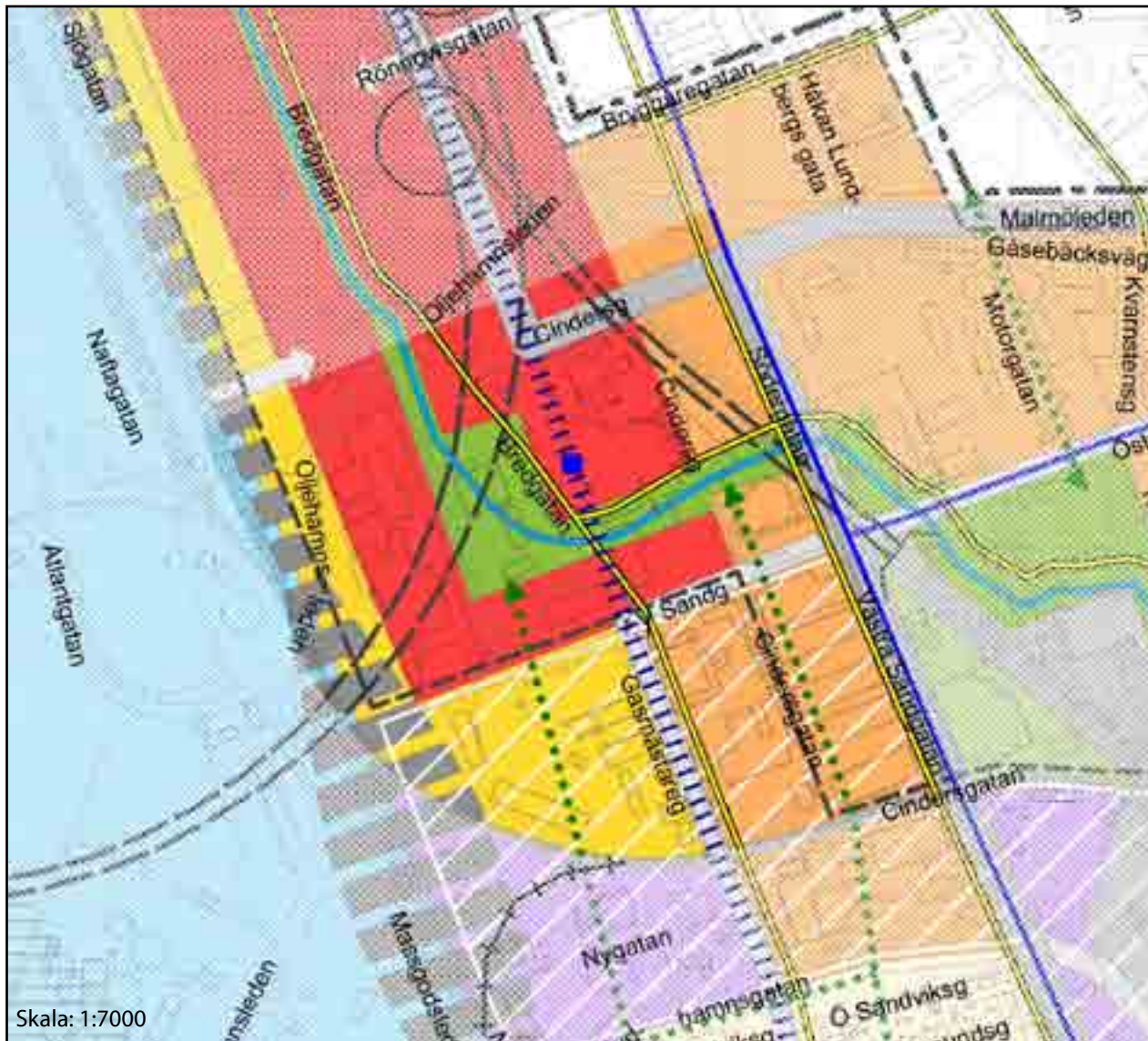


Husarområdet är placerat i H+ områdets södra del och gränsar till Gäseback i öster och hamnen i väster. Söder om området ligger Planteringen. Området mellan Husarområdet och Planteringen ingår i FÖP H+ utredningsområde.



Markanvändning år 2035

För mer förklaring av Markanvändningskartan se sid. 26-27.



Ställningstaganden för Husarområdet

Gällande detaljplaner inom delområdet är ej förenliga med planförslaget och ska ändras.

Kulturmiljön blir navet i Husarplatsens utveckling. Karaktärsskapande byggnader bevaras och kaserngårdens ursprungliga form återskapas.

Husarplatsen utvecklas till en stadspark med ett vattenstråk och försörjer intilliggande stadsdelar med större grönområden och friytor för spontan och organiserad idrott.

Ny bebyggelse för bostäder och offentliga funktioner omgärdar Husarplatsen med stor variation i storlek och form.

Grönytefaktor tillämpas för att säkerställa en miniminivå av grönska även på kvarteretsmark.

Spårvägen dras genom Husarplatsen och förstärker kopplingen till Planteringen. Hållplatsen på Husarplatsen blir en viktig nod i området.

Tallskogsleden förlängs till det blågröna stråket och etablerar gröna kopplingar från centrum och söderut.

I omvandlingen av Husarområdet säkerställs möjligheterna till utveckling av Rönnowska skolan.

Inom delområdet ska behov av 1-2 förskolor, och en grundskola med erforderade friytor tillgodoses. Lokalisering av dessa sker med fördel i anslutning till Husarplatsen.

Utformning av Hamnleden väster om Husarområdet anpassas till intentionerna med Husarområdet.

Södra spetsen ingår i utredningsområdet och ska studeras vidare innan detaljplaneprocess påbörjas.

Den successiva utbyggnaden av bostäder och kontor anpassas till omgivande störningar från hamnled och hamnens verksamhet så att goda boendemiljöer uppnås.

Husarområdet idag

Husarregementet, en outnyttjad potential

Gatustrukturen inom området är anpassad till storskalig biltrafik och saknar orienterbarhet. Husarområdet är idag tydligt avskilt från den östra delen av Gåsebäck av järnvägsspår. Idag finns inga grönområden utöver den öppna platsen vid Husarregementet som används av Rönnowska skolan.

Det mest karaktärsskapande inom området är det gamla Husarregementet som lades ner vid förra sekelskiftet. Regimentet som senare blev slakteri och idag delvis nyttjas som yrkesskola, har möjligheter att bli en särpräglad stadsmiljö i det framtida Helsingborg. Den ursprungliga bebyggelsen, som i hög grad finns kvar, är av hög arkitektonisk kvalitet. Förutom att bebyggelsen förmedlar en epok av militärhistoria är den intressant som miljö med likartade tegelbyggnader runt kaserngården. Byggnaderna är i ursprungligt skick och bildar ett gemensamt torgrum, avgränsat från staden i övrigt. Husarregementet är en del av Helsingborg som befästningsstad och kan knytas till riksintresse kulturmiljö. Bredgatans dragning snett över Husarregementets kaserngård är ett spår från en tid då funktionella trafiktekniska lösningar värderats högre än etablerad bebyggelsestruktur.

Näringsliv

Verksamheterna i Husarområdet består främst av funktioner som kräver god tillgänglighet för fordonstrafik, så som tillverkning, teknisk infrastruktur, byggverksamhet och postterminal, men även handel, transporter och utbildning. I området finns en bredd av branscher med ett litet antal företag i varje. De företag som har flest antal anställda är Öresundskraft, Posten och Rönnowska gymnasieskola. Majoriteten av företagen är småföretag med färre än fyra anställda.

Husarområdet i framtiden

Trivsamma boendemiljöer

Karaktären i Husarområdet är tät och småskalig med bebyggelse på 2-5 våningar med plats för bostäder, offentlig verksamhet samt inslag av kommersiella lokaler. En genomförd täthetsstudie visar på möjligheter att uppföra ca 700 nya bostäder inom området. Omkring 60 procent av BTA förväntas bli bostäder varav målet är att en tredjedel blir i form av hyresrätter. Här avsätts också plats för vårdboenden samt trygghetsboende.

Framtidens skola

Täthetsstudien uppskattar att 700 bostäder kan möjliggöras i Husarområdet, vilka förväntas generera en befolkning på ca 1500 invånare och ett behov av 1-2 förskolor och en grundskola. Dessa kan med fördel lokaliseras intill Husarplatsen. Att samlokalisera delar av servicen t ex förskola och skola med allmänna aktivitetsytor bör prövas för ett effektivt markutnyttjande.

Möjligheten att samnyttja en skola med boende i Söder-universitetsområdet bör undersökas. Det vore positivt att lokalisera en attraktiv profilskola inom Husarområdet. Ett ”flaggskepp” som kan locka elever från hela staden och främja integration och rörelse mellan de nya och gamla stadsdelarna.

Rönnowska yrkesskola ges goda möjligheter att finnas kvar och utveckla sin verksamhet inom delområdet. Husarplatsens geografiska närhet till Universitetet är en styrka som kan utvecklas. Här finns goda möjligheter att skapa en dynamisk stadsintegrerad utbildningsmiljö med kopplingar både till universitetet och näringslivet. Möjligheten att utveckla ett kunskapsintensivt stråk från universitetet till Husarplatsen undersöks.

Husarplatsen som stadspark

Den stora kaserngården, vars form har återskapats, utvecklas till en stadspark som rymmer grönska och möjligheter till lek och idrott. Det blågröna stråket letar sig fram mellan befintliga byggnader. Grönskan och vattnet gör tillsammans med nya kultur- och sportprogram Husarplatsen till en levande mötesplats. Med tanke på det stora antalet boende behöver parker och innergårdar särskilt utformas för förskolor och grundskolors olika behov.

Mobilitet - fotgängare och cyklister prioriteras

Förslaget innebär att området knyts till sin omgivning på ett betydligt bättre sätt. Fler kopplingar, nedtonad biltrafik och en attraktiv cykelväg längs det blågröna stråket skapar tillsammans med en högklassig spårsvagn förutsättningar för god stadsutveckling. En planerad spårväghållplats i Husarplatsens östra del bidrar till stadslivet.

Hamnleden i väster erbjuder både en bra förbindelse till hamnen/färjorna och tar delar av infartstrafiken. Den nya hamnförbindelsen ger även god tillgänglighet till området väster om det blågröna stråket.



Bild nr. 29 Husarplatsen blir en levande stadspark.

Utmaning

Att omvandla Husarområdet och återställa kaserngården med park och rekreationsyta och samtidigt behålla pågående utbildningar.

Omlokalisering eller förändring av verksamhet som inte är förenlig med bostäder, större samlingslokaler etc. Inom fastighet Arabien finns tillstånd för miljöfarlig verksamhet som inte är förenlig med föreslagen bostadsbebyggelse. Verksamheten är delvis under avveckling.

Etappvis utbyggnad

I en första etapp är målsättningen att återställa kaserngården och bygga Husarplatsen i form av en park med många funktioner, vilket förväntas ske i perioden 2020-2030. Parallellt sker en utbyggnad av bostadsområden och förskola öster om Husarplatsen. Genomförandet av Husarplatsen innebär att det blågröna stråket förlängs från Universitetsområdet genom Husarområdet.

Nuvarande skolor och utbildningar inom området ska finnas kvar men kan komma behöva omdisponera sina lokaler.

Innan någon etapp som rymmer bostadsbebyggelse kan genomföras krävs att miljöfarlig verksamhet strax söder om Husarområdet har omprövat sina tillstånd med en begränsning av omgivningspåverkan eller har avvecklats. Struktur, lokalisering och utformning av ny bebyggelse anpassas till omgivningsbullen från Hamnleden, kombiterminalen och Malmöleden.

En andra utbyggnadsetapp omfattar en större utbyggnad av bostäder, kontor, skola m m väster och norr om Husarplatsen.

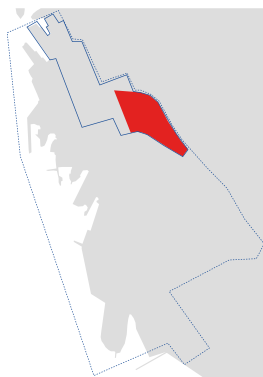


Gåsebäck

Gåsebäck år 2035:

Området har vuxit fram genom en långsam process och karaktäriseras nu av småskalighet, mångfald och brokighet. Här samsas verksamheter med boende och ett spirande kulturliv i form av ateljéer, replokaler och utställningslokaler. Flera befintliga byggnader har bevarats och ligger nu insprängda i den nya strukturen. Tillsammans med nya mindre institutioner bidrar de till områdets karaktär av kreativitet och täthet. Tack vare bra kopplingar för fotgängare och cyklister till Söder, Närlunda och Planteringen har området blivit väl integrerat i staden.

Genom området sträcker sig en park med stor variation och centralt i parken rinner den bäck som kommer från Jordbodalen öster om Malmöleden och fortsätter vidare till Husarområdet och omvandlas i universitetsområdet till en stadskanal.



Gåsebäck är placerat i H+ områdets sydöstra del. Området är beläget mellan Malmöleden i Öster och Södergatan i väster. I norr avgränsar Malmöleden och i söder godsbangården. Öster om Gåsebäck ligger bostadsområdet Närlunda. Höjdskillnader försvårar kopplingar mellan områdena.



Markanvändning år 2035

För mer förklaring av Markanvändningskartan se sid. 26-27.



Ställningstaganden för Gåsebäck

Gällande detaljplaner inom delområdet är ej förenliga med planförslaget och ska ändras.

Staden arbetar för att befintliga lokaler bibehålls för att främja det etablerade kulturlivet och småföretagare.

Möjligheten att omvandla befintliga industrilokaler till bostäder eller andra funktioner bör utredas närmare.

I Gåsebäck finns platser där kreativa boendeformer prioriteras. Området ger möjlighet att kombinera boende med verksamhet inom enskilda fastigheter.

Inom delområdet ska behov av 1-2 förskolor, med erforderade friytor tillgodoses. Lokalisering av dessa sker med fördel i anslutning till det Blågröna stråket.

I Gåsebäck är det blågröna stråket av naturlig karaktär och stort nog att rymma olika parkrum med olika aktiviteter som spontanidrott, och lek. En gång- och cykelförbindelse anläggs inom stråket.

Grönytefaktor tillämpas för att säkerställa en miniminivå av grönska även på kvartersmark.

En ekodukt etableras mellan Gåsebäck och Jordbodalen och kopplar samman H+ med Helsingborgs befintliga grönstruktur.

Omvandling av Gåsebäck med bostadsbebyggelse föregås av detaljplanläggning.

Gåsebäck idag

Småskaligt industriområde

Gåsebäck är ett småskaligt och renodlat industriområde. Området bär spår från flera tidsepoker, men präglas särskilt tydligt av bebyggelsen från 1930- och 40-talen. Blandningen av bebyggelse och verksamheter skapar tillsammans med ett spirande förenings-, ateljé- och musikliv områdets speciella karaktär och charm. Området med sin industriella karaktär ger upphov till en spännande, brokig och kreativ atmosfär. En nyttillkommen populär offentlig verksamhet är ”Jutan”, som bidrar till liv i området. Byggnaden är en gammal jutefabrik som gjorts om till skate- och boulehall med café och ungdomsverksamhet. Trots det centrala läget är stora delar av Gåsebäck isolerat från omkringliggande stad och dessutom klivet i två delar av järnvägsspår och en vägbro.

I öst möter Gåsebäck Landborgen och stadsdelen Närlunda. Socioekonomiskt är Närlunda präglad av en relativt ung befolkning och en stor del av de boende är födda i andra länder än Sverige. På Närlunda finns två förskolor samt vårdboende och en vårdcentral.



Bild nr. 31 I Gåsebäck finns många små verksamheter.

Strukturen är en kulturmiljöresurs

Kombinationen av 1870-talets rutnätsstruktur, i kvarteren närmast Sandgatan och Södergatan, och det tidiga 1900-talets medeltidsinspirerade oregelbundna stad syns tydligt i Gåsebäck. De äldsta industribyggnaderna berättar om hur Helsingborgs företag var kopplade till jordbruksexporten. Jutefabriken försåg Helsingborg med säckar för spannmålexporten och lokverkstäderna visar på järnvägens stora betydelse för just jordbruksexporten. Kulturmiljön är en mycket stor resurs för framtiden genom områdets mångfacetterade men ändå helgjutna karaktär, de både raka och vinklade gatuperspektiven, blandningen av innehåll i stadsdelen och flera byggnader av hög kvalitet.

Brist på grönska

Idag finns inga grönområden på Gåsebäck. Den grönska som finns begränsas till buskplantering kring parkeringsplatser, fotbollsplan vid brandstationen och fin trädplantering på Motorgatan.



Bild nr. 32 Jutefabriken är exempel på fin industriarkitektur inom delområdet. Idag rymmer byggnaden bland annat en skateboardhall.

Utformat efter bilens förutsättningar

Gåsebäck ligger inkapslat mellan storskaliga trafik-anläggningar. Endast ett fåtal kopplingar finns till och från området. Gatumiljöerna är utformade efter bilens förutsättningar. För fotgängare och cyklister känns det ofta otryggt och osäkert att vistas i området. Ett av stadens huvudcykelstråk ligger i östra delen. Busstrafiken har idag låg täckning i Gåsebäck.

Levande och brokigt näringsliv

Näringslivet i Gåsebäck uppvisar en mångfald av branscher med ett relativt litet antal företag inom respektive bransch. I Gåsebäck finns en blandning av verksamheter med allt ifrån motorverkstäder, maskinhandel och tillverkning av medicinsk utrustning till reklambyråer, tryckerier, reklamfotografer och grafiska designers. Utgivning av böcker och dataspel samt ljudinspelningar förekommer också. Handel är den dominerande näringsgrenen som representerar 32 procent av alla företag i området.



Bild nr. 33 Svabns tryckeri 1937.

Framtidens Gäsebäck

Tät och småskalig bebyggelse

Karaktären i Gäsebäck är småskalig och tät. De flesta byggnader är 2 till 3 våningar. Enstaka hus är upp till 6 våningar. Trots låg bebyggelse ger den täta stadsstrukturen ett relativt högt exploateringsstal på kvartersnivå. Gäsebäcks struktur består av kvarter i hög grad uppbyggda kring befintligt gaturumsnätverk med småskalig bebyggelse, passager och gränder genom ett finmaskigt nätverk av öppna dagvattenkanaler som ansluter till det blågröna stråket. Flera befintliga byggnader kommer att bevaras och ligga insprängda i den nya strukturen. Brandstationen och Jutan är två av de äldre byggnaderna som skulle kunna bidra till områdets karaktär.

Det blågröna stråket är karaktärsskapande och binder genom sin sträckning samman områden i Gäsebäck med värdefull kulturmiljö. Södergatan avslutas vid Jutan med en park och ett flertal mindre institutioner utspridda i området. Tillsammans med tät och småskalig bebyggelse ger dessa området en kreativ karaktär.

Blandad och livskraftig stadsdel

För Gäsebäck föreslås en utveckling med fokus på blandade funktioner. Gäsebäck utvecklas på sikt till ett område med produktion, offentlig verksamhet och boende. Omkring 70 procent av BTA förväntas bli bostäder i varierande storlekar, varav ca 50 procent hyresrätter. En genomförd täthetsstudie visar att utvecklingen i området kan antas generera ca 800 nya bostäder. I området kan med fördel alternativa boendeformer prövas med avstamp i områdets spännande karaktär av brokighet och småskalighet. Möjligheten att omvandla befintliga byggnader till bostäder bör utredas närmare i den fortsatta planeringen. De nya bostäderna i stadsdelen kan komma att innebära en

befolkning på ca 1700 invånare, vilket kan antas generera ett behov av ca 1-2 förskolor. Möjligheten att kombinera förskola med andra funktioner bör prövas, exempelvis förskolelokaler i bottenvåningen på bostadshus.

Mångfald av verksamheter

I området prioriteras en fortsatt mångfald och småskalighet. Områdets största företag Becton Dickinson Infusion Therapy, kommer inom en snar framtid att flytta verksamheten från Helsingborg. Ytan där verksamheten bedrivs idag sammanfaller delvis med det föreslagna blågröna stråket vilket ger möjligheter för en framtida utveckling av detta. Det finns dock verksamheter och byggnader inom området för det blågröna stråket som, på grund av sin funktion och/eller kulturmiljöresurs, bör bevaras. Det kommer därför att behövas en fördjupad diskussion kring vilka ytor som krävs för att kunna få in olika stadsparks kvaliteter i stråket.

Integrerad med staden

Förslaget innebär stora förändringar för Gäsebäcks trafiksituation. Området blir betydligt bättre kopp-



Bild nr. 34 Gäsebäck utvecklas under en lång tid. Gammalt blandas med nytt.

lat till sin omgivning och förutsättningarna att röra sig till fots, med cykel och resa kollektivt förbättras avsevärt med gaturum i mänsklig skala, egna körfält och hög prioritet för kollektivtrafiken. Malmöleden kommer även fortsättningsvis att vara en av stadens huvudinfarter. Sänkt hastighet, färre körfält och fler kopplingspunkter skapar emellertid helt nya förutsättningar för stadsutveckling. I ett tidigt skede kan kopplingar till Gäsebäck, Närlunda och mot Söder skapas. På sikt kan fler kopplingar bli möjliga. Sandgatan utvecklas till en central axel genom Gäsebäck, från Husarregementet till Malmöleden och på sikt även till Närlunda.

I H+ manualen föreslås en uträtning av Malmöleden, där vägen inordnas i rutnätstadens struktur. Markanvändningskartan visar föreslagen ny stäckning, men inga fördjupade analyser i relation till nuvarande läge har gjorts. Kollektivtrafik på Sandgatan ger en bra täckning av området och runt hållplatserna kan handel och service utvecklas. I Gäsebäck blir det betydligt mer attraktivt att cykla genom ett tätt cykelnät kopplat till stadens övriga cykelnät.



Bild nr. 35 En framtida vy från Gäsebäck. I fonden av Östra Sandgatan syns förslag till ny högre punktbekbyggelse på Närlunda.

Grön karaktär

Det blågröna stråket från Jordbodalen mot Husarregementet och kanalen avses bli stommen i den framtida grönstrukturen. Den gröna delen av det blågröna stråket är också en buffert och övergångszon till järnvägsområdet. Sidan mot järnvägen är vildare och mer naturlig än sidan in mot staden. Trygghet och överskådlighet är viktigt, då kopplingen ska fungera som en transportådra för mjuka trafikanter. Med en förändrad trafiksituation på Malmöleden kan Landborgens natur- och rekreationspotential utvecklas. Den västvända slutningen kommer då bli en tillgång för både Gåsebäck och Närlunda och sammanlänka de två stadsdelarna.

En större park föreslås centralt i området intill vagnverkstaden för att erbjuda plats för till exempel grön oas, naturlek, spontanidrott, mm. I anslutning till Sandgatan föreslås en större grön plats, kallad Gåseplatsen. Kopplingar norrut mot Sturzenbeckers park och söderut mot Planteringen är viktiga att åstadkomma, liksom ett antal mindre platser och parker. För att främja grönska på kvartersmark ska grönytefaktorn tillämpas i området.

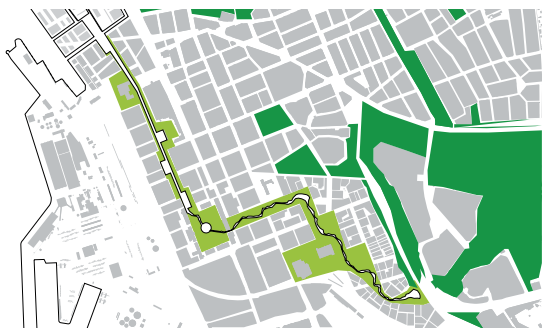


Bild nr. 36 Bilden visar en alternativ dragning av det blågröna stråket, mer centralt i bebyggelsen, genom Gåsebäck.

Alternativ dragning genom Gåsebäck

Inom ramen för strukturarbetet har olika dragningar av det blågröna stråket studerats. Den dragning som redovisas i markanvändningskartan anses mest lämplig genom att den tillför kvaliteter och bedöms ha god genomförbarhet. Om föreslagen sträckning av något skäl inte är framkomlig bör alternativa dragningar studeras. Den precisa dragningen genom Gåsebäck kan komma att påverkas av en rad frågor, bland annat lokalisering av skolor och förskolor. Det blågröna stråket är utformat som en helhet. Den nordliga mer urbana delen är beroende av den mer naturliga delen i söder. Det är därför viktigt att bibehålla stråkets karaktär och generösa ytor oavsett dragning.

Utmaningar

Omvandlingen av Gåsebäck kommer att ske över lång tid och därför är det av betydelse att i ett tidigt skede få till bra kopplingar mot Husarområdet via Sandgatan, Planteringen via Hästhagsvägen och mot Söder via Södergatans förlängning. Möjligheten att bygga om Malmöleden och omvandla nämnda gator i ett tidigt skede kan vara ekonomiskt svårt utan exploateringsprojekt i anslutning till dessa gator. Ny bebyggelse i anslutning till Malmöleden kräver särskild utformning av kvarter och fasader för att klara bullernivåerna.

När en större förändring sker i Gåsebäck är utmaningen att den successiva omvandlingen medger en småskalighet och en blandning av gammalt och nytt så att småföretagare och kulturförvaltare har en möjlighet att finnas kvar. Inför omvandlingen behöver ytor planeras in för framtida förskolor, skolor och service, såsom livsmedelsbutik.

En del i omvandlingen är också att höja kvaliteten genom ökad andel grönska. När det blågröna stråket är genomförbart beror på ägarstruktur och intresse för förändring från fastighetsägare. Möjligheterna att öka andelen grönska i ett tidigt skede och att kunna anlägga temporära rekreationsytor bör därför studeras.

Ettappvis utbyggnad

En större omvandling och förtätning av Gåsebäck planeras först om 15-20 år och takten för denna omvandling från verksamhetsområde till ett blandat bostadsområde styrs av fastighetsägarnas intresse av förändring. Fortsatta studier kring planeringsförutsättningar och framtida struktur av Gåsebäck kommer krävas innan en större förändring påbörjas.

Norr om Malmöleden pågår förtätning av kvarteret Norrland med bostadsbebyggelse och önskvärt är en fortsatt förtätning norr och söder om Malmöleden. Brandkåren är i behov av moderna byggnader anpassade till verksamheten och inom en tioårsperiod kan delar av nuvarande brandstationen omvandlas till exempelvis kontor, kultur och service. Sandgatan byggs om i samband med Södertunneln vilket ger en bättre koppling in i Gåsebäck och kan medföra att förändringar kan ske längs med Sandgatan.

Genomförandet av ett Blågrönt stråk genom Gåsebäck och fram till Jordbodalen är önskvärt inom en 15 års period för att få ett sammanhängande rekreationsstråk ut till Öresund och för att höja områdets kvaliteter vilket troligtvis bidrar till ett ökat exploateringsintresse. För att inte tappa grundidén om detta stråk bör en temporär koppling från Jordbodalen genom området mot Husarområdet etableras. Det kan innebära trädplanteringar och temporär grönska på outnyttjad mark.

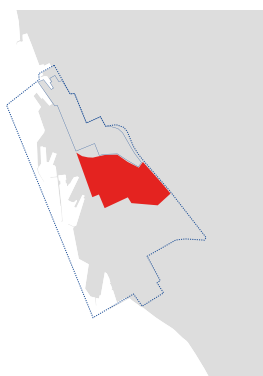


Planteringen

Planteringen år 2035:

Planteringen centrum har utvecklats till ett tydligt kvarterscentrum med butiker och service. Denna utveckling har stöttats av Wienertorget omgestaltning som inneburit att platsen öppnats upp och ny bebyggelse uppförts med publika lokaler i bottenplan. Spårvägen fungerar som en motor i utvecklingen. Med snabba förbindelser till stora delar av staden har de boende på Planteringen nu lätt att ta sig in till centrum. Förbindelserna har även fått allt fler helsingborgare att upptäcka Planteringen spännande karaktär av mångfald och mångkultur. Att det är lätt att ta sig runt i området till fots och med cykel bidrar ytterligare till ett ökat folkliv i området.

Industrigatans roll i området har förstärkts genom utvecklingen av tidigare gömda kvaliteter. Ny bebyggelse kring Wienertorget och kvarteret Lux har placerats mot Industrigatan och stärker på så sätt gaturummet. Planteringen gröna karaktär har stärkts genom kompletterande planteringar och utveckling av parkmark.



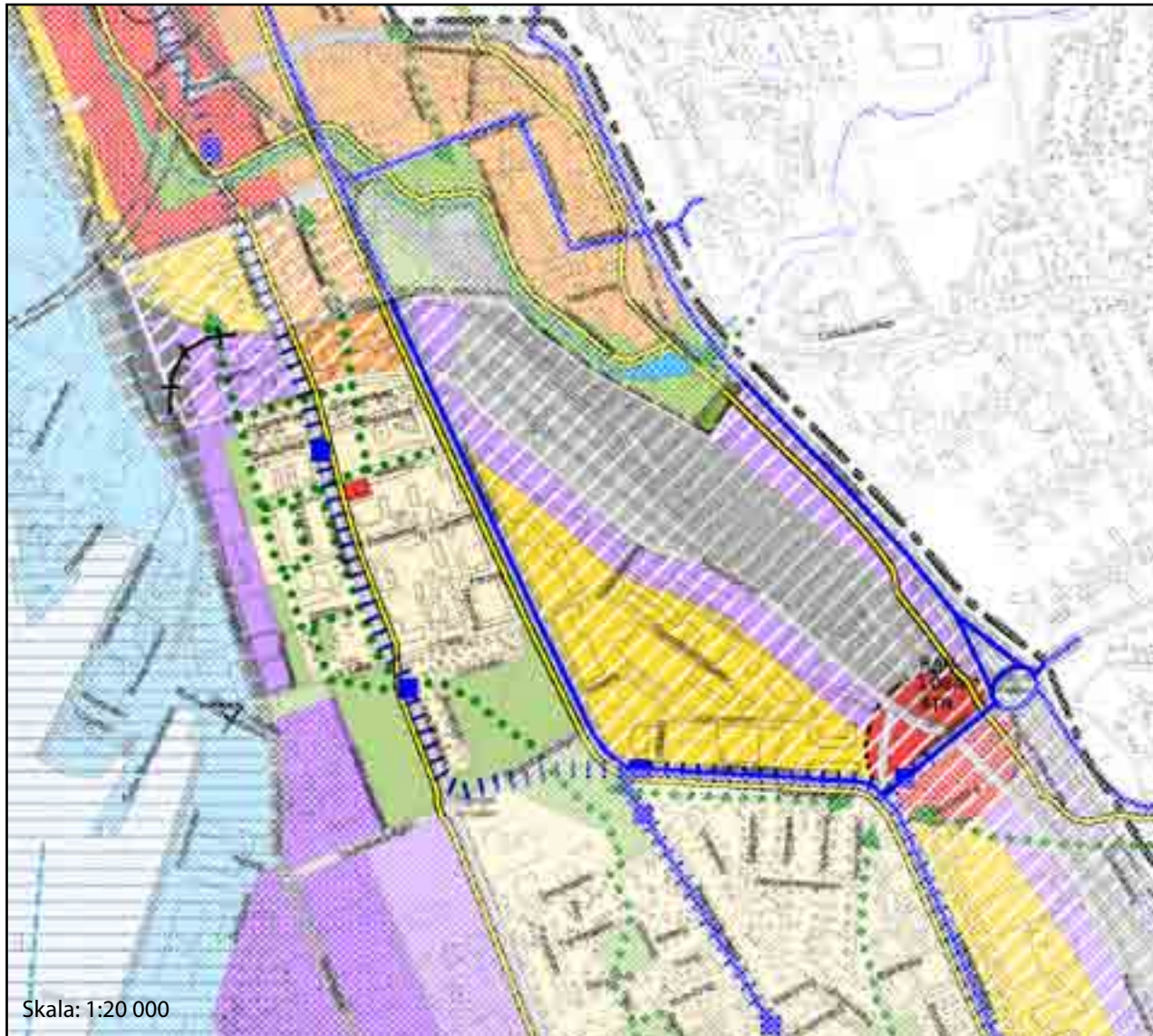
Planteringen ingår inte i H+ området, men i FÖP H+ området. I väst gränsar området till Hamnen och i söder till bostadsområdet Miatorp. I öster gränsar Planteringen till rangerbangården. Den enda befintliga kopplingen mellan Elineberg och Planteringen är idag Ramlösa station. Delområdet Planteringen innefattar bostadsområdet Planteringen och verksamhetsområdet Hästhagen som ingår i FÖP H+ utredningsområde.



Bild nr. 37

Markanvändning år 2035

För mer förklaring av Markanvändningskartan se sid. 26-27.



Ställningstaganden för Planteringen

Planterings centrum förstärks som lokalcentrum med större utbud av butiker och service.

Spårväg dras genom Planteringen i Industrigatan och förstärker kopplingen till centrum.

Attraktiva gång- och cykelvägar utvecklas i området med tydliga kopplingar till Husarområdet, Campus och Gäsebäck.

Tallskogsleden förlängs så att leden förbinder Råå Vallar med det blågröna stråket i Husarområdet med vidare koppling mot Landborgen.

Grönytefaktor tillämpas för att säkerställa en miniminivå av grönska även på kvartersmark.

En eventuell förtätning i befintliga bostadsområden ska föregås av utredning kring störningar och detaljplanläggning.

Hästhagen ingår i föreslaget utredningsområde och omvandling ska föregås av fördjupade studier.

En särskild utredning ska genomföras kring utvecklingen av området mellan Sydhamngatan och hamnspåret för att överbygga och binda samman ny bebyggelse inom Husarområdet med Planteringen.

Befintlig markanvändning. Bostadsområde säkerställs genom översyn av gällande detaljplaner.

Planteringen idag

Brokigt med stark identitet

Planteringen exploaterades under 1800-talet utan reglerande byggnadsstadgar. Så småningom investerade staden i järnvägssträckan mellan centrala staden och Råå. Tågbanan fick stor betydelse för Planterings utveckling och vid förra sekelskiftet kom den storskaliga industrin till området.

Dagens brokiga bebyggelse är en följd av att det länge saknades en stadsplan för Planteringen. Blandningen av villor, flerbostadshus, affärslokaler och radhus ger området en stark arkitektonisk identitet. Området genomgick en kraftig sanering på 1950-talet i samband med planerandet av sydhamnen. 1975-1990 kom nästa saneringssvåg, då dock en del äldre bebyggelse lämnades kvar på spridda platser. Framförallt räddades en klunga hus i kvarteret Palmen västra och östra, som ännu utgör en unik miljö.

Äldre strukturer, som de långsmala tomterna, tillsammans med kulturhistoriskt värdefulla objekt från olika tidsepoker är centrala för områdets kulturhistoriska värde. Den lilla relativt välbevarade rest av den smala



kvartersbebyggelsen i Raus plantering, som finns vid Västra respektive Östra Sandviksgatan, skulle kunna utgöra en mycket stor kulturmiljöresurs. Kvaliteten på arkitekturen är relativt hög även om det rör sig om traditionella sena 1800-talsbyggnader. Stadsbyggnadsformen är tämligen unik med de smala kvarter som bildats utifrån smala fastigheter, som både skulle ha anslutning till landsvägen och stranden.

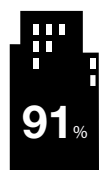
Planteringsvägen är intressant ur kulturmiljösynpunkt då den fungerat som en huvudaxel genom området. För Planteringen finns ett bevarandeprogram som är lämnat till KF för antagande. Hästhagen har inte studerats ur ett antikvariskt perspektiv. Detta arbete kvarstår.

Hyresrätter och en ung befolkning

Planterings bostadsbestånd är kraftigt präglad av hyresrätter. 91 procent av bostäderna är upplåtna som hyresrätt. I området bor ca 2800 personer och prognoser inför framtiden tyder på en ökning de kommande åren. Generellt kan sägas att befolkningen är ung.

Upplåtelseformer:

Hyresrätt



Planteringen



Helsingborg

Enskilt ägande/bostadsrätt



Planteringen



Helsingborg

Socioekonomiskt präglas området av en låg andel förvärvsarbete, låg andel med eftergymnasial utbildning och låga medelinkomster. Ohälsotalen är höga. Under 90-talet flyttade många utrikes födda in i området och idag är andelen med utländsk bakgrund över 50 procent.

I den norra delen av området finns ett litet centrum med livsmedelsaffär och vårdcentral. Det finns även en grundskola, samt fem förskolor, ett familjedaghem och flera fritidsgårdar.

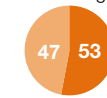
Näringsliv och verksamheter

Planterings relativt tätbefolkade bostadsområden omgärdas av industrier och tunga transportleder. Omkring en tredjedel av företagen på Planteringen är verksamma inom handel vilken till största delen bedrivs med olika sorters livsmedel, frukt och grönt, hushållsvaror, virke och byggmaterial samt personbilar.

Medelstora branscher sett till antalet företag är byggverksamhet och transporter. Majoriteten av verksamheterna är småföretag med färre än fyra anställda. Planterings största företag är AB Ph Nederman & Co, Lernia och Effekt personal. De flesta verksamheter är belägna i verksamhetsområdet Hästhagen.

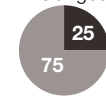
utländsk bakgrund

Planteringen



■ Utländsk bakgrund
■ Ej utländsk bakgrund

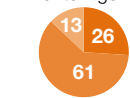
Helsingborg



■ Utländsk bakgrund
■ Ej utländsk bakgrund

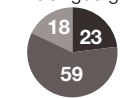
åldersfördelning

Planteringen



■ 0-19 år %
■ 20-64 år %
■ 65+ år %

Helsingborg



■ 0-19 år %
■ 20-64 år %
■ 65+ år %

Planteringen i framtiden

Hög framkomlighet för biltrafikanter

Utmed Industrigatan, förbi Planterings centrum, går busslinje 1. Här går också Cykelns blå band, som sträcker sig ända från Skanör/Falsterbo till Halmstad. Den breda Planteringsvägen är den viktigaste gatan i huvudgatunätet och erbjuder hög framkomlighet för biltrafiken. Däremot är förhållandena för oskyddade trafikanter otrygga och riskfyllda. Rännarbanan används huvudsakligen för tung trafik. Inne i bostadsområdena är gaturummen småskaliga och anpassade för gående och cylist.

Äldre tallplantering, men brist på grönska

Planteringen kännetecknades ursprungligen av flygsandfält och har fått sitt namn från de tallplanteringar som anlades i ett försök att förhindra sandflykt. En del av dessa planteringar finns kvar och förbinds med Tallskogsleden. Trots det är tillgång till parker och grönområden idag begränsad inom området.

Triangelsgogen och Tallskogen är de viktigaste tillgångarna. Vid Planterings centrum finns två mindre parker med lekplatser, i övrigt är det kvartersmark som försörjer de boende med gröna miljöer. Området har kraftiga barriärer i väst, nord och öst vilket begränsar kopplingarna till större gröna områden som Landborgen och Jordbodalen.

Pågående arbete - Plantan 71

Plantan 71 är en bred samverkansprocess på Planteringen som initierats av utvecklingsnämnden. Projektet har som målsättning att förbättra levnadsförutsättningarna för de boende och ta ett samlat grepp kring arbetsmarknad, utbildning, hälsa och integration i området. Stadsbyggnadsförvaltningen, genom stadsmiljöavdelningen och driftavdelningen, leder ett stadsutvecklingsarbete som bland annat innefattar en ombyggnad av Wienertorget, upprustning av gatu- och parkmiljöer, en ny lekplats, cykelstråk och belysning i området.

Utveckling av Hästhagen

På kort sikt föreslår FÖP H+ inga större förändringar vad gäller bostäder i Planteringen. Mindre förtättningsprojekt kan dock bli aktuella och redan nu finns laga kraft vunna detaljplaner för detta som ännu ej blivit fullt realiserade, exempelvis kvarteret Lux där ca 50-70 bostäder är planerade. På lite längre sikt planeras en utveckling av området närmast Planteringsvä-

gen och Ramlösa station, Hästhagen.

Hästhagen utvecklas till ett verksamhetsområde med inriktning mot kontor, handel och icke störande verksamheter. Personalintensiva och besöksintensiva verksamheter prioriteras i det stationsnära läget. På lång sikt kan bostäder ges plats längs Planteringsvägen. Omvandling av området ska föregås av fördjupad utredning kring risker och miljöstörningar och detaljplanläggning.

Närheten till Ramlösa station är en stor potential för Hästhagen. Utvecklingen av området kommer att ske parallellt med utvecklingen av området runt Ramlösa station. Hästhagen ingår i FÖP H+ utredningsområde.

Framtidens näringsliv och handel

Utvecklingsmöjligheterna för Planterings centrum stärks betydligt med förslaget om ett tydligt kvarterscentrum. Med spårväg som en stomme i trafiksystemet skapas snabba förbindelser till stora delar av staden och en omgestaltning av Wienertorget gör



Bild nr. 39 En genomförd studie pekar på möjligheten att stärka de offentliga rummen genom att lyfta fram befintliga aktiviteter och utveckla nya sociala program i dialog med de boende på Planteringen.

att platsen blir mer tillgänglig och attraktiv. Området ges en mer urban karaktär med bebyggelse som definierar gaturummet och verksamheter i gatuplanet. I kvarteret Lux är det planlagt inte bara för bostäder utan även möjlighet till publika verksamheter, handel och kontor. En hållplats för spårvagn i anslutning till kvarteret stärker dessa utvecklingsmöjligheter.

Ramlösa station med närområde bör utvecklas till en regional nod med personalintensiva arbetsplatser, näringsliv och service. I Hästhagen kan eventuellt ges plats för detaljhandel av mer utrymmeskrävande karaktär. Detaljhandel och service ska lokaliseras främst till kollektivtrafikstråket och dess hållplatslägen.

I väster finns ett område för blandad icke-störande verksamhet, småindustri, lager och kontor. Detta område fungerar som buffertzonen mellan störande verksamheter och områden för boende. Ett sådant verksamhetsområde lokaliseras även i direkt anslutning till spårområdet i öster.

Spårväg och en nedtonad Planteringsväg

Förslaget innebär stora förbättringar för de hållbara trafikslagen. De förändringar som föreslås i trafiknätet utgör en central förutsättning för att förverkliga de visioner som finns för området. Tre stora förändringar föreslås:

Spårväg på Industrigatan fungerar som en ryggrad genom hela området. Runt hållplatslägena finns goda möjligheter att utveckla centrumkvaliteter och attraktiva lägen för personal- och besöksintensiva företag. Spårvägen blir på så sätt en viktig förutsättning för

utvecklingen i området.

Planteringsvägen tonas ned genom två körfält för biltrafik och sänkta hastigheter. Detta gör att vägen förändras från barriär till att istället vara en länk som binder samman området. Den erbjuder därmed väsentligt förbättrade förutsättningar för fotgängare och cyklister.

Rännarbanans roll i gatunätet stärks. Rännarbanan är den mest trafiktåliga gatan i området och ges därför en ökad betydelse i stadens huvudgatunät. Rännarbanan avlastar andra gator i området från biltrafik. Den utformas stadsmässigt med två körfält med möjlighet för fotgängare och cyklister att korsa gatan säkert.

Förlängd och utvecklad Tallskogsled

Det nord-sydliga grönstråket förstärks genom att Tallskogsleden förlängs. Idag sträcker den sig från Råå vallar, via Miatorp och avslutas på Wienertorget. Leden går till stora delar genom gröna miljöer längs den 5,5 km långa sträckan. Förslaget innebär att leden kopplas vidare till Gåsebäck och den nya parken i blågröna stråket. Intressanta och värdefulla miljöer utmed leden kan på olika vis annonseras.

Det finns en potential att komma närmare vattnet i Västra Tallgatans förlängning utmed befintlig parkmark. Här ligger de kvarvarande resterna av sanddynen längs den gamla kustlinjen. Dessa är av natur- och kulturhistoriskt intresse att bevara.

Utmaningar

Utmaningarna är att skapa nya kopplingar mot Centrum och Söder så att Planteringen får ett mer centralt läge. Omvandling i Husarområdet, vid Ramlösa station och Gåsebäck bidrar till att lyfta Planterings centrum med ytterligare service

Ettappvis utbyggnad

I en första etapp är det omvandlingen av Södergatsviadukten vid Jutan som ger bättre tillgänglighet för gående och cyklister. Enligt Södertunnelns tidplan påbörjas ombyggnad av Södergatsviadukten år 2016. Intentionen är att bygga ut spårväg från centrum ner till Planteringen i en första etapp vilket också bidrar till utvecklingen av Planterings stadsdelscentrum.

I en andra etapp inom perioden 2020-2030 påbörjas en större omvandling av Hästhagen med etablering av blandade verksamheter av större kontorsverksamheter, volymhandel och annan icke störande verksamhet. Omvandlingen föregås av utredningar kring planeringsförutsättningarna. När Hästhagen utvecklas finns förutsättningar att pröva möjligheten med bostadsbebyggelse längs med Planteringsvägen.



Bild nr. 40 Ny och äldre bebyggelse sida vid sida i Planteringen.



AFFARS
CENTRUM

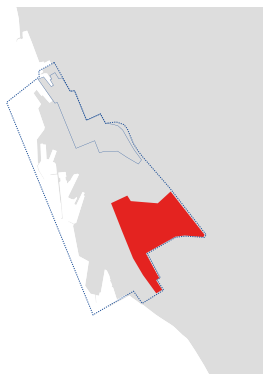


Miatorp

Miatorp år 2035:

Området har genom spårvägen och utvecklingen kring Ramlösa station fått en ny position med starkare kopplingar till centrala staden och regionen. Miatorp är ett attraktivt bostadsområde med en stor variation av kontor, handel och verksamheter i Lussebäcken. Området Triangeln har förtätats och de nya flerbostadshusen är spännande komplement till den äldre bebyggelsens villor. Nya kontor, mindre butiker och bostäder har även utvecklats längs med Hästhagsvägen och Landskronavägen i samband med att vägarna har smalnats av.

De karakteristiska båghallarna i norra delen av området har nu öppnats för publika verksamheter som lockar besökare från Miatorp såväl som från omkringliggande stadsdelar. Miatorp är sedan tidigare väl försörjt med parker och grönområden. Utvecklingen på senare tid har syftat till att knyta samman dessa områden till attraktiva grönstråk. Förbättringar vad gäller möjligheter att gå och cykla i området har bidragit till grönområdenas tillgänglighet. Hamnleden har bidragit till att minska trafikbullret längs Rusthällsgatan.



Miatorp är beläget i planområdets södra del. Området gränssar i norr till Planteringen, i väster till Kopparverksbhammen och i öster till Ramlösa station. Delområdet Miatorp innefattar bostadsområdet Miatorp, grönytor och verksamhetsområde i direkt anknnytning till Kopparverksbhammen, samt verksamhetsområdet Lussebäcken som ingår i FÖP H+ utredningsområde.



Markanvändning år 2035

För mer förklaring av Markanvändningskartan se sid. 26-27.



Ställningstaganden för Miatorp

Alternativa sträckningar av spårvägen bör föregås av utredning kring Ramlösa stations utveckling och arbetsplan för Hamnledskorridor.

Fortsatt planering av spårvägens dragning och utformning utgår från att minimera intrång i Triangelkogen.

Möjligheterna att lyfta upp vattendraget Lussebäcken bör utredas liksom möjligheterna att skapa en tydligare koppling mellan Tallskogsleden och Ramlösa Brunnspark för att få en sammanhållen grönsstruktur.

Grönytefaktor tillämpas för att säkerställa en miniminivå av grönska även på kvartersmark.

Utpekade skogsdungar och gröna ytor på verksamhetsmark öster om Industrigatan säkerställs i plan till parkmark och utvecklas som en resurs för hela södra Helsingborg. Särskild hänsyn tas till de biologiska värdena som är knutna till sandiga marker.

Detaljhandel och service koncentreras till kollektivtrafikstråket och dess hållplatslägen.

Lussebäcken ingår i förslaget utredningsområde och omvandling ska föregås av fördjupade studier.

Befintlig markanvändning. Bostadsområde säkerställs genom översyn av gällande Detaljplaner.

Fortsatt planering för genomförande av Hamnleden ska utgå från att minska barriäreffekten och störningar längs Hamnleden.

Miatorp idag

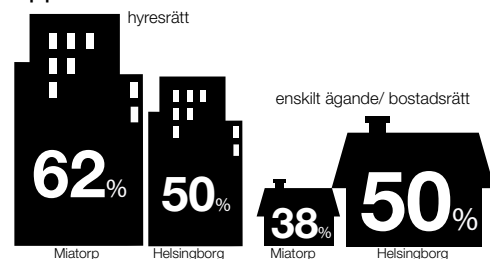
Området Miatorp är skapat med den engelska trädgårdsstaden som förebild. Bebyggelsen består till största delen av mindre villor. Under 1940-, 50- och 60-talen kompletterades området med ett antal flerbostadshus, särskilt i området utmed Landskronavägen samt kring Planteringsvägen.

En stor del av bostadsbeståndet i området, ca 60 procent, är upplåtet som hyresrätt. Öster om Landskronavägen ligger Lussebäcken med en blandning av verksamheter inriktade mot partihandel, bygg, tillverkning och kontor. I delområdets västra delar, angränsande till Kopparverkshamnen, finns grönytor, kontor och verksamheter såsom lager och verkstäder, som inte är störande för sin omgivning.

Blandad befolkning

I Miatorp bor ca 2500 personer med en relativt hög medelålder. Andelen utrikesfödda ligger nära Helsingborgs genomsnitt och precis som på Planteringen flyttade en stor andel utrikesfödda in i området i slutet av 1990-talet.

upplåtelseformer



Socioekonomiskt är utbildningsnivån något lägre än i Helsingborg som helhet. Då endast 26 procent har en eftergymnasial utbildning jämfört med 34 procent i staden som helhet. Medelinkomsterna är något lägre än genomsnittet för staden medan ohälsotalen är något högre.

Service

I området finns idag en mindre gymnasieskola samt en tvåspråkig grundskola (svenska och arabiska) med plats för ca 200 elever. Det finns även en förskola och en vårdcentral på Miatorp.

Näringsliv och verksamheter

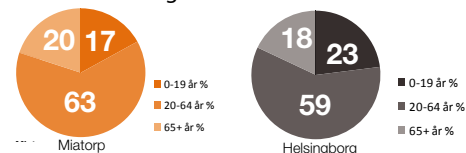
Näringslivet i Miatorp uppvisar en mångfald av branscher som vardera representeras av relativt få företag. Handel med olika slags varor är den dominerande näringsgrenen i området med omkring en fjärdedel av företagen. Många företag bedriver också handel med maskiner och industriell utrustning, bygg och järnvaror eller reparerar motorfordon. Medelstora bran-

scher är byggverksamhet, transporter och tillverkning som vardera utgör omkring en tiondel av företagen i Miatorp. Inom området är majoriteten av företagen småföretag med färre än fyra anställda. Miatorps två största företag sett till antal anställda är AB Benzlers och Assist Bemanning Sverige AB.

Kollektivtrafik och varierade gatumiljöer

Centralt i Miatorp går stadens mest använda busslinje. Regionala busslinjer finns också i området och en nära koppling till Ramlösa station ger bra förutsättningar att åka kollektivt. Två huvudcykelstråk förbinder Miatorp med omkringliggande delar av staden. Storskaliga Landskronavägen fungerar som infart till staden söderifrån för biltrafiken. Rännarbanan har betydelse för den tunga trafiken. Gatumiljöerna varierar till sin karaktär inom området, från lugna villagator till fyrfältiga gator med mycket trafik och höga hastigheter. Även andelen tung trafik är hög på vissa gator.

åldersfördelning



utländsk bakgrund

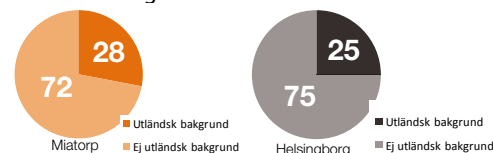


Bild nr. 41

Grön karaktär

Miatorp är relativt väl försörjt med parker och grönområden. De viktigaste parkerna och grönområdena är södra delen av Triangelsskogen, Tallskogen, Kopparverksskogen, Råå ljung, Rönneplatsen, Berzeliusplatsen och parkstråket utmed Vallmo-/Sandåkersgatan. De tre sistnämnda har anlagda lekplatser. Rönneplatsen och Tallskogen har dessutom fotbollsplaner. Utöver den planlagda parkmarken finns obebyggda tomter som bidrar till grönytorna. Delar av dessa områden utmed Industrigatan är utpekade i Naturvårdsplanen och Grönstrukturprogrammet som värdefulla för rekreation och naturvård. Området har barriärer i form av vägar och industrier i väst och öst.

När tallplanteringen genomfördes väster om Planteringsvägen i början av 1800-talet minskade problemen med flygsand för markområdena på östra sidan. Än idag kan man följa dessa tallskogsplanteringar från området vid Wienergatan, via Miatorp och ut mot

Råå. Dessa mer än 160 år gamla tallar finns i större och mindre planteringar längs vandrigen. Tallskogen är idag ett karaktäristiskt drag på Miatorp och en del av Tallskogsleden, en naturslinga från Planteringen, genom Miatorp och vidare till Råå vallar.

Kulturmiljö

Merparten av Miatorp bebyggdes från 1923 och framåt. Utmed Planteringsvägen uppfördes flerbostadshus i två till tre våningar och i övriga delarna av området huvudsakligen villor. De äldsta husen utformades i 1920-talsklassicism medan flera av 30-tals villorna gavs en funktionalistisk framtoning. I slutet av 30-talet revs gården Miatorp och några av de äldre husen vid Planteringsvägen och ersattes av moderna flerbostadshus. Under 50- och 60-talen fortsatte saneringen. Under de senaste tre decennierna har även några av 20-talsvillorna ersatts av nybyggen.

Till skillnad från Planteringen ligger Miatorps kulturhistoriska värden i de väl sammanhållna delområdena med olika karaktär. En viktig del är villakvarteren. Längs Planteringsvägen finns också en enhetlig gatubild med flerbostadshus i tre våningar och i öster exempel på modernismens folkhemsbyggande.

Miatorp ingår i bevarandeprogram för Planteringen som antogs av kommunfullmäktige i mars 2011. Industriområdet i norr har inte detaljstuderats ur ett antikvariskt perspektiv och ingår inte heller i bevarandeprogrammet. Detta arbete kvarstår.



Bild nr. 42



Bild nr. 43 *Träfamiljshus från 1936, Kv. Väduren.*



Bild nr. 44 *"Villa Solbaga" från 1928 i Kv. Mänen.*

Miatorp i framtiden

Goda boendemiljöer

I Miatorp föreslås ingen större förändring med förtätning av bostäder. Områdets karaktär av småhusbebyggelse och äldre flerbostadshus värnas. Inom kvarteret Triangeln finns dock en laga kraft vunnen detaljplan som medger en utveckling av 350 bostäder. På sikt när verksamhetsområdet Lussebäcken utvecklas och Landskronavägen kan smalnas av bör möjligheterna att förtäta med bostadsbebyggelse längs med Landskronavägen prövas.

Framtidens näringsliv och handel

Planteringsvägens sträcka genom Miatorp har karaktären av ett kvarterscentrum som idag inte är fullt utnyttjat. Vid behov kan stråket utvecklas för framtida handel i bottenvåningar på befintliga lokaler. Detta stråk, tillsammans med kvarteret Triangeln och delar av Lussebäcken kan utvecklas med centrumkvaliteter. I redan upprättad detaljplan finns möjlighet att etablera ca 8000 m² handel och kontor i kvarteret Triangeln. Utvecklingen understöds av ett eventuellt nytt hållplatsläge för spårväg.

Den förbättrade tillgången till kollektivtrafik i området möjliggör även en utveckling av besöks- och personalintensiva verksamheter i Hästhagen, längs med Landskronavägen. Detta område blir då en integrerad del av Miatorp då en nedtonad Landskronaväg minskar barriäreffekten.

Området direkt öster om Industrigatan förtydligas i sin inriktning mot verksamheter som inte påverkar sin omgivning och kan rymma exempelvis kontor, lager och icke störande industrier.

Spårväg och förbättrad mobilitet

Den stora förändringen i Miatorp står spårvägen för. Två möjliga dragningar av spårvägen söder om Hästhagsvägen studeras i dagsläget; Landskronavägen alternativt Planteringsvägen. Förslaget inrymmer också förbättrade gång- och cykelkopplingar till Ramlösa station, vilket ökar incitamentet att resa hållbart. En dämpning av biltrafiken på Landskronavägen minskar barriäreffekten.

Den södra utredningskorridoren för en ny vägförbindelse till hamnen täcker ett område kring Rusthällsgatan, Koppargatan och Industrigatan. De alternativ till lösningar som studeras inom denna korridor omfattar avsnitt på bro och i tunnel, tråg eller i markplan. I avsnittet vid Landskronavägen ska hänsyn tas till spårvägens framkomlighetskrav. Utgångspunkten för val av lösningar inom korridoren är att minska riskspridning, miljöpåverkan och barriäreffekterna i staden. Hamnledens sträckning och utformning kommer att studeras i en arbetsplan enligt väglagen vilket även innebär ändrade detaljplaner längs Hamnledens sträckning.

Stärkt grönstruktur

Åtgärder för att förbättra kopplingen österut mot Landborgen och Ramlösaravinen bör prioriteras och möjligheten att öppna och tillgängliggöra den kulverterade Lussebäcken kommer att utredas i samband med fortsatt planering.

Inom stadsdelen finns tre befintliga grönområden som är planlagda för verksamheter; blandskogen på båda sidor om Borgebygatan och de västra delarna av Tallskogen i kv. Bronsen. Vid den fortsatta planeringen kommer en planändring övervägas för att

säkra dessa som natur- och parkmark. Detta då de dels ligger inom befintligt nord-sydligt grönstråk, dels för att rödlistade och ovanliga växtarter trivs här.

Möjligheter att skapa en passage och visuell kontakt ut mot havet som stärker boendekvaliteten i Miatorp, bör studeras.

Utmaning

Utmaningen är att omvandla och säkerställa gröna ytor som idag är privatägd mark och med stadsplaner som medger industri.

Att åstadkomma en dämpning av biltrafiken längs Landskronavägen för att minska barriäreffekten mellan Hästhagen och Miatorp.

Den föreslagna dragningen av spårvägen berör Triangelns kogen vilket kan innebära intrång i naturmiljön, beroende på val av utformning.

Möjlighet att knyta samman Ramlösa Brunnspark med Miatorp genom att öppna och tillgängliggöra Lussebäcken är ett omfattande projekt, men skulle ge ett stort tillskott till stadens grönstruktur.

Ettappvis utbyggnad

Hamnleden planeras att genomföras inom en tioårsperiod. Under 2011 och 2012 kommer Hamnledens sträckning och utformning att utredas för att sedan läggas fast i en arbetsplan enligt Väglagen. För att kunna genomföra Hamnleden kommer även detaljplaner längs med hela sträckningen att behöva ändras.



PÅBUDNINGAR
REKLAM
Ytterligare
Bilder
Gästboken

Mialtorps Färg o Form

Mialtorps Färg o Form

Ramlösa

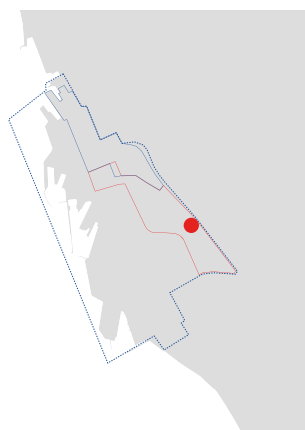
Utredningsområde

Ramlösa år 2035:

För att svara mot det kraftigt ökande resandet med tåg har Ramlösa station byggts om för att bli en mer attraktiv kollektivtrafiknod. Byten mellan tåg och buss är smidiga och stationen överbryggar järnvägen och vänder sig mot staden på båda sidor om spåren.

Området har utvecklats till en regional nod som lätt kan nås från stora delar av Skåne. Ett flertal större kontor har valt att etablera sig här och hela stationsområdet har utvecklats till ett levande stadscentrum.

En stadsbrygga förbinder stadsdelarna på båda sidor om järnvägen med varandra. Närmast stationen har personalintensiva verksamheter, kontor, service och handel lokaliserats för att utnyttja det stationsnära läget. Området har ett stort flöde av människor under en stor del av dygnet. Ramlösa station har varit motorn i utvecklingen av Hästhagen och Lussebäcken och i närområdet finns också attraktiva boendemiljöer.



Ramlösa station ingår i det område där fortsatt utredning krävs. (Markerat med röd linje i bilden.) Områdena öster om Ramlösa station och rangerbangården är Hästhagen och Lussebäcken. Väster om stationen ligger Ramlösa, ett område med främst bostäder.



Utvecklingsprinciper för Ramlösa

Stationsnära lägen som Knutpunkten och Ramlösa station ska inom en zon på cirka 600 meter särskilt tas tillvara för att etablera personalintensiva verksamheter, service och handel.

En fördjupnings PM tas fram för att fördjupa kunskaperna kring hur området kan utvecklas till en regional nod och stadscentra.

Fortsatt planering tar hänsyn till ytbehov av framtida dubbelspår på Skånebanan, planskild korsning för järnvägen och utveckling av plattformarna.

Sambanden mellan Ramlösa station och stadens struktur ska förbättras. Kopplingen till utvecklingen av stadsdelarna Planteringen, Miatorp, Ramlösa samt Elineberg ska beaktas.

Utmaningar

Komplexiteten kring Ramlösa station med pendelstation och rangerbangård med farligt gods samt de topografiska förhållandena innebär utmaningar vilka behöver studeras ytterligare.

Möjligheten att på lång sikt även bygga bostäder förutom kontor och service i anslutning till Ramlösa station och i Hästhagen behöver utredas ytterligare.

Ramlösa idag

Ramlösa station byggdes 1997-1998 genom ett samarbete mellan dåvarande Banverket, Helsingborgs stad och Skånetrafiken i samband med att dubbla spår byggdes ut mellan Helsingborg och Landskrona. Syftet var att skapa en pendelstation för boende i södra Helsingborg. Stationen är idag en betydelsefull bytestpunkt mellan tåg, buss, bil och cykel. Idag nås stationen via ett övre plan med trappor och hiss, eller via Malmöleden och pendlarparkeringen på den östra sidan. Stationen upplevs av många resenärer som oattraktiv och svårtillgänglig. Under 2009 har plattformen förlängts för att kunna ta emot längre tåg med fler sittplatser. Förbättringar i form av nya skyltar, uppbyggd cykelparkering liksom trygghetsåtgärder i form av bättre belysning kommer också att genomföras.

Näringsliv och verksamheter

Idag är verksamheterna kring Ramlösa station inte anpassade och utvecklade med hänsyn till det stationsnära läget. Stora ytor upptas av parkeringsplatser och infrastruktur med inslag av ytkrävande verksamheter med låg personaltäthet. Näringslivet inom en större radie kring Ramlösa station är i huvudsak lokaliserat i separata verksamhetsområden som kringgärdas av trafikleder och spårområden. I sydväst finns bostäder.

En majoritet av företagen, motsvarande 44 procent, ägnar sig åt handel i någon form. Fler än hälften är verksamma inom partihandel, dvs handel mellan tillverkningsindustri och detaljhandel. Viss butikshandel är koncentrerad till Hästhagen. Medelstora branscher är informations- och kommunikationsverksamhet samt transport och magasinering, vilka sysselsätter omkring 10 procent vardera av företagen.

Omkring hälften av verksamheterna är småföretag med färre än fyra anställda. En ganska stor andel, motsvarande en fjärdedel, är mellanstora företag som vardera sysselsätter 10 – 49 anställda. Områdets största företag sysselsätter mellan 100-199 personer och befinner sig inom tillverkningsindustrin.

Område där fortsatt utredning krävs

Områdena runt Ramlösa station och rangerbangården, Hästhagen och Lussebäcken ingår i utpekad utredningsområde. Här bör ytterligare utredning ske för att få djupare kunskap kring hur bebyggelse med inriktning på personalintensiv verksamhet, service och handel kan planeras i området med hänsyn till Riksintresse järnväg, rangerbangård och framtida behov av planskild korsning av Skånebanan och Väst-kustbanan. Även för området mellan Sydhamngatan och Västra Sandgatan bör det utredas vidare kring hur området kan utvecklas mot blandad stad och hur hamnspåret kan överbyggas.



Bild nr. 45 Cykelparkering vid Ramlösastation.

Ramlösa i framtiden

Skånetrafikens tågstrategi siar om en fördubbling av resandet till 2020 jämfört med år 2007. Västkustbanan kommer att bli en av Nordens viktigaste banor när den är fullt utbyggd till dubbelspår. Det stora flödet av människor är en stor potential för att utveckla området kring Ramlösa station. Genom att skapa tydligare kopplingar österut och västerut underlättas rörelser mellan omkringliggande områden samt till stationen. En utveckling av Ramlösa station kan på så sätt binda samman stadsdelar och ge ökad status åt Planteringen, Miatorp och Elineberg, samt fungera som motor för framtida stadsomvandling i områdena Hästhagen och Lussebacken.

Stärkt kollektivtrafiknod

Anspråken på områdena runt Ramlösa station är många. Infrastrukturen för tågtrafiken kräver utrymme. Såväl person- som godstrafiken ökar och på sikt förutspås ett behov av fler plattformar och fler spår. En planskild korsning över järnvägsspåren kommer att krävas inom överskådlig framtid. Ramlösa station ska utvecklas till en starkare trafik- och kollektivtrafiknod där det bör vara så smidigt som möjligt att byta mellan kollektivtrafikslagen. Stadens första spårvägsplaner planeras mellan Dalhem och Ättekulla. Söder om Hästhagen finns två alternativa sträckningar, Landskronavägen respektive Planteringsvägen. En koppling till Ramlösa station skulle stärka stationen som kollektivtrafiknod där stadsbuss, regionalbuss och spårväg möts. Detta skulle innebära en stor utvecklingspotential för närområdet.

Det är viktigt att Ramlösa station integreras i stadens gång- och cykelvägnät. Vid stationen bör gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras för att möjliggöra hållbart och lättillgängligt resande. Området kring

stationen kan också komma att bli aktuellt för infartsparkering. Frågan utreds i pågående arbete med en parkeringsstrategi. I pågående kollektivtrafikutredningar betonas vikten av att avlasta Knutpunkten som bytesplats.

Stadsutveckling och ett stärkt näringsliv

Det stationsnära läget ger stora möjligheter att stärka stadsutvecklingen och näringslivet i södra Helsingborg. Ramlösa stationsområde är ett attraktivt läge för handel eftersom verksamheter som lokaliseras här knyts till ett regionalt upptagningsområde. Området kring stationen har även ett stort lokalt upptagningsområde. Genom att lokalisera centrumfunktioner vid stationen, där antalet förbipasserande är högt, skapas ett stabilt underlag för utökat utbud av butiker.

I ÖP 2010 identifieras Ramlösa station som en av tre stationer i Helsingborg med förutsättningar att kunna utvecklas till en regional mötesplats och nav i ett större nätverk. Exploateringen i närområdet bör vara hög med blandad bebyggelse för både boende, service och verksamheter. En blandning av boende och verksamheter är önskvärd för att möjliggöra en levande miljö under dygnets alla timmar. Även privata och offentliga institutioner, som till exempel bibliotek, service samt livsmedelshandel kan med fördel knytas till Ramlösa station för att generera ökat flöde av människor.

Närmast stationslägena bör personal- och besöksintensiva verksamheter prioriteras för att minska behovet av bilpendlande. Det geografiska läget och fördelaktiga kommunikationer ger möjlighet att rekrytera från den regionala arbetsmarknaden vilket gör området lämpligt för företagsetableringar med personalintensiva verksamheter.

Om områdena utnyttjas mer effektivt än vad de gör idag finns det ytor på sammanlagt mer än 20 hektar inom 600 meter från stationen. En stor del av den ytan är idag redan bebyggd eller används för parkering. Genom förtätning och omdisponering bör ett antal nya byggrätter kunna tillskapas.

Ramlösa station som stadsbrygga

Idag riktar sig Ramlösa station enbart österut där parkeringar, busshållplatser och tunnel till perrongen har förlagts. För att stationen ska bli en tillgång också för områdena på den västra sidan om järnvägen krävs att stationen är tydligt kopplad, också mot denna sida. Genom en ombyggnad kan stationen överbrygga järnvägen och vända sig till staden på båda sidor om spåren. En genomförd studie visar på möjligheten att omvandla stationsområdet till en stadsbrygga. En sådan lösning skulle minimera barriären mellan Ramlösa, Elineberg och Planteringen och tillskapa ny mark för stadsutveckling. Med en blandad exploatering (boende, kontor, handel och service) med hög täthet uppskattas då ca 700 - 800 lägenheter kunna tillskapas i området närmast stationen.



Bild nr. 46 Som ett alternativ till stadsbrygga kan spårområdet överbryggas med en grön koppling.



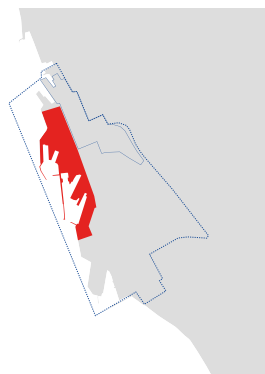
Hur kan Ramlösa station bli motor i utvecklingen av Hästhagen och Lussebäcken? Illustrationen är en idéskiss som visar en blandad exploatering med hög täthet.

Hamnen

Hamnen år 2035:

Helsingborgs hamn har utvecklats starkt och är en av landets största och modernaste hamnar. Här erbjuds effektiva omlastningar mellan olika transportslag. Särskilt omlastning mellan sjö- och järnväg bidrar till allt större andel energieffektiva och miljövänliga transporter. Staden har ett internationellt inriktat näringsliv som på många sätt är kopplat till hamnen med dess transporter och kontaktvägar. Under marken löper de nya tågförbindelserna mot Danmark och kontinenten.

Allteftersom hamnverksamheten har moderniserats och omstrukturerats har man lyckats minska buller och andra störningar och ny bebyggelse inom H+ området har anpassats så att samexistens mellan hamn och stad har blivit realitet. De södra stadsdelarna har fått starkare kontakt med havet genom en attraktiv kajpromenad längs pirerna i norr och ut mot Västhamnsfisket.

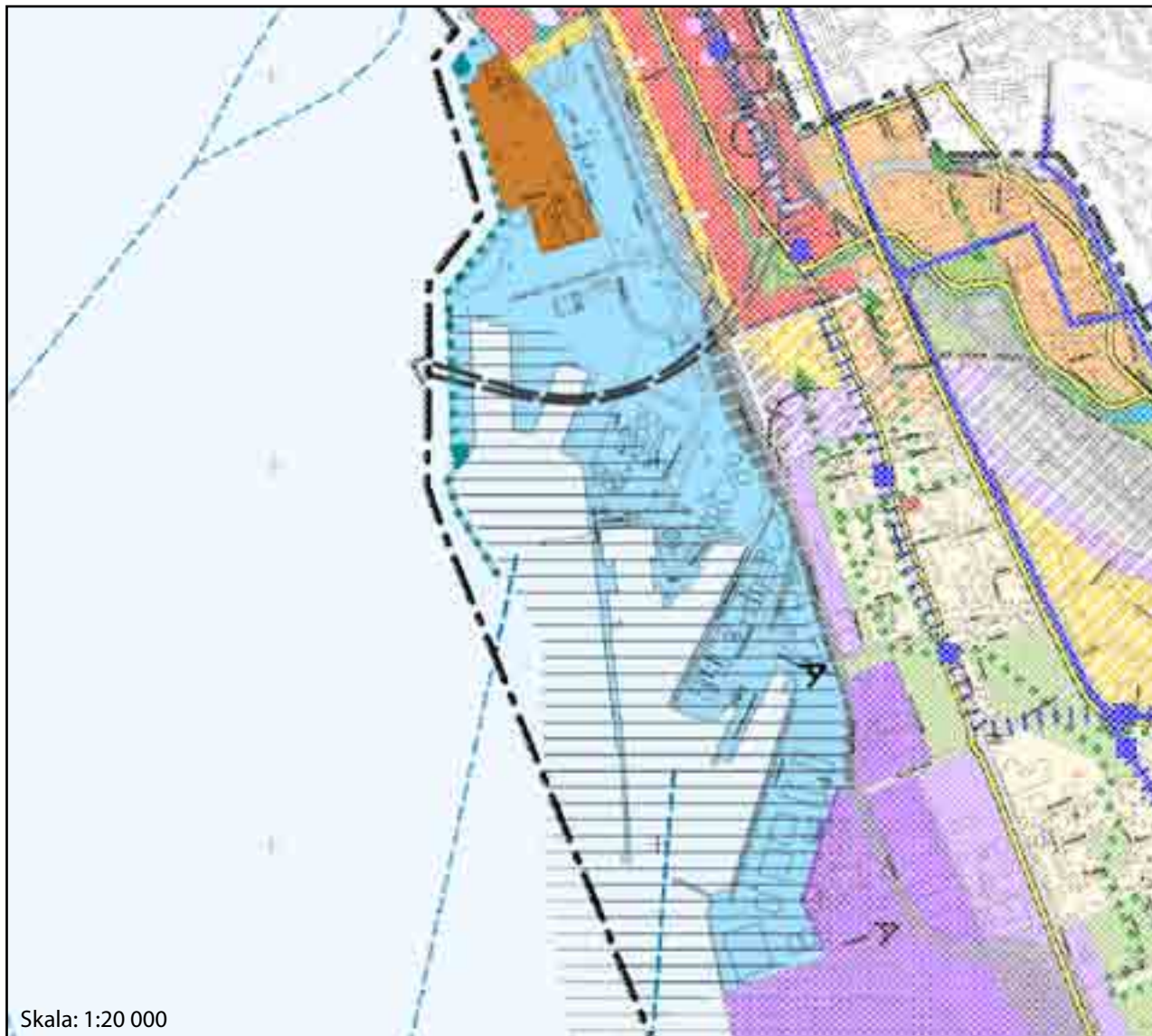


Hamnen ligger i planområdets västra delar och vänder sig ut mot Öresund. Området innefattar två hamninlopp - Sydhamnen och Västhamnen - samt de kommunaltekniska anläggningarna Öresundsverket och Västhamnsverket. I norr gränsar området till Södra Hamnen - Oceanpiren. I öster utgör godsplanen längs Sjögatan och Sydhammsgatan gräns mot Söder-Universitetsområdet, Husarområdet och bostadsområdet Planteringen. I söder angränsar Hamnen till verksamhetsområdet Kopparverks- hamnen.



Markanvändning år 2035

För mer förklaring av Markanvändningskartan se sid. 26-27.



Ställningstaganden för hamnen

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

Uttekade funktioner i riksintresse hamn ska tillgodoses.

Vattenkontakt längs kajen från Oslopiren till Västhamnsfisket ska möjliggöras i ett rekreationsstråk där så kan ske utan att hindra hamnverksamheten.

Expansion av hamnverksamheten sker genom konvertering av ytor inom hamnområdet. På lång sikt kan en eventuell utvidgning av hamnområdet ske söderut kring Kopparverkshamnen.

Möjligheter för utbyggnad av framtida fast HH-förbindelse reserveras.

Alternativ lokalisering av väg- och järnvägsburen logistikverksamhet ska utredas för att avlasta Hamnen.

Hamnen idag

Helsingborgs hamn är en av landets största hamnar och Sveriges näst största containerhamn. Sjöfart, handel och internationella kontakter har under lång tid spelat stor roll för utvecklingen av staden och dess näringsliv. Många verksamheter och arbetstillfällen är kopplade till hamnen och dess transporter.

Det geografiska läget i kombination med en effektiv containerhamn och Kombiterminalens möjligheter till omlastning mellan sjöfart, väg och järnväg innebär goda logistiska förutsättningar för både export- och importflöden. Möjligheterna att fortsätta utveckla Helsingborg som transportnav är goda och förstärks av att sjötransporter alltmer framhålls som ett energisnålt transportslag.

Delområdet Hamnen består av Västhamnen och Sydhamnen. Västhamnen används främst för containerhantering och viss Roll-on/Roll-off-trafik. Här finns Kombiterminalen där omlastning av containrar mellan sjöfart, väg och järnväg sker, samt en separat kaj för hantering och lagring av bibränslepellets. I Sydhamnen finns Spannmålshamnen och Oljehamnen samt Skåneterminalen där stora delar av Sveriges import av frukt och grönsaker hanteras.

Den statliga Hamnstrategiutredningen pekade ut Helsingborgs hamn som en nationell strategisk nod i transportnätet för väg, järnväg och sjöfart. Stadens syn på riksintresset behandlas i avsnittet om stadens och statens intressen.

Miljötilståndet för hamnverksamheten godkändes i juni 2008. Hamnverksamheten är klassad som farlig verksamhet, en så kallad 2:4-anläggning enligt lagen om skydd mot olyckor. År 2002 beslutades om förstärkt skydd för sjöfarten och därmed skärptes regler-

na kring säkerhet och inhägnader av hamnområdena. Inom Hamnen finns även kommunaltekniska anläggningar som Västhamnsverket, ett värmekraftverk, vilket ägs av Öresundskraft och Öresundsverket som är stadens avloppsreningsverk och förvaltas av NSVA.

Karaktär

Hamnområdet är ett flackt utfyllnadsområde med uppstickande stora anläggningar, silor, pirar och kranar. Hamnutbyggnaderna har skapat lokala strukturer utifrån funktionella och hamntekniska krav. Magasin, cisterner, silor mm följer oftast parallellt med och vinkelrätt mot kajerna. Sydhamnen med olje- och spannmålshamn samt Skåneterminalen stod klar 1969. Den innehåller stora byggnader som är betydelsefulla landmärken väl synliga från såväl land som vatten. Västhamnen stod klar 1985. Genom sin storskalighet, sina betydande landmärken och närheten till den centrala staden påverkar Västhamnen hela Helsingborgs stadsprofil.



Begränsade expansionsmöjligheter

Helsingborgs hamn har under senare år haft en stark utveckling med en kraftig ökning av containerhanteringen. Att fortsätta utveckla sjötransporterna och öka containerterminalens omlastning av gods till järnväg för att minska utsläppen av växthusgaser från trafik är väsentliga inslag i stadens antagna energistrategi. Ett konkret delmål är att elektrifiera förbindelsespåret ned mot hamnen senast år 2015. Hamnen har som mål att öka antalet årliga anlop av fartyg till 2090 år 2035.

Hamnen har begränsade möjligheter att utvidga sina ytor. Någon möjlighet att, som i många andra städer, flytta längre bort från centrala staden finns inte. I norr och öster gränsar hamnområdet till centrala Helsingborg. Fortsatt utbyggnad i sundet är svårt, eftersom vattengenomströmningen i Öresund inte får minskas och känsliga bottnar kan påverkas. För att möta utvecklingen föreslår hamnen att all expansion fram till år 2020 sker genom konvertering av ytor inom hamnområdets gränser.

För att avlasta och möjliggöra ytterligare expansion av containerhanteringen diskuteras att etablera en väg- och järnvägsknuten logistikverksamhet, sk ”torrhamn”, på annan plats i kommunen eller i Nordvästskåne. Där skulle gods som inte är direkt kopplat till sjöfarten kunna hanteras och lastas om mellan olika typer av väg- och järnvägstransporter. På lång sikt kan det vara möjligt att expandera hamnen söderut kring Kopparverkshamnen, men man måste då först hantera de deponier och förorenad mark som finns i området.

Näringsliv med stora volymer

Näringslivet i hamnen representerar få branscher jämfört med övriga delområden. Olika sorters handel dominerar och sysselsätter omkring en tredjedel av företagen. Det är uteslutande partihandel, dvs handel med stora volymer av varor mellan företag. Det kan t ex röra sig om blommor och hushållsartiklar eller bränslen. Dessutom är tjänster inom transport och magasinering en relativt stor bransch som motsvarar omkring 20 procent av företagen. Helsingborgs hamn sysselsätter ca 250 personer. Därutöver finns ytterligare hamnrelaterade verksamheter.

Fritidsfiske

Inom hamnområdet finns inga tillgängliga grönytor, men vissa passager medger utblickar mot vattnet. Västhamnsfisket är en populär målpunkt för många med en av de bästa landbaserade fiskeplatserna längs västkusten.

Vattenområden

Stora delar av hamnbassängerna i hamnen är detaljplanlagda och anges som vattenområde, område för industri eller hamnändamål. Vid framtida förändringar som berör Öresund är det angeläget att beakta de ekologiska värdena i sundet. Delar av detaljplanlagt område berör ekologiskt särskilt känsliga områden.

Mobilitet

Området är idag anpassat efter hamnens verksamhet och tunga transporter och är därför nästan helt stängt för allmänheten. Godsspår anlöper hamnens olika delar och fortsätter söderut mot Kopparverkshamnen. En gång- och cykelförbindelse finns till Västhamnsfisket.



Bild nr. 48 *Lantmännens silos.*

Hamnen i framtiden

En stadsnära strategisk hamn

Området ska även i framtiden främst användas för hamn- och terminaländamål och tillgodose funktionerna i riksintresse hamn. Där ryms även anläggningar för stadens tekniska försörjning. Hamnverksamhet innebär ett inhägnat område. Det är därför angeläget att upprätta en förbindelse med kajpromenad från Oslopiren ut mot Västhamnsfisket som möjliggör en vattenkontakt för södra Helsingborg. Möjligheterna att behålla vissa siktlinjer för en visuell kontakt med vattnet genom hamnområdet bör studeras och om möjligt beaktas vid omgestaltning.

Pågående näringsliv och verksamhet ska kunna utvecklas samtidigt som staden förtätas. Karaktären på verksamheten innebär störningar och risk för olyckor. Det medför att ny bebyggelse närmast hamnverksamheten måste anpassas i funktion och utformning för att klara störningar. Området gränsar i öster av Sjögatan som förlängs söderut och byggs om till ny hamnled. Sjögatan fungerar som en gränzon mellan hamn och H+ området. Ny bebyggelse öster om Sjögatan får anpassas i funktion och utformning till höga bullernivåer och risk för eventuell olycka enligt de miljötillstånd som hamnverksamheten har.

Väg- och järnvägsknuten logistikverksamhet

Helsingborgs översiktsplan 2010 pekar ut flera områden i anslutning till det regionala väg- och järnvägsnätet som lämpliga för transportintensiv verksamhet. Samtliga kommuner inom Skåne Nordväst arbetar tillsammans för att identifiera viktiga regionala planeringsfrågor och lägga fast strategier för bland annat regional infrastruktur och lämpliga lägen för logistikverksamheter. Arbete pågår även inom Helsingborg Business Region med att hitta lämpliga loka-

liseringsområden för en framtida torrhamn i Skåne Nordväst. Detta skulle kunna innebära att en stor andel av nuvarande containerhantering kan hanteras på annan plats än i hamnen.

Effektiv godshantering

Anslutningarna till hamnen byggs ut och moderniseras för att bli mer hållbara och tillgodose hamnens trafikförsörjning på lång sikt. Dagens förbindelse mellan stambanenätet och hamnen ska enligt stadens energistrategi elektrifieras senast år 2015. Möjlighet för ett nytt Triangelspår som leder järnvägsvagnarna mer direkt ner till de södra hamndelarna reserveras, se avsnittet om Planteringen. Ett nytt triangelspår skulle innebära att gods som idag leds fram till kombiterminalen för att sedan växlas ned till Kopparverkshamnen kan ledas söderut direkt vilket avlastar kombiterminalen.

Väggkoppling till området sker via Nya Sjögatan. Hur de framtida kopplingarna ska ske kommer att stude-



Bild nr. 49 Skåneterminalen.

ras i kommande arbetsplan för Hamnleden. Framtida kopplingar för anställda inom hamnen som rör sig per fot och med cykel behöver också utredas.

Inom Hamnen kommer en tunnel att borrar för framtida fasta förbindelse till Danmark med järnvägsspår för persontrafik.

Under våren 2011 påbörjar Helsingborgs hamn en förstudie för en större ombyggnad av Västhamnen. Ombyggnaden syftar till att få en mer effektiv hamnanläggning och containerhantering.



Bild nr. 50 Exempel på verksamheter längst Sydhammsgatan.

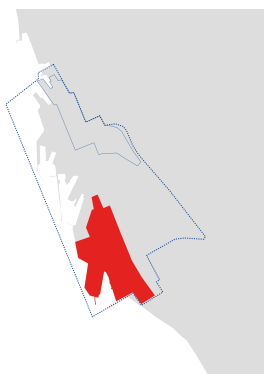


Kopparverkshamnen

Kopparverkshamnen år 2035:

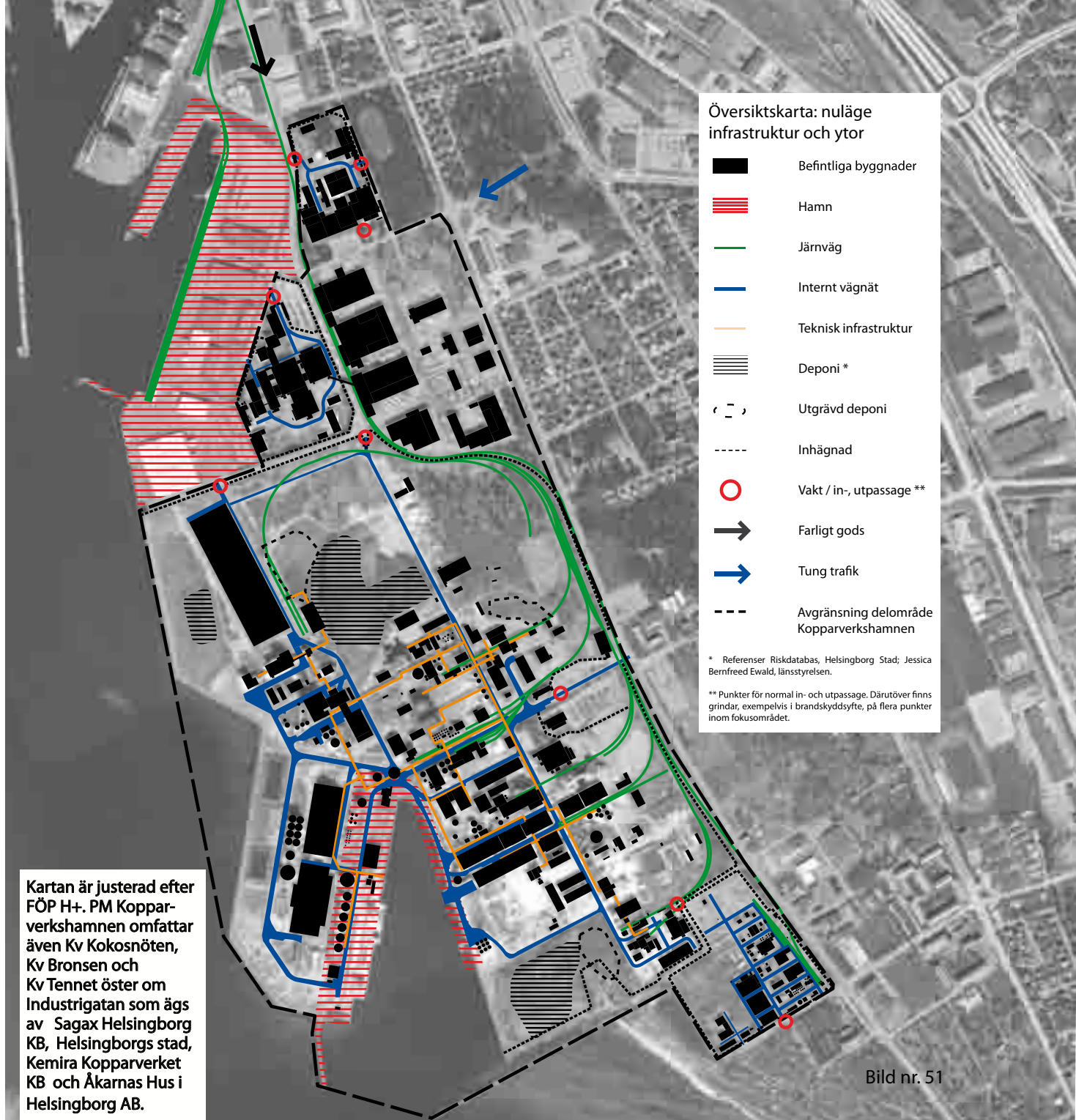
Kopparverkshamnen har utvecklats till ett väl sammanhållet industriområde där starka synergier och goda förutsättningar för miljövänliga transporter gör området attraktivt för både befintligt och nyetablerat näringsliv. En fast förbindelse mot Danmark, aktiv hamnverksamhet med bra järnvägsspår och närheten till stads- och boendemiljöer i centrala Helsingborg gör placeringen vid Öresund unik.

Närheten mellan stad och industriverksamheter manar till ständiga förbättringar i miljöarbete och riskhantering vilket har lett till att företagen i området har spetskompetens kring dessa frågor. Utvecklingen av Campus har dessutom bidragit till en framväxt av ett näringsliv inriktat mot innovation och forskning. En öppen dialog mellan industrinäring och boende har gett goda förutsättningar för en fortsatt samexistens i området.



Kopparverkshamnen är beläget i planområdets sydvästra del. Området gränsar i norr till hamnen med Skåneterminalen, i nordöst till bostadsområdet Planteringen och i öster till grönområden, ej störande verksamheter, kontor och bostäder i stadsdelen Miatorp. Söder om Kopparverkshamnen ligger natur- och rekreationssområdet Råå vallar.

Kartan är justerad efter FÖP H+. PM Kopparverkshamnen omfattar även Kv Kokosnöten, Kv Bronsen och Kv Tennet öster om Industrigatan som ägs av Sagax Helsingborg KB, Helsingborgs stad, Kemira Kopparverket KB och Åkarnas Hus i Helsingborg AB.



Översiktskarta: nuläge infrastruktur och ytor

- Befintliga byggnader
- ▨ Hamn
- Järnväg
- Internt vägnät
- Teknisk infrastruktur
- ▨ Deponi *
- Utgrävd deponi
- Inhägnad
- Vakt / in-, utpassage **
- Farligt gods
- Tung trafik
- Avgränsning delområde Kopparverkshamnen

* Referenser Riskdatabas, Helsingborg Stad; Jessica Bernfreed Ewald, länsstyrelsen.

** Punkter för normal in- och utpassage. Därutöver finns grindar, exempelvis i brandskyddsytte, på flera punkter inom fokusområdet.

Markanvändning år 2035

För mer förklaring av Markanvändningskartan se sid. 26-27.



Ställningstaganden

I samband med nyetablering och expansion av befintliga verksamheter ska hänsyn tas till befintliga bostadsområden i öster.

Målsättning för verksamhetsområdet är energi-effektivisering och minskad miljöpåverkan.

Eftersträva synergier mellan företagen för att effektivisera bl a logistik, energiförbrukning, service och markutnyttjande.

Säkerställa hamnområdets funktion och utvecklingsmöjligheter samt främja sjötransporter.

Eftersträva att järnvägsnätet utnyttjas och utvecklas så långt som möjligt. Förändringar inom området ska skydda järnvägsspåren och järnvägens utvecklingsmöjligheter.

Kopparverkshamnen idag

Området kring Kopparverkshamnen är sedan länge en viktig del av Helsingborgs näringsliv med en huvudsaklig inriktning mot kemisk produktion och livsmedelstillverkning. Idag är ett flertal större industrier och globala företag etablerade här. De har i sin tur genererat kringverksamheter inom bl a service, transport, logistik och förvaltning. En del av industrierna är placerade inom en och samma industripark och ingår i samarbeten kring gemensam infrastruktur, samt synergier av råvaror och tjänster.

Det geografiska läget, de goda transportmöjligheterna med både båt, järnväg och bil samt samarbeten mellan företagen gör Kopparverkshamnen till ett attraktivt alternativ för både befintliga och nya företag. Den fortsatta utvecklingen av Kopparverkshamnen måste dock ske med hänsyn till närliggande stadsdelar med befintliga bostäder. Utmaningen att skapa förutsättningar för ett öppet och tryggt möte mellan expansiv industrinäring och stad måste hanteras genom miljövänliga transporter, effektiviserande synergier, förbättrad riskhantering och minskad miljöpåverkan.

Under hösten 2010 inleddes ett samarbete mellan Helsingborgs Stad och ett antal företag verksamma i Kopparverkshamnen som gått samman i nätverket IVH, Industrin Västra Helsingborg. I projektgruppen ingår företagen Bostik, Unilever, Industry Park of Sweden, Kemira Kemi, Yara, Alufluor och Ashland samt från stadens sida stadsbyggnadsförvaltningen, miljöförvaltningen och näringsliv- och destinationsutveckling. Det gemensamma arbetet har resulterat i ett tematiskt PM tillhörande FÖP H+ som utgör kunskapsunderlag och strategiskt planeringsunderlag för det aktuella området.

Karaktär

Inom Kopparverkshamnen finns en blandning av industrialanläggningar, kontor, lager-, logistik- och servicebyggnader. Till stora delar karaktäriseras området av storskaliga inhägnade industri- och hamnområden, ofta omgivna av uppvuxen natur och ytor för t ex upplag, deponi och parkering. Generellt inom området kan man säga att uppstickande silor, höga skorstenar och storskaliga byggnader fungerar som landmärken i en miljö som på grund av verksamhetens karaktär är svårtillgänglig och svår att överblicka.

Näringsliv och verksamheter

Näringslivet i Kopparverkshamnen domineras av industrinäring inriktad mot kemikalie- och livsmedelstillverkning. Produkter som tillverkas är bl a margarinprodukter, vattenreningsprodukter, lim- och fogmassor och kemikalier för tillverkning av aluminium och papperstillverkning. Flera av företagen ingår i internationella koncerner med global marknad. Inom området ryms även hamnverksamhet, transport och magasinering, samt servicefunktioner så som vagn- och fordonstvätt, verkstäder och vaktbolag. De tre största industriföretagen sett till antal anställda är Kemira Kemi, Unilever och Bostik. Kemi- och livsmedelindustrin sysselsätter totalt omkring 750 personer.

En god infrastruktur

Området är anpassat efter industrins verksamhet och tunga transporter. En väl utbyggd järnväg fortsätter långt in på området och förser industrier och lager med in- och uttransport. Kopparverkshamnen används framförallt för hantering av bulklast. Hamnen ägs av Industry Park of Sweden, IPOS, men bemannas av Helsingborgs hamn. Också Sydhamnen används av företagen. Längs Industrigatan löper en cykelbana in mot staden.



Bild nr. 52 Industrispåren längs Stormgatan.



Bild nr. 53 Exempel på industrialanläggning, inhägnade områden och uppvuxen natur.

Kopparverkshamnen i framtiden

Området ska även i framtiden främst användas för industriändamål och möjliggöra expansions- och utvecklingsmöjligheter för befintliga företag. Nyetableringar bör i första hand vara verksamheter som nyttjar hamn och järnväg för transporter.

Företagen bör eftersträva synergier sinsemellan för att effektivisera bl a logistik, energiförbrukning, service och markutnyttjande. Förändringar inom området ska säkerställa att hamnen kan nyttjas och utvecklas för lossning och lastning av råvaror och produkter.

Flertalet av verksamheterna omfattar tillståndspliktig verksamhet och nyetablering av miljöfarlig industri lokaliseras väster om Industrigatan. Markanvändning industri utökas längs med den västra sidan av kvarteret Plåtförädlingen för att skapa ett mer sammanhängande verksamhetsområde. Längst västerut i Kopparverkshamnen är en möjlig utfyllnad i Öresund under utredning.

Anslutningarna som försörjer industri och hamn byggs ut och moderniseras för att bli mer hållbara och tillgodose trafikförsörjningen på lång sikt. Ut-



Bild nr. 54 Inpassage till IPOS industripark.

med Stormgatan och Industrigatan avsätts ett område åt den framtida Hamnleden som också kommer att rymma bangård och rangering av godsspår. Befintliga skogsdungar och tallskogsplanteringar inom verksamhetsområdet skyddas i så lång utsträckning som möjligt.

Verksamheters omgivningspåverkan

Inom Kopparverksområdet finns tillståndspliktiga verksamheter varav ett flertal lyder under Sevesodirektivet. Framtida tillstånds- eller omprövningar för nya respektive befintliga verksamheter kommer att prövas mot föreslagen markanvändning, vilket när det gäller avstånd till bostadsbebyggelse motsvarar situationen idag till befintliga bostäder. Framtida tillståndsprövningar kommer, liksom idag, att kräva allt större åtgärder för att minimera störningar i miljön.



Bild nr. 55 IPOS-området sett från Öresund. Från vänster till höger: Kemira Kemis, Yaras och Alufluors fabriksanläggningar. 91