

# Teman

Till FÖP H+ är ett antal tematiska PM framtagna. Valda teman är aspekter på de allmänna intressen som fysisk planering ska uppmärksamma och avväga sinsemellan för att uppnå målet om en god bebyggd miljö för människor att bo, arbeta och besöka. Dessa PM är fördjupningar i respektive tema och utgör ett kunskapsunderlag för att viktiga frågor ska kunna lyftas, breddas och utredas utan att tynga huvudrapporten.

Grönska och rekreation  
Trafik - Hållbar urban mobilitet  
Offentlig service och sociala innovationer  
Näringsliv och detaljhandel  
Kulturmiljö  
Bostäder och boende  
Stigande havsnivå  
Risker och miljöstörningar  
Kopparverkshamnen med närliggande industri

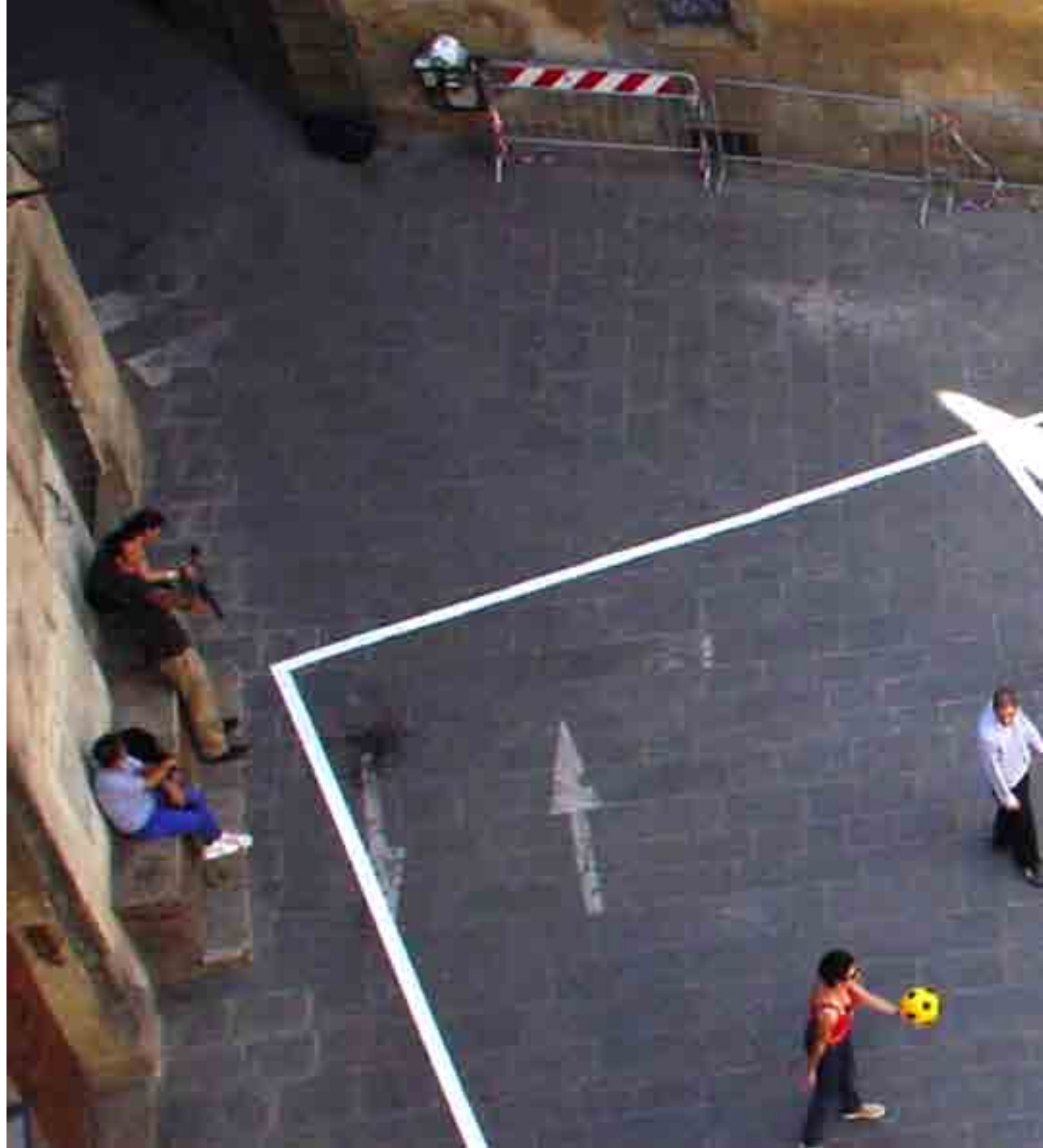
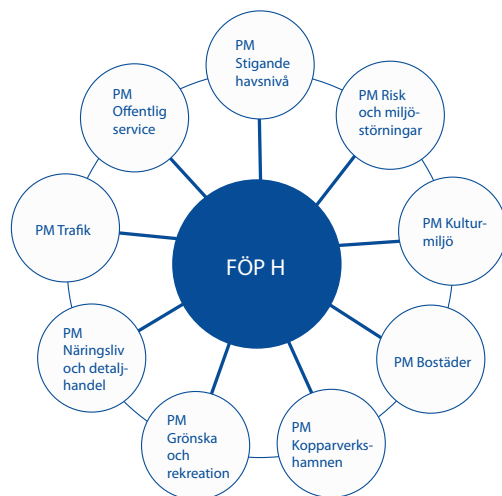




Bild nr. 56

# Grönska och rekreation

Strategin för grönstrukturen inom planområdet syftar till att skapa god tillgång på grönska och vattenmiljöer med höga kvaliteter avseende rekreation och ekosystemtjänster, samt att överbrygga barriärer och förbättra sambandet mellan natur- och parkmiljöer inom och utanför planområdet. Detta ska ske genom att befintliga natur- och parkmiljöer tas tillvara och utvecklas med hänsyn till biologiska och sociala värden. Nya parker och grönstråk som skapas i H+ ska knyta an till de befintliga strukturer som finns i närheten, för att kunna skapa en attraktiv och sammanhängande grönstruktur för hela Helsingborg. I H+ möts havet och grönskan i ett rekreativt stråk där blått och grönt kompenserar varandra och formar ryggraden för hela H+ området, samt skapar tillgång till attraktiva rekreativmiljöer för Helsingborgarna.



Bild nr. 57 *Naturlig klätterställning i skogsdunge.*

## Nuläge

### Brist på grönska i norr

Tillgången till kvalitativa friytor varierar inom planområdet, med relativt god tillgång till skogsdungar, parker och lekplatser i söder medan det i norr, inom H+, helt saknas gröna miljöer. Ett 20-tal friytor på mer än 0,3 ha har definierats med en total yta på omkring 40 ha. Alla områdena finns söder om Sydhamngatan eller strax öster om FÖP-området, förutom Rönnowska skolans gård. Dessa förutsättningar innebär att tillgången för boende till sammanhängande grönområden och kvalitativa friytor är betydligt bättre i den södra och östra delen av planområdet. De friytor som finns i öster avgränsas idag av kraftiga barriärer som innebär att de är svåra att nå. I den norra delen av H+ området, samt dagens hamnområden, finns det inga grönytor i dagsläget.



Bild nr. 58 *Aktivitetsyta med sittplatser utmed Tallskogsleden i Miatorp.*

### Tallskog och sandmark på söder

Grönområdena kring Planteringen och Miatorp består till stor del av gamla tallplanteringar och sandmarker. Bland annat genom Talldungen, Triangelskogen och Rönneplatsen finns det relativt stor tillgång till grönområden i denna del. Ur naturvårdssynpunkt är det angeläget att bevara sandmarkerna med hänsyn till den speciella flora och fauna som är beroende av den livsmiljön. De av förskolor mest frekventerade grönområdena är Triangelskogen och Talldungen/Bosticplanen samt Råå vallar. Utanför planområdet är Ättekulla skog, Ramlösaravinen och Jordbodalen populära utflyktsmål.

### Avsaknad av vatten

Tillgängligheten till vatten är starkt begränsad på grund av att industriområden och hamnområden ligger närmast Öresund. Färjornas uppmarschområde är också ett hinder för att nå vattnet. De kulverterade vattendragen och avsaknaden av öppen dagvattenhantering förstärker denna brist.

### Kraftiga barriärer

Tillgängligheten till de större grönområdena utanför H+ området försvaras av kraftiga barriärer i form av väg, järnväg, industriområden och inhägnade verksamhetsområden framförallt i de södra delarna av hamnen. Detta begränsar närheten till angränsande natur- och parkområden åt söder och öster såsom Stadsparken, Landborgen, Jordbodalen, Ramlösaravinen, Ättekulla och Råå vallar. En kraftig barriär mellan norr och söder inom området är Sydhamngatan med tillhörande godsspår och verksamhetsområde. Denna barriär är både fysisk och mental då det är svårt att ta sig över den samtidigt som känslan av avskildhet är påtaglig.



Bild nr. 59 Etablerade stråk och grönytor i och omkring FÖP-området. Kartan visar att många stråk och områden finns i närheten av H+ området.



Bild nr. 60 Befintliga grönytor. De gula områdena visar en närhetszon med 200 meter till grönyta. I grönytor inräknas kyrkogårdar men inte koloniområden och idrottsplatser med hänsyn till tillgängligheten.

### Önskvärda kvaliteter

Möjlighet till kontakt med natur och grönska i staden är positivt eftersom det ger en lång rad sociala, ekonomiska och ekologiska fördelar. Grönskan inom planområdet bidrar till att skapa en attraktiv stad med stora upplevelsevärden, ett gott klimat, ekologiska tjänster och biologisk mångfald. Tack vare att grönytorna är mångfunktionella rymmer flera värden och funktioner på samma yta. Genom att erbjuda rekreativa friytor och mötesplatser skapas attraktiva boendemiljöer och arbetsplatser.

### Sociala kvaliteter

Grönskan i planområdet ska genom sin struktur främja hälsa och integration. Grönstrukturen ska karaktäriseras av närhet och kvalitet, vara tillgänglig och innehålla de funktioner som är efterfrågade av de boende i FÖP-området. Avståndet till ett grönområde ska aldrig vara större än 200 meter.

Sportaktivitet och lek ska vara möjligt att utöva i en grön miljö i planområdet. Organiserade sportytor och lekplatser finns representerade i större parker. Förskolor och skolor placeras i anslutning till sådana ytor, för att kunna utnyttja miljöerna regelbundet.

Sociala möten och integration underbyggs med hjälp av grönstrukturen. Den övergripande visionen för H+ projektet är att vara en integrerande stadsdel där alla helsingborgare kan vistas på samma villkor. Det är viktigt att grönstrukturen främjar rörelse, samt är en plattform för både fysiska och kulturella aktiviteter. Inom H+ tillskapas både öppna flexibla ytor och specifika idrotts- och aktivitetsytor.

### Stadsmässiga kvaliteter

Genom en grönstruktur som erbjuder målpunkter av olika karaktärer och strukturer med tydlig riktning ökar orienterbarheten inom området. Grönskan och vatten används för att stärka rörelsestråk och skapa rumslighet på torg och mindre platser.

Genom att använda grönska både horisontellt och vertikalt, dvs både på marken, på tak och på fasader kan området ge ett grönt intryck med årstidsvariation, trots begränsade möjligheter till större grönytor. Grönstrukturen ska erbjuda olika karaktär, storlek och funktion. Grönnytefaktorn är verktyget för att säkerställa ett grönt intryck även på kvartersmark. Ett blått intryck präglar området genom att balansera grönskan med vattenstrukturer av olika karaktär, storlek och funktion. Vattnet är ett kännetecken för H+ och strukturerna ska sträva efter att vara så tillgängliga som möjligt och främja rörelse och lek.

### Ekologiska kvaliteter

Dagvattenhantering och grönskan i området ska ha både estetisk och teknisk funktion. Grönstrukturen bör utnyttjas och utformas för att kunna hantera dagvatten i så stor utsträckning som möjligt genom infiltrationsytor, gröna tak och väggar samt öppna vattenkanaler.

Områden för grönska och rekreation ska om det är möjligt höjdsättas så att de kan fungera som översvämningsytor i kritiska situationer. Ytorna kan antingen ingå i ett våtmarkssystem så att små regn avleds till ytorna eller fungera som översvämningsyta t ex vid det värsta regnet som återkommer en gång på 20 år. Rening av luft och vatten ska underlättas genom att grönstrukturen är väl representerad i plan-

området och lämpad för att ta hand om avgaser och vattenföroreningar. Rörelse- och trafikstråk ska i stor utsträckning vara gröna och artval skall anpassas efter stadsmiljöns speciella förutsättningar.

Grönstrukturen i FÖP-området ska vara utformad för att gynna biologisk mångfald bland djur och växter. Den bidrar till att göra H+ till en ekologiskt och tekniskt hållbar del av staden. Utformningen och skötseln av grön- och vattenmiljöer har stor betydelse. I de mer stadsmässiga miljöerna kommer tillämpningen av grönytefaktorn att få en stor betydelse för den biologiska mångfalden. Även på små ytor kan man främja en artrikedom. En sammanhängande struktur bör eftersträvas med inslag av naturliga biotoper som till exempel äng, lund eller våtmark där dessa ges plats. Särskilt ska de speciella förhållandena med sandiga marker uppmärksammas och tas tillvara vid utvecklingen av befintliga grönområden.

Mikroklimatet i planområdet ska främjas genom att byggnaders placering och utformning samspelar med grönskan utifrån vind- och solförhållanden. Grönstrukturen utnyttjas som en buffert för klimatförändringar.

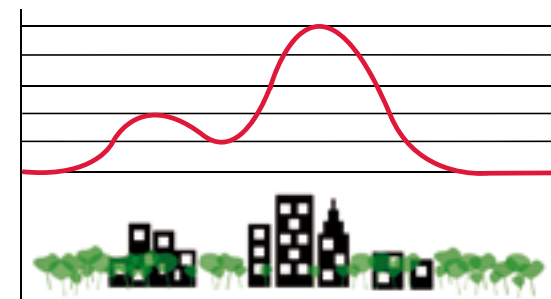


Bild nr. 61 Genom effekten av urbana värmeöar kan temperaturen mellan stad och omgivande landsbygd skilja flera grader.

## Framtida grönstruktur

### Överbrygga barriärer

Två parallella nord-sydliga grönstråk är grundstommen i grönstrukturen. Det östra stråket sträcker sig mellan Miatorp och Råå där Lussebäcken delvis kulverterad rinner och passerar Hedens idrottsplats. För att förstärka stråket är det angeläget att tillskapa kopplingar mellan Ättekulla skog och Ramlösaravinen, samt att öppna kulverterade sträckor av Lussebäcken.

Det västra stråket sträcker sig från Södra hamnen utmed det planerade blågröna stråket via Planteringen till Råå vallar. Här skapas ett attraktivt stråk som förbinder de havsnära stråken från Råå i söder till Strandpromenader i norr.

Det är en stor utmaning och viktig strategi att överbrygga barriärerna både inom planområdet och mellan H+ och angränsande stadsdelar. Området innehåller inte någon större andel grönområden. Det kommer därför vara mycket viktigt att de nya invånarna kan röra sig mellan H+ området och befintliga grönområden för att få det vardagliga behovet av grönska uppfyllt. Variation bör eftersträvas i de barriäröverbryggande strukturerna.

Under flera år framöver kommer också de befintliga och uppvuxna grönstrukturerna i staden vara ett viktigt komplement till de mer nyanlagda grön- och vattenstrukturerna i H+ området.

### Söders sandmarker

Genom att ta till vara och utveckla de befintliga södra grönområdena i planområdet kan deras karaktärer höjas med ytterligare sociala och ekologiska kvaliteter. De kan genom sin storlek även försörja andra stadsdelar på viktiga värden och funktioner.

Skogsdungarna och parkerna är viktiga resurser i ett framtida södra Helsingborg där betydligt fler bor och arbetar. Den uppvuxna skogen ger skydd för vinden och avskärmar visuellt från industriområden och hamnverksamhet i väster. Med inslag av öppna ytor och gläntor skapas solbelysta områden i omslutande miljö. Här finns redan flera rekreativa kvaliteter som kan utvecklas ytterligare.

Några av de kartlagda upplevelsevärdena är lummighet, grönska och ro. Möjlighet till naturlek, promenad och grillning uppskattas inte minst av de intelligande förskolorna. Genom riktade åtgärder i dessa grönområden kan natur- och rekreationsvärdena höjas ytterligare. Önskvärda förbättringsåtgärder är bland annat att underlätta pedagogisk verksamhet samt skydd mot trafikbuller.

De biologiska värdena är främst knutna till det äldre trädbeståndet samt de öppna, sandiga markerna med närhet till blomrika områden. Utvecklingen av dessa områden bör även inriktas för att gynna den biologiska mångfalden. Det kan ske genom att öka variationen av trädslag och ålder i skogsdungarna och öppna upp gläntor med sandiga partier samt öka blomresursen i området.



Bild nr. 62 Två parallella nord-sydliga grönstråk är grundstommen i grönstrukturen. Det blågröna stråket är en förutsättning för att tillgodose behovet av grönstruktur i planområdet.

### Det blågröna stråket

En av de avgörande strukturerna i planområdet utgår från ett blågrönt stråk, som sträcker sig genom hela området samt länkar till intilliggande grönstrukturer. Det blågröna stråket byggs upp av grönska och vatten, och ansluter Öresund i norr med Gåsebäckens naturliga dalgång i söder. Syftet med det blågröna stråket är att H+ området skall ha tillgång till en genomgående rekreativ struktur som är lättillgänglig för boende och verksamma i området. Stråket utgörs av en mängd skiftande stadsrum, funktioner och mötesplatser för att skapa variation och blandade upplevelser både lokalt och regionalt. Det ska också samspela med närliggande verksamheter i bebyggelsen.



Bild nr. 63 *Det blågröna stråket består av två delar. En mer urban kanal i norr och en grön del i söder. Här är det blågröna stråket stort nog att rymma en mångfald av aktiviteter såsom idrott och lek. Skissen är en tidig visionsbild.*

Stråket delas upp i tre olika karaktärer, som också följer H+ områdets uppdelning - urbant, parklikt och naturligt. När man rör sig genom det Blågröna stråket förändras karaktär och rumslighet successivt, och stråket ska inte enbart knyta samman norr och söder utan också koppla samman väst och öst genom tvärgående länkar. Tanken att det blågröna stråket är H+ områdets ryggrad bygger på både närhet och kvalitet och bidrar till att ingen invånare har längre än 200 meter till rekreativa ytor och vatten- och grönmiljöer av hög kvalitet. Det blågröna stråket ska också erbjuda rekreativa ytor av varierande karaktär och storlek, från att vara fler men mindre i norr till att vara större men färre i söder.

### Att levandegöra genom grönska

För att göra framförallt H+ området attraktivt redan från ett tidigt skede behöver etableringen av grönska vara prioriterad i den etappvisa utbyggnaden av området. Genom att både börja plantera träd och växter samt skapa aktiviteter såsom sport- och lekrområden kan H+ området aktiveras redan innan byggnaderna är på plats.



Bild nr. 64

## Grönska och rekreation i H+ området

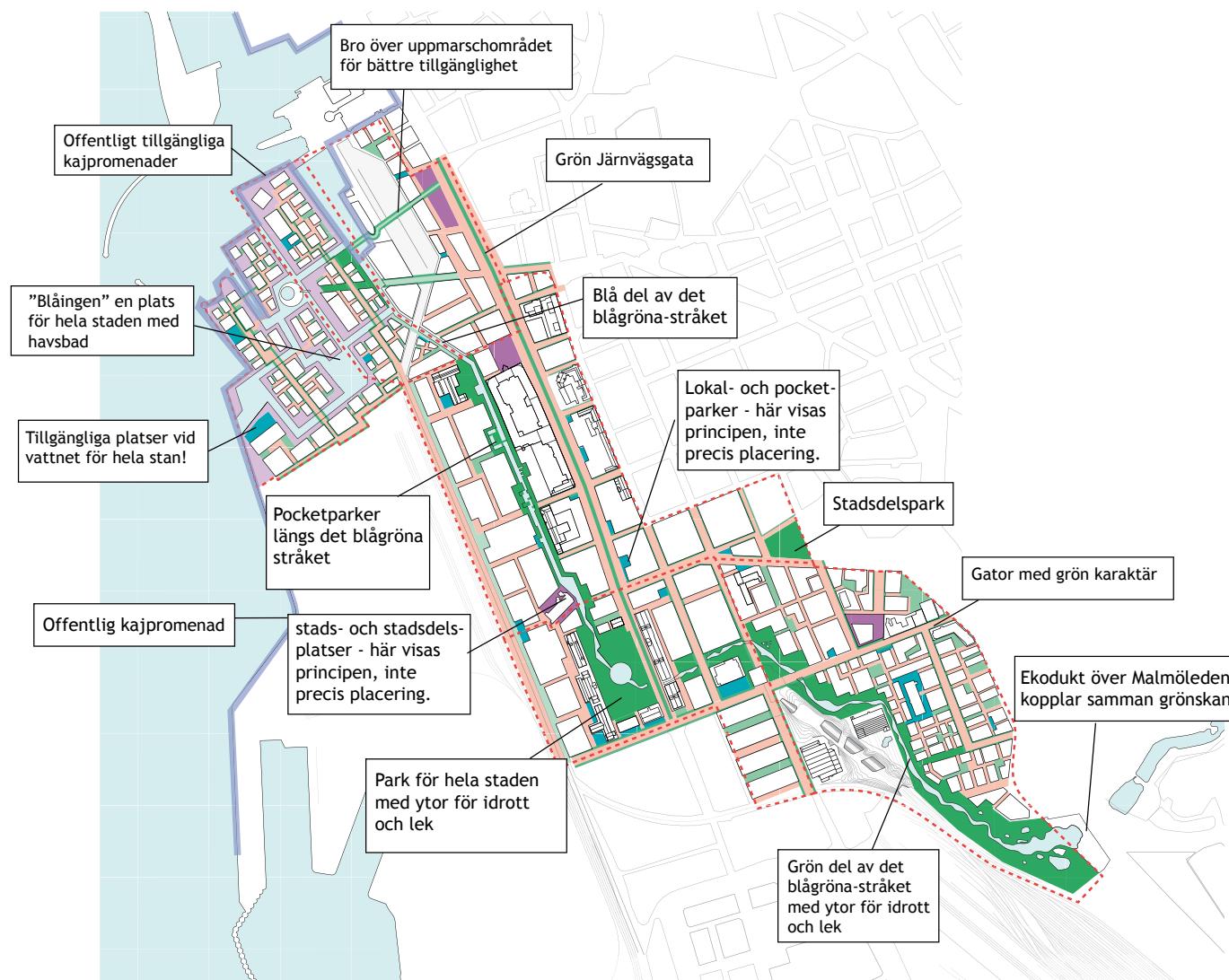


Bild nr. 65

### Övergripande ställningstaganden

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

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

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

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

### Utvecklingsprinciper

Grön- och blåstrukturen inom FÖP H+ området ska vara av hög kvalitet avseende rekreation och ekosystemtjänster.

Grönstrukturen ska överbygga barriärer och förbättra sambandet mellan natur- och parkmiljöer inom och utanför planområdet.

Befintliga grönområden i södra delarna ska utvecklas ytterligare med sociala och ekologiska kvaliteter.

Särskilda studier ska genomföras kring vind- och solförhållanden för att uppnå gott mikroklimat.

Inför detaljplan påbörja ett tematiskt arbete med grönska för hela H+ området.



# Hållbar urban mobilitet

Det är en utmaning att skapa en stad som utgår från den mänskliga skalan och prioriterar gång-, cykel- och kollektivtrafiken. Kopplingar till omkringliggande områden är av största vikt för att få ett välfungerande och välintegrerat område. Trafiken ska bidra till den önskade stadsutvecklingen. Det ska råda balans mellan de olika trafikslagen och mellan stadens och trafikens anspråk. Bebyggelse och trafik ska samplaneras och stärka varandra. Trafikfrågorna beskrivs närmare i PM Trafik - hållbar urban mobilitet.

Fler som reser hållbart bidrar till ett ökat stadsliv och en bättre miljö samtidigt som värdefull mark kan användas till annat än stora bilparkeringar och breda gaturum. Ett ökat gående och cyklande ger dessutom friskare människor. Målet är att 70 procent av personresorna inom H+ området sker till fots och med cykel, 20 procent med kollektivtrafik och 10 procent med bil.

Det ska vara säkert och tryggt att resa och vistas i planområdet. Ingen ska dödas eller skadas svårt i trafiken inom H+. Andelen trygga och nöjda trafikanter som reser hållbart ska öka.



Bild nr. 66 Gångnätet i planområdet består av både rekreativa, gröna stråk helt skilda från biltrafik och urbana stråk på gator med biltrafik. Inspirationsbild från Freiburg.

## Fotgängare och cyklister

Gatumiljöerna i planområdet utgår från fotgängarnas upplevelser. Det ska vara möjligt att korsa gatunätet i varje kvarter och området ska kännas tryggt och livfullt. En mänsklig skala, ett varierat innehåll och det centrala läget gör att en stor andel av resorna görs till fots. Gångnätet är finmaskigt och gent och det är bekvämt, lustfyllt och säkert att röra sig till fots. Utgångspunkten är att bilarnas hastighet maximeras till 30 km/tim där gående blandas med biltrafiken. Barriäreffekter minimeras och gatubredder begränsas.

Cykelsystemet är gent, tryggt och bekvämt. Cykeln är ett verkligt alternativ till bilen. Cykelförbindelserna är väl sammanlänkade med stadens övriga cykelnät. Cyklisterna separeras från biltrafiken utmed huvudgatorna och cykeltrafiken prioriteras i hög utsträckning vad det gäller utrymme och framkomlighet. Cykling ska vara tillåten på alla gator, ibland på fotgängarnas villkor. Fyra av stadens huvudcykelstråk går genom området. Stråken har olika karaktär. Huvudcykelstråket kompletteras av ett mer finmaskigt nät. Cykelparkeringar ska lokaliseras nära målpunkter och olika former av cykelparkering ska erbjudas.



Bild nr. 67 Bebyggelse- och trafikeplanering band i band. Ett "släpp" i byggnaden på Lunds Tekniska Högskola gör gång- och cykelvägen gen och attraktiv samtidigt som fotgängare och cyklister bidrar till stadslivet.



Bild nr. 68 Förslag till huvudcykelnet.

## Kollektivtrafik

Centralt genom planområdet går spårvägen och blir ryggraden i stadens trafiksystem. Genom att ge en hög servicenivå, bra turtäthet, korta restider och en god punktlighet till resenärerna skapas underlag för en högre tillgänglighet till centrum och H+. För att skapa attraktiv trafik som även lockar bilister krävs effektiva dragningar, egna körfält och prioritet i korsningar. Kollektivtrafiken ska vara helt koldioxidneutral och med sin höga kapacitet blir den det självklara valet för helsingborgaren och för besökaren. Genom lokalisering av målpunkter och tät bebyggelse med god service runt hållplatserna blir spårvagnen och bussen ett smidigt val för många.

Bytespunkterna som uppstår vid kollektivtrafikens stationer, mellan buss, spårvagn, gående och cyklar ses som strategiska platser. Stor vikt kommer att läggas för att forma dessa platser till mötesplatser i staden och att lokalisera andra aktiva program till platserna. Det är viktigt att hitta goda kopplingar till



Bild nr. 69 Spårvägstrafik på egen bana i Amsterdam. Spårvagnstrafiken smälter väl in i stadsmiljön och är högt prioriterad.

gång- och cykelnäten samt skapa de funktioner som krävs vid hållplatserna såsom trygga och väl gestaltade cykelparkeringar. Ambitionen är att stadens första spårvägslinje, från Dalhem via Knutpunkten till H+ området, ska öppnas samtidigt som Södertunneln är klar. Spårvägslinjen trafikerar då de viktiga målpunkterna; Knutpunkten, Universitetet, Husarregementet och Planeringen. Sträckningen söder om Hästhagsvägen ska utredas vidare. Kompletterande busstrafik går genom Söder och på Sandgatan. Exakt dragning av busslinjerna genom Söder utreds vidare. Ambitionen är att hitta ett nät som motsvarar resenärernas behov och som samspelar med trafik och stadsutvecklingen i det framtida Söder.

Prioriteringen av kollektivtrafiken är genomgående hög i planområdet. I vissa passager i de mest centrala delarna väger dock anspråken hos korsande fotgängare tyngre än kollektivtrafikens framkomlighet; motivet är att stärka stadslivet. Här krävs en avvägd balans.

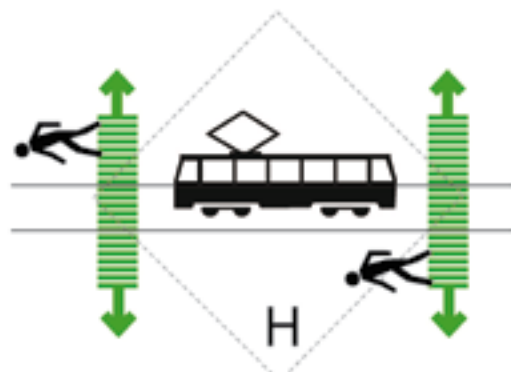


Bild nr. 70 Vid hållplatserna går fotgängarna före medan kollektivtrafikens framkomlighet prioriteras mellan hållplatserna.



Bild nr. 71 Förslag till kollektivtrafiknät

## Biltrafik

I utvecklingen av det framtida bilnätet är strävan att uppnå en balans mellan trafiken och stadens anspråk. Steget behöver tas från ett traditionellt framkomlighetsperspektiv till ett tillgänglighetsperspektiv.

Huvudgatunätet i H+ området kommer att ha en maskvidd/täthet som utgår från den befintliga stadens gatunät och som ger god tillgänglighet. I gatunätet ska det också finnas en inbyggd robusthet, en flexibilitet inför framtiden. Gatorna i huvudnätet ska utformas efter de stadsrum vi vill skapa och ska vara lätta att korsa för den som går eller cyklar. De ska vara attraktiva, varierande och upplevelserika samtidigt som de ska rymma många funktioner. Gatorna ska vara stadsmässiga och ge plats för stadens liv. Det innebär att hastigheten bör begränsas till 40 km/tim. I stadens huvudgatunät ingår Hamnleden som en viktig förbindelse, både för trafiken till hamnen/färjorna och för infartstrafiken.



Bild nr. 72 Biltrafik på de oskyddade trafikanternas villkor. Lekgata i Freiburg.

Kartan intill visar ett förslag till det framtida huvudnätet för biltrafiken. Gatorna har indelats utifrån sin funktion i nätet; infart, huvudgata och uppsamlingsgata. Utöver dessa gator kommer ett finmaskigt nät av lokalgator att finnas. Här blir biltrafiken mer nedtonad och i bostadsområden kan en del gator bli utformade som lekgator. Lekgatorna ska präglas av människan, ett lugnt tempo och samspel mellan trafikanter.

Parkeringsfrågorna ska hanteras på ett sätt som stödjer stadens utveckling och uppmuntrar till hållbart bilanvändande. Parkering för besökare och boende prioriteras framför verksamma. Samlade parkeringsanläggningar och ett samutnyttjande av dessa anläggningar eftersträvas. Gångavståndet till parkeringsplats används för att påverka efterfrågan på parkering och alternativa transporter. Bilpooler uppmuntras då detta kan minska behovet av parkering för boende och verksamma.



Bild nr. 73 Framtidens Järnvägsgata med lugnare tempo, bättre villkor för fotgängare på tvären och separata kollektivtrafikkörfält.



Bild nr. 74 Förslag till vägnät.

### Övergripande ställningstaganden

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

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

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

Parkering utgör ett viktigt styrmedel för att stärka hållbara resor. Parkering för besökare och boende prioriteras framför verksamma.

Störnings- och barriäreffekter av den nya hamnförbindelsen ska minimeras.

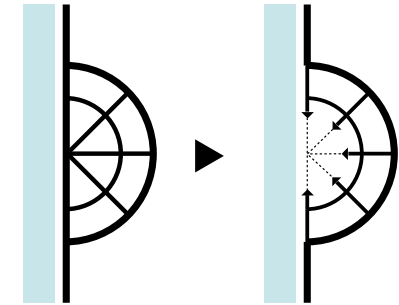
### Utvecklingsprinciper

Gångnätet är finmaskigt och utformas utifrån fotgängarnas upplevelse, med mänsklig skala och varierat innehåll.

De övergripande cykelstråken utformas så att de blir snabba, säkra, trygga och bekväma.

Förutsättningarna för attraktiv kollektivtrafik skapas genom gena linjedragningar, egna körfält och prioritet i korsningar, vilket ger korta resider och god punktlighet. Tätt exploatering och viktiga målpunkter lokaliseras runt noder.

Bilnätet ska utformas på ett sätt som ger god tillgänglighet och gaturummen utifrån de miljöer vi vill skapa. Hamnleden har en viktig funktion i att avlasta det övriga gatunätet.



*Princip för uppgraderad genomfartstrafik i centrum.*



Bild nr. 75 Prioritering av trafikslag i H+området.

# Offentlig service och sociala innovationer

H+ strävar efter att utveckla stadsdelar som erbjuder miljöer att komma ihåg, som man vill bo och verka i hela livet och som erbjuder ett överflöd av kvaliteter. En viktig pusselbit för att lyckas med detta är god service såsom skolor, vårdboenden och bibliotek. Dessa frågor beskrivs närmare i PM Offentlig service.

## Utmanande framtid

H+ områdets planeringshorisont sträcker sig långt in i framtiden. Det behöver därför finnas en tydlig framtidsberedskap i planeringen av offentlig service, inte minst då välfärdssamhället står inför omfattande utmaningar. För att lyckas hantera utmaningar som sträcker sig från utanförskap och segregation till finansieringsproblem beroende på demografiska förändringar och minskade skatteunderlag så kommer det att behövas nya idéer.

## Sociala innovationer

De senaste åren har fokus satts på sociala innovationer, som enklast beskrivs som nya lösningar på sociala problem. Sociala innovationer är beroende av samverkan och gränsöverskridande kontakter. För att få in frågorna kring offentlig service tidigt i processen krävs ett framsynt, tvärsektorielt arbete. Forskningen verifierar kopplingen mellan tillit och innovationer. Förtroende mellan människor växer fram i interaktion med andra och är avgörande för möjligheten för människor att mötas. Här kan den fysiska utformningen av H+ området spela en central roll. För att stärka möjligheterna för en innovativ offentlig service behöver H+ planeras så att en mångfald av mötesplatser skapas. Skolor, torg, bibliotek, arbetsplatser, caféer och kulturella institutioner är alla viktiga för det sociala kitt som skapar gemenskap.

## Behov av service

Totalt beräknas utvecklingen av de södra delarna av Helsingborg möjliggöra ca 5000-6000 nya bostäder, vilket kan komma att innebära ca 10000 nya invånare. Dessa nya invånare kommer att vara i behov av service, vilket staden måste ha beredskap inför. För att hitta en utgångspunkt i diskussionerna kring servicebehovet har vi utgått ifrån att de som flyttar in i H+ området har en ålderssammansättning som liknar den genomsnittliga för hela Helsingborg. Den befolkningsökning som kommer att ske i omringliggande bostadsområden blir förmodligen inte större än att behoven kan tillgodoses genom en utbyggnad av den befintliga servicestrukturen.

## Förskola

Antaganden kring befolkning i H+ området tyder på behov av ca 450-550 förskoleplatser. Den barnomsorgskapacitet som finns i omringliggande stadsdelar har inte utrymme att hantera dessa behov, varför tidig planering för förskolor i området är viktig. Riktlinjer för förskoleverksamhet i Helsingborg anger att uppehållsytan bör vara minst 25 m<sup>2</sup> per barn. För en förskola med 80 barn innebär det en utemiljö på ca 2000m<sup>2</sup>. Baserat på praktiska exempel är ett riktvärde för lokalyta 12 m<sup>2</sup> per barn. För en förskola med 80 barn skulle det innebära en byggnad på ca 1000 m<sup>2</sup>. I det fortsatta arbetet bör riktlinjer utarbetas för utemiljö gällande skolor och förskolor i innerstadsmiljö i Helsingborg.

Lämpligt är att sprida ut de nya förskolorna i hela H+ området. Det är viktigt med närhet till bostaden för att få hämtning och lämning att fungera. Närhet till bostaden möjliggör även för transporter via cykel eller till fots. Med tanke på H+ områdets begränsade



Bild nr. 76 Bilden visar existerande skolor och förskolor i H+ när-område, samt en princip för hur nya förskolor och skolor kan lokaliseras utifrån uppskattad befolkning och tillgängliga grönytor. Bilden är en idéskiss. Slutgiltig lokalisering av skolor och förskolor kommer att studeras i den fortsatta processen.

möjlighet att tillskapa stora grönytor i anslutning till förskola och skola är det intressant att undersöka möjligheten att lokalisera dessa i nära anslutning till det blågröna stråket och Husarplatsen.

Positivt är också om service såsom förskolor, lokaliseras i randzoner mellan befintliga bostadsområden och nya. Detta skapar förutsättningar för integration och kopplingar mellan nya och befintliga stadsdelar.

För att lyckas tillgodose behoven av service i H+ området kommer det bli viktigt att sträva efter flexibla och alternativa lösningar eftersom många funktioner ska rymmas i området. Ett alternativ som kan prövas är att planera för mindre förskoleavdelningar i bottenvåningar på hus med andra funktioner. Andra sätt att hushålla med mark är att kombinera uteyta med andra aktiviteter som parkmiljöer eller skapa icke traditionella uteytor på t ex tak.

### Grundskola

Skolsituationen i det framtida H+ området är svårbedömd. Detta då en tendens är att många barnfamiljer lämnar Helsingborgs innerstad när barnen blir äldre eller om samma familj får fler än ett barn. En krävande utmaning i utformningen av H+ området är att lyckas skapa en stadsdel där även äldre skolbarn bor kvar. Det finns idag grundskolor i H+ områdets omnejd som barn boende i H+ området kommer ha möjlighet att söka till. Kapaciteten i dessa möjliggör dock inte för att mer än ett par hundra elever kan tas emot. En eller två nya grundskolor kommer därför att behövas i området vilket innebär en eller två tomter om vardera 12 000-14 000 m<sup>2</sup>.

Lämplig lokalisering av skola kan utgöra en integrerande funktion mellan nya och gamla stadsdelar. Möj-

ligheten att lokalisera en skola i anslutning till Husarplatsen bör studeras, liksom möjligheten att rymma en skola inom det befolkningsrika delområdet Söder-Universitetsområdet.

### Gymnasieskola

I dagsläget finns en gymnasieskola i det framtida H+ området, Rönnowska skolan. Utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv är det önskvärt att Rönnowskas verksamhet finns kvar och utvecklas i sin nuvarande lokalisering. Möjligheterna till en sådan utveckling är under utredning.

### Idrott och fritid

Stadens södra delar saknar möjligheter till idrott och fritidsaktiviteter. H+ områdets utveckling ger en möjlighet att ändra på detta. Viktigt i skapandet av ytor för idrott och fritid är parkmiljöers utformning. Det är även viktigt att utforma aktivitetsytor i området där olika idrotter kan utövas. Kan dessa arenor samnyttjas med skolan som också är beroende av idrottsplatser, skulle effektiv markanvändning kunna uppnås.

### Vård och omsorg

Vårdboenden, trygghetsboenden och lokaler för hemvårdspersonal kan komma att bli aktuellt i H+ området. Även bostäder med särskild service för människor med fysisk eller psykisk problematik (LSS-boende) bör beredas plats. För att detta ska kunna komma till stånd är det viktigt att i ett tidigt skede planera för det, då boenden av denna art ofta är svåra att integrera i efterhand. LSS-boenden brukar utgöras av 7-10 mindre lägenheter med tillgång till gemensamhetslokaler.

### Kultur

Diskussioner har förts kring möjligheterna för ett multifunktionshus med inspiration från *idea store*-konceptet. Ett väl utvecklat bibliotek skulle kunna locka besökare från hela staden såväl som från bostadsområden i närområdet. H+ området skulle lämpa sig väl för utveckling av det kulturella mellanskikt som saknas i staden. H+ området skulle kunna erbjuda alternativa arenor. Viktigt i detta arbete blir att utgå från den kultur som redan finns eller funnits i området i form av replokaler, ateljéer osv.

### Övergripande ställningstaganden

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

Tillgodose behovet av 2 grundskolor och 5-6 förskolor lokaliserade inom H+ området med tillgång till en grön gård och närhet till park.

### Utvecklingsprinciper

Inför detaljplaneprocess påbörjas ett tematiskt arbete kring offentlig service för hela H+ området.

Utarbeta riktlinjer för utemiljö gällande skolor och förskolor i innerstadsmiljö.

Möjligheter att placera service i randzoner mellan nya och befintliga bostadsområden studeras i den fortsatta planeringen.

För att möta behoven av service involveras stadens förvaltningar tidigt i planeringsprocessen. Staden verkar för dialogmetoder och tvärsektorielt arbete som främjar sociala innovationer.

# Näringsliv och detaljhandel

År 2035 är city, norr och söder ett lockande och innehållsrikt centrum som stärker Helsingborgs konkurrenskraft och roll som nav i regionen. Järnvägsgatans sammanhängande citystråk förenar staden och erbjuder nya moderna butiker och lokaltyper. Vid Ramlösa station har flera expanderande verksamheter med regional bas etablerats och ny handel har vuxit fram. Företagskluster har vuxit fram på pirerna, kring Campus och på andra håll, samtidigt som ensam- och småföretagare hittat lämpliga lokaler i byggnader och kvarter under omvandling. Campus många studenter och forskare ger impulser till utveckling i staden och dess näringsliv. Mer finns att läsa i PM Näringsliv och detaljhandel.



Bild nr. 77 Näringslivsstrukturplan 2007 i FÖP-området

Med nära 130 000 invånare är Helsingborg ett ekonomiskt och kulturellt centrum i norra Öresundsregionen. Befolkningsstillväxten är snabb och prognoser pekar på nära 158 000 invånare år 2030, en ökning med cirka 23 procent från år 2010. Staden har alltid varit en viktig handels- och mötesplats och är ett nav för både person- och godstrafik. Här finns Sveriges näst största containerhamn och miljoner människor reser med färjorna varje år.

Helsingborgs näringsliv kännetecknas av många små- och medelstora företag och en stor branschbredd, vilket gör staden mindre sårbar än många andra städer. Handel och transporter dominerar med 27 procent av de sysselsatta mot 20 procent i riket som helhet. Också tillverkning är en stor bransch även om sysselsättningen där minskat under lång tid. Företags-tjänster samt turism och besöksnäring är branscher på stark frammarsch som blir allt viktigare för stadens utveckling.

Tjänsteproduktionen ökar starkt och driver fram en snabb utveckling i större städer och regioner. På tio år har antalet sysselsatta ökat med nära 15 procent. Arbetsmarknaden blir allt mer regional och pendlingen ökar snabbt. Nettoinpendlingen var år 2009 nära 6200 personer. Cirka 62000 personer är sysselsatta i Helsingborg. Trots detta är arbetslösheten hög och fler jobb är en av stadens viktigaste utmaningar.

Inom planområdet finns drygt 650 företag och cirka 10 000 människor arbetar i området. Här finns allt från enmansföretag till stora industrier. Handel och transporter är viktiga branscher. Andra stora branscher är företagstjänster, tillverkning och byggverksamhet. I och invid hamnen i områdets sydvästligaste del finns betydelsefull kemisk produktion och

livsmedelstillverkning. Dessa och hamnen behandlas närmare i särskilda avsnitt.

Sysselsatta efter näringsgren 2003-2009

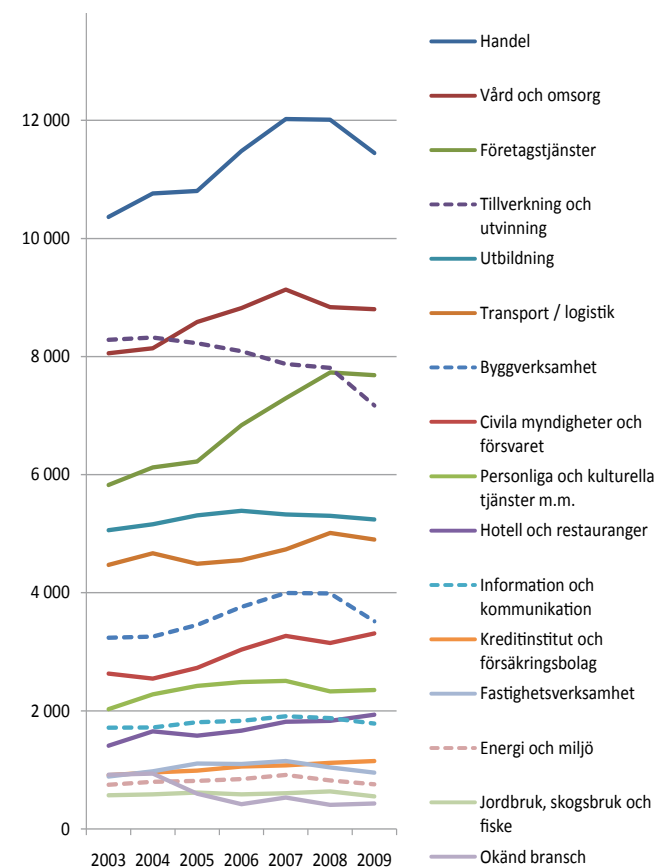


Bild nr. 78 Sysselsatta i Helsingborg efter näringsgren. 2003-2009 SNIkod 2007.

### Goda lägen för många typer av företag

Planområdet är centralt i utvecklingen av näringsliv och detaljhandel i Helsingborg. Området kommer att erbjuda goda lägen för olika slags företag – centralt nära Knutpunkten, invid Campus, kring Ramlösa station eller intill hamnen, järnvägen och det övergripande vägnätet. Alltifrån småskaliga lokaler i en blandad miljö med bostäder till mer spektakulära lägen på pirerna. H+ kan ge nya kontorslokaler i cityläge, något som är en bristvara i staden. Den tänkta stadsutvecklingen ger dock knappast utrymme för nya ytkrävande etableringar med omfattande miljöpåverkan.

### Campus – en motor i stadens utveckling

Campus Helsingborg har en nyckelroll i stadens omvandling. Campus nyttjar och stödjer näringslivets och regionens utveckling genom utbildning och forskning inom logistik, handel, hotell-, restaurang- och turistnäring och man använder H+ som studieområde. Att bidra till en högre utbildningsnivå i regionen är en viktig uppgift. Campus är en del av Lunds universitet och har 3 000 studenter och närmare 150 anställda. I området finns också KY-utbildning och Rönnowska gymnasiet. Att öka samspelet mellan studenter, forskare och den omgivande staden genom att öppna upp universitet är angeläget. Planeringen av H+ bör möjliggöra en fortsatt expansion till cirka 10 000 studenter i framtiden och ge goda förutsättningar för företagsutveckling med anknnytning till universitetet.

### En mix av företag

En mix av företag av olika typer är önskvärt. Olika delområden bör ges olika karaktärer och förutsättningar för att locka företag i olika tillväxtfaser och med olika inriktning. Flexibla lösningar som går att anpassa efter olika verksamheter bör eftersträvas.

### Stationsnära lägen

Helsingborgs två regionalt mest tillgängliga platser är Knutpunkten och Ramlösa station. Båda bör attrahera företag som vill locka anställda regionalt. Danska studier visar att andelen kollektivresor är betydligt högre till arbetsplatser inom 600 meters gångavstånd från stationer. Stationslägen bör därför enligt ÖP2010 främst användas för personal- och besöksintensiva verksamheter, service och detaljhandel. Samtidigt måste deras funktion som goda bytespunkter i trafiksystemet prioriteras.

### Ramlösa station - en framtida regional nod

Ramlösa station är väl tillgänglig med både tåg, bil, buss och en framtida spårväg. En regional nod med personal- och besöksintensiva verksamheter som kan dra nytta av det goda kommunikationsläget bör utvecklas på sikt. I det ganska glest utnyttjade området kan det skapas plats för större etableringar än inne i centrum. En attraktiv regional nod bör också få en varierad detaljhandel och annan service. En sådan utveckling skulle stärka Planeringen och Miatorp. Den regionala potentialen har också lyfts fram av grannkommunerna i samrådskedet.

### Övergångszoner och blandning

H+ området ska erbjuda attraktiva miljöer för boende och verksamheter samtidigt som hamnverksamhet och transporter kan utvecklas. I vissa fall krävs övergångszoner av olika slag. På andra håll är utmaningen att hitta former för en blandad stad med en mosaik av verksamheter och boende, som kan ge goda förutsättningar att driva företag och samtidigt trygga boendemiljöer med hög kvalitet. Äldre byggnader kan skapa identitet i nya områden och kan ge företagslokaler med stark karaktär.

### Successiv utbyggnad kräver strategier

Campus och nya verksamheter kommer att växa ut under lång tid. En strategi för hur staden ska kunna erbjuda attraktiva tomter för olika företagstyper under en lång tidsperiod behövs. Varken näringsliv eller detaljhandel kan planeras fram. Utvecklingen beror på olika aktörers initiativ och kunders efterfrågan. Men en planering som gör att staden kan erbjuda intressanta lägen och miljöer för olika typer av företag är en viktig grund för näringslivets utveckling. Profiler av delområden och etappindelning av utbyggnaden för verksamheter behöver studeras vidare.

#### Övergripande ställningstagande

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

#### Utvecklingsprinciper

Campus ska ges möjlighet att växa med fler studenter och mer forskning. Goda förutsättningar att etablera verksamheter med nära anknnytning till Campus bör skapas.

Området ska erbjuda lägen och lokaler för företag i olika tillväxtfaser.

En regional nod och bytespunkt med arbetsplatser, service och detaljhandel som stärker noden ska utvecklas kring Ramlösa station.

Strategier för successiv utveckling av både handel och näringsliv behöver tas fram i det fortsatta arbetet.



## Detaljhandel

Utbudet av butiker, service och varor har stor betydelse för hur vardagslivet fungerar. Stadskärnornas roll för städernas och regioners attraktivitet och utveckling betonas alltmer. Även utanför stadskärnan eftersträvas ofta en blandad stad med verksamheter i bottenplanet som berikar gatulivet, men det lokala kundunderlaget kan bara ge ett begränsat utbud av handel, restauranger och annan service i huvudstråk och knutpunkter.



Helsingborg är ett starkt handelscentrum i nordvästra Skåne med två etablerade regionala handelsplatser – City och Väla. Detaljhandeln sysselsatte cirka 5100 personer år 2009. En central ambition i staden är att stärka Citys attraktivitet och eftersträva balans i utvecklingen av City och Väla. Behovet av att länka samman Norr- och Södercity lyfts också fram. Översiktsplan 2010 talar om att stärka Citys roll, att verka för ett serviceutbud för fungerande vardagsliv och om en medveten handelslokalisering. En strategi för detaljhandelns utveckling i staden planeras.

Detaljhandeln har vuxit starkt under 2000-talet och bedömningar pekar på att befolkningstillväxt och ökad köpkraft kan medföra en ökning i Helsingborg med cirka 50 procent till år 2025. Specialvaror växer snabbare än dagligvaror. Annan kommersiell service kan antas växa ungefär i samma omfattning. En omstrukturering och rationalisering pågår med krav på större utbud och större butikslokaler för många varutyper. Samtidigt ökar kravet på kundunderlag. Bostadsnära centrum och butiker har fått det tufft i konkurrensen. Samplanering av trafik, rörelsestråk, handel och annan service, t ex skolor och förskolor, behövs för att skapa underlag för lokal service.

Detaljhandeln inom planområdet är begränsad. Planeringen har ett centrum med en mindre livsmedelsbutik och visst annat utbud. I Hästhagen norr om Ramlösa station finns viss lågpris- och volymhandel och en stor livsmedelsbutik (Willys). I övrigt finns spridda mindre etableringar i bottenvåningar längs större vägar. City med sitt breda utbud och två större matbutiker i Södercity gränsar till området i norr. Direkt söder om området finns Lidl och viss volymhandel med hem- och byggvaror vid Landskronavägen.

Intill ligger en stormarknad (Coop Forum). Längre söderut vid Råå finns en ny centrumbildning med stormarknad (ICA Maxi) och andra butiker. Öster om järnvägen ligger Elinebergs centrum och längre bort finns Citygross.

Detaljhandelns utveckling drivs främst av aktörernas initiativ och livskraften styrs av kundernas efterfrågan. Syftet med planeringen är att ge handeln utrymme för utveckling och konkurrens och att skapa långsiktiga förutsättningar för handelns utveckling. Ett syfte är också att uppnå en struktur med god tillgänglighet för medborgarna. I centrumlägen och i blandad bebyggelse behöver utformningen av kvarter, byggnader och gator ta hänsyn till handelns behov av lokalstorlekar, god varuhantering och angöring om ett allsidigt innehåll och en verklig blandning ska uppnås.

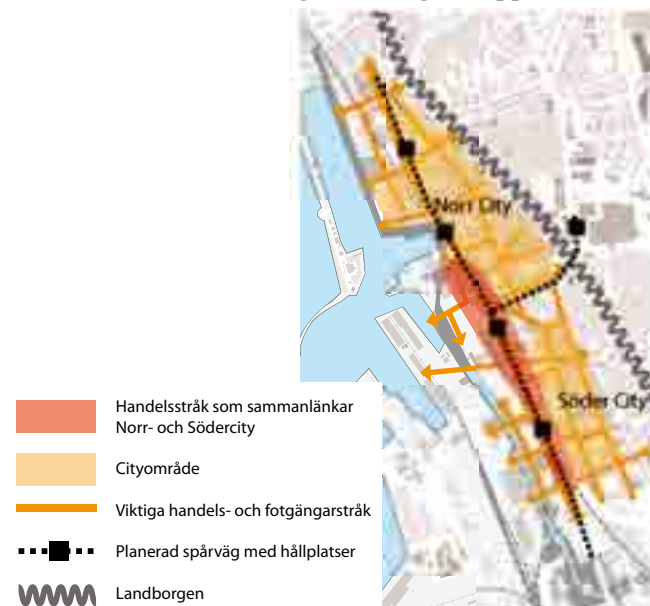


Bild nr. 79 Handelsutveckling city - sammankopplande handelsstråk.

## Citys utveckling

Helsingborgs läge mellan havet i väster och landborgen har lett till ett långsträckt och tudelat centrum. City behöver växa och utvecklas i takt med att staden växer och köpkraften ökar, så att Helsingborg kan fungera som regionalt centrum med en intressant stadskärna också i framtiden. H+ projektet är ett unikt tillfälle att skapa nya möjligheter för handel, ofentlig och kommersiell service, fritid och nöjen.

Att skapa ett enat City med en stark länk mellan Norr och Söder blir möjligt när Järnvägsgatan omdanas i samband med Södertunnelbygget. Kvarteren längs gatan kan ge ett komplement av nya, större och nio-

nella lokaler, som det idag råder brist på. Utbyggnaden bör ske i balans med dagens City. För att hantera en successiv handelstillväxt måste kvarter och byggnader förberedas för detaljhandel i de nedre våningarna genom tillräckliga takhöjder och utformas för öppna ytor, en god varuhantering och angöringstrafik, även om de inledningsvis används till annat.

## Handel i övriga området

Möjligheterna till handel och service utanför City beror på det lokala underlaget av boende och arbetande samt rörelseströmmar i olika stråk. Även vid hög bebyggelsestäthet blir underlaget begränsat. Handel och kommersiell service bör därför samlas vid spårväghållplatser och knutpunkter. Samlokalisering med ofentlig service kan stärka underlaget. Planteringsens Centrum behöver stärkas för att kunna fylla sin roll som mötesplats och servicepunkt i området.

## Ramlösa stationsområde

En attraktiv regional nod behöver ett utbud av varierad detaljhandel med livsmedel och service nära stationen. Eftersom området är lättillgängligt med både bil och kollektivtrafik bör även fortsatt utveckling av mer utrymmeskrävande och skrymmande handel kunna övervägas i Hästhagen en bit från stationen.

## Läge för livsmedelshandel

Välsorterade livsmedelsbutiker ryms inte i vanliga bottenvåningar. Lägen som ger tillräckligt kundunderlag och där parkering och varutransporter kan lösas behöver studeras. Från norra delen av H+ när man matbutiker på Söder. Ett läge intill Sandgatan bör kunna locka Gåsebäcksbor och andra genom närheten till spårvägen och Industrigatan. Möjlighet för mindre livsmedelshandel för det lokala behovet i Södra hamnen behöver studeras.

## Flexibla lokaler

För att uppnå intressanta gatumiljöer vid knutpunkter mm bör bottenvåningarna utformas flexibelt för att rymma olika verksamheter som kan berika gatumiljön. Små butiker, serveringar och serviceinrättningar kan då lättare inrymmas i kvarter och byggnader i framtiden. Fortsatta analyser av marknad, etapper och underlag krävs för att skapa goda förutsättningar för handel och annan service i området.

## Övergripande ställningstaganden

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

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

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

## Utvecklingsprinciper

Knutpunkten, Järnvägsgatan och Bredgatan är nyckelprojekt som behöver rymma Citys framtida utvecklingsbehov.

Utanför City bör handel och service lokaliseras vid knutpunkter och nära hållplatser för kollektivtrafik. Bottenvåningar utformas flexibelt för att möjliggöra olika användning.

Möjlighet till livsmedelshandel bör skapas i anslutning till den nya bostadsutbyggnaden.



Bild nr. 80 Utveckling av ett A-stråk längs Järnvägsgatan.

# H+ Kulturmiljö

En viktig del i att utveckla H+ området är ta vara på områdets historia. I konkurrensen om att skapa attraktiva livsmiljöer för att locka innovativa och företagsamma människor, blir kulturmiljön en viktig pusselbit. Stads- miljöer som bär på en historia och nyttjas på ett fram- synt sätt kan vara en faktor för att skapa en attraktiv stad. Att utgå från det som finns på platsen, det som gör den unik, kan vara en nyckel till framgång. Med utgångspunkt i detta perspektiv har en analys av kul- turmiljön inom H+ området gjorts. Kulturmiljöfrågorna beskrivs närmare i PM Kulturmiljö.

Kulturmiljöer består inte enbart av de traditionellt ut- pekade mest värdefulla byggnaderna och bebyggelse- miljöerna. Kulturmiljön speglar olika perioders syn- sätt på vilka kvaliteter som ansågs viktiga i hus- och stadsbyggandet. En bred uppsättning representativa miljöer från olika perioder är därför en viktig grund för att förstå historien. Dagens södra Helsingborg be- står av ett antal stadsstrukturer av olika ålder och med olika tillkomsthistoria.

## Rutnätsstaden från 1876 ger grundkaraktären

Söders grundstruktur i form av en strikt rutnätsplan lades fast redan 1876. Denna struktur har visat sig vara påfallande hållbar i över 130 år. Under den tiden har bebyggelsen till stora delar bytts ut och funk- tionerna ändrats, men strukturen har varit den samma. Att rutnätet i hög grad hållit, även väster om järnvä- gen med industrier, varv och verkstäder och i delar av hamnområdet är ovanligt. På 1960- och 70-talen har dock Oljehamnsleden och några byggnader brutit mönstret. Den tydliga kollisionen mellan järnvägens dragning 1865 och det senare rutnätet visar på rut- nätsprincipens starka ställning som planmönster un- der 1800-talet.

## 1908 års oregelbundna stadsstruktur i Gåsebäck

Gåsebäcksområdet har sin stadsstruktur delvis byggd på det tidiga 1900-talets medeltidsinspirerade ideal med oregelbundna kvarter och böjda gaturum. Stads- strukturen lades dock fast först kring 1930. Samtidigt är Sandgatan och kvartersstrukturen närmast Söder- gatan en rest från den äldre rutnätsstaden. Bebyggel- sen från 1930- och 40-talen visar på funktionalismens intåg som arkitekturideal och den mer historiskt inrik- tade stilen under perioden 1945-55.

## Malmöleden i gamla Ramlösavägens läge

Den gamla vägdragningen mot Närlunda och Ram- lösa som syns på 1853 års karta har överlevt försöken att inordna den i rutnätet. Att den moderna Malmö- leden har följt den gamla vägdragningen är intressant och ovanligt under den moderna trafikledsepoken på 1960- och 70-talen. Dessutom finns ett stycke av den gamla stenlagda Ramlösavägen kvar i Gåsebäck.



Bild nr. 81 H+ området präglas av ett antal stadsstrukturer som vuxit fram under olika tider.

## Flera olika rutnätsstrukturer i hamnen

Strukturerna i hamnen är storskaliga och har en funk- tionell gestaltning. Hamnutbyggnaderna har skapat lokala strukturer utifrån funktionella och hamnbygg- nadstekniska krav, med rutnätet som den vanligaste formen. De olika pirarna med sina kajer har givit riktningen, och magasin, containeruppställningar mm följer oftast parallellt med och vinkelrätt mot kajerna.

## Trafiklederna bryter mot övriga stadsstrukturer

1960- och 70-talens trafikledsbyggande, Malmöleden undantagen, bryter mot de etablerade stadsstruku- rerna. Oljehamnsleden har dragits över tre kvarter, Sydhamngatan genom de typiskt långsmala kvarte- ren i Planteringen och Bredgatans dragning snett över Husarregementets kaserngård visar hur funktionella och trafiktekniska lösningar värderats högre än eta- blerad bebyggelsestruktur. Samtidigt är trafikgenom- brotten i den äldre stadsstrukturen förhållandevis få i södra Helsingborg och huvuddelen av den äldre stadsstrukturen är orörd.



Bild nr. 82 Jutfabriken på 1940-talet.

### H+ områdets historia som framtidsresurs

Den gamla rutnätstadens stadsstruktur kan ge en bra ram för ett blandat och varierat stadsinnehåll och stadsliv. Söders karaktär av arbetar- och invandrarstadsdel skulle kunna vidareutvecklas och starkt bidra till Helsingborgs attraktivitet.

I H+ området har närheten till vattnet varit en viktig tillgång för den industriella verksamheten och hamnen har varit central för transporter till och från Helsingborg. Genom att till exempel ordna goda förbindelser till vattnet blir det möjligt för besökare och boende att förstå sambandet mellan industrimiljö och Helsingborg som hamnstad. En av de stora utmaningarna i planeringen av H+ är att ta tillvara den industriella storskaliga karaktären samtidigt som om-

rådet utvecklas på ett sätt som återger det en mänskligare skala. Ett sätt kan vara att befintliga byggnader tillåts bryta av mot det nya. Om det småskaliga och storskaliga existerar sida vid sida kan de tillsammans ge området en stark identitet, både samtida och förankrad i sin historia.

Några av de befintliga strukturer som kan tillföra stora värden till de publika rummen är Västhamnsfisket längst ut på piren, som blir slutdestination för kajpromenaden och Husarplatsens kaserngård, som återskapas och blir en viktig mötesplats.

### Fortsatt arbete

Det tematiska PM som har tagits fram har haft som mål att vara ett inspirerande underlag och lyfter fram kulturmiljöer som resurser. Det urval som har gjorts



Bild nr. 83

*Bilden visar på de stadsstrukturer som finns inom H+ området.*

ska inte ses som ett bevarandeprogram utan som stöd för fortsatt planering. Det finns byggnader inom området som bedöms omfattas av förvanskningsskydd samt skydd mot rivning enligt PBL. Denna bedömning kommer att ske i samband med att området detaljplanläggs.

### Övergripande ställningstagande

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

### Utvecklingsstrategier

Förtätning inom H+området sker utifrån de enskilda områdenas individuella förutsättningar.

Betydelsefulla stadsstrukturer i området är en inspirationskälla för byggandet av de nya stadsdelarna.

Kulturhistoriskt värdefulla objekt kan vävas in i den nya miljön och skapa attraktiva målpunkter för besökare och boende.

Nya funktioner i gamla byggnader kan möjliggöra att en levande blandstad skapas där inte enbart de mest bevarandevärda objekten lever vidare.

Arbetet med kulturmiljön inom H+ området speglar en bred syn på Helsingborgs historia med dess olika tidsepoker och samhällsskikt.

Utnyttja gamla industrilokaler och kulturmiljöer som en tillgång för näringslivet.

# Bostäder och boende

Den övergripande strategin för bostäder och boende inom FÖP- området är att människorna som bor där ska kunna ta del av ett varierat bostadsutbud med blandade upplåtelseformer, varierade storlekar och olika prisklasser. Det är en plats där man vill verka och bo under hela livet. En plats där boendemiljöerna är utformade med människors behov av trygghet och säkerhet i fokus. Bostadsvariation och mångfald av människor och intryck stärker karaktären i de olika delområdena. Bostäderna och dess omgivning genomsyras av miljötänkande i stort som smått och den blandade stadsmiljön ger goda möjligheter att kombinera boende med verksamheter. Bostadsfrågan beskrivs närmare i PM Bostäder och boende.

## Nuläge

Prognoser inför framtiden tyder på en fortsatt kraftig befolkningsökning i Helsingborg. Folkmängden uppgick den 1 januari 2010 till 128359 personer, vilket beräknas stiga till 159000 år 2030. Bostadsbyggandet håller inte samma höga takt som befolkningsökningen vilket leder till trångboddhet och bostadsbrist. Ett mönster som även finns i flera andra av Skånes kommuner.

## Möjligheter

H+ området ska kunna ta emot en tredjedel av Helsingborgs befolkningstillväxt under en 20-årsperiod. Det innebär cirka 10000 människor och cirka 5000 – 6000 nya bostäder i hela FÖP- området, varav cirka 4000-5000 nya bostäder i H+ området. Utvecklingen av H+ områdets befintliga och nya stadsdelar spelar en central roll för bostadsförsörjningen med goda möjligheter att öka stadens attraktivitet i Öresundsregionen. Detta genom att finna metoder för att skapa lockande boendemiljöer som tillgodoser både de lo-

kala och regionala behoven. Samtida forskning och trender visar tendenser att boendet blir en viktigare del av vår identitet och att bostadsorten allt mer styrs av livskvalitet. En positiv möjlighet som utvecklingen av H+ området har goda möjligheter att tillgodose.

## Mindre fastigheter

En möjlighet för att skapa mångfald och variation i bebyggelsemiljöerna är att indela marken i mindre fastigheter som anvisas till olika byggherrar med respektive arkitekter. Det skedde bl a vid planeringen av Västra hamnen i Malmö där det fanns en tydlig önskan om att få en bebyggelse med varierad karaktär och olika upplåtelseformer.

## Loft living och Bokaler

Det finns många exempel på hur man kan planera för mångfald genom att stödja kreativa livsformer som ger möjlighet att bo och arbeta på samma ställe. På många platser i världen sker sedan länge omvandling av bl a äldre industrimiljöer till bostäder där de

boende får utforma inredning och planlösning efter egna behov och önskemål. Det tilltalar ofta skapande människor som vill kombinera ateljé med boende, s.k. Loft living. Malmö stad har arbetat med konceptet Bokaler för att skapa blandade stadsdelar där affärsidkare kan bo i anslutning till sin verksamhet. I Köpenhamn har man infört en planbeteckning (E0) som tillåter boende på verksamheternas villkor i områden som därmed ska tåla lite mer oordning och blandning.

## Byggemenskaper

En aktiv boendedelaktighet vid utveckling av nya stadsdelar kan vara en möjlighet för att skapa framtidens boende. Detta förekommer sedan länge i bl.a. Tyskland (s k Baugemeinschaft) där de boende fungerar som sin egen byggherre och har stor frihet i utformandet av det egna huset. Exempel från Lund finns genom pågående projektet Byggemenskaper med ambitionen att minska bilberoendet och skapa blandad stad i den nya stadsdelen Råby med hjälp av grupper som gemensamt planerar sitt flerbostadshus.

## Utmaningar

### Behov utifrån demografi

Det är tydligt att flera olika grupper upplever brist på tillgängliga bostäder i Helsingborg idag. Den demografiska statistiken pekar på behov av hyreslägenheter, mindre lägenheter och lägenheter till rimliga kostnader. Förutom den demografiska sammansättningen handlar framtidens boende om nya familjestrukturer, nya beteenden och ändrade konsumtionsmönster. En utmaning för H+ är förmågan att attrahera en yngre befolkning samtidigt som man även måste prioritera attraktiva boenden för det ökande antalet äldre invånare och andra målgrupper.



Bild nr. 84 Silos omvandlade till studentbostäder i Oslo.

## Boendesegregation

Boendesegregationen är ett tydligt problem i Helsingborg med stora skillnader mellan olika stadsdelar vad gäller socioekonomisk struktur, resursfördelning, hälsa och uppväxtvillkor. För H+ kan ett sätt att motverka segregation vara att förtäta i befintliga bostadsområden genom att bygga nya typer av bostäder. Ett annat sätt är att eftersträva en blandning av upplåtelseformer och bostadstyper i de nya stadsdelarna.

## Hållbara bostäder för yngre

Att bygga nytt är ofta dyrt och nybyggnation av hyresrätter uppges ofta vara svårt att genomföra. Nätverket jagvillhabostad.nu bedriver pilotprojekt runt om i Sverige med syfte att öka bostadsbyggandet och visa att det går att bygga hållbara bostäder direkt för unga, genom att pressa kostnader och komma med nya lösningar. Nätverket har bl.a. genomfört ett byggprojekt med 31 hyreslägenheter som invigdes 2007 med Stockholms läns lägsta nyproduktionshyra.

## Flyttkedjor

Att bygga bostäder för människor med stark köpkraft kan skapa tillfällen för nya hushåll att ta sig in på bostadsmarknaden genom att initiera s.k. flyttkedjor. Det frigör visserligen bostäder för andra människor men kan inte motverka den strukturella uppdelning av människor som skapas då ensidiga stadsdelar byggs för köpstarka målgrupper. Flyttkedjor tenderar att ha marginell betydelse på heta bostadsmarknader då en nyproducerad lägenhet i attraktivt läge vanligen inte skapar vakanser i mindre attraktiva (och billigare) områden. Utmaningen är ett flexibelt och varierat bostadsbyggande för att kunna reflektera befolkningens bostadsbehov.

## Övergripande ställningstaganden

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

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

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

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

## Utvecklingsprinciper

Boendemiljöernas utformning ska medvetet bidra till social närvaro, trygghet och god orienterbarhet. Miljöerna ska tillgodose barns, äldres och funktionshindrades behov.

Miljöprofilen ska användas vid utformning av bostadsmiljöer.



# Stigande havsnivå

Hela hamnen inklusive pirarna i Södra hamnen och kvarteret väster om Bredgatan är utfyllnadsmark där nuvarande marknivå ligger på 2,5 meter över havet eller lägre. Utifrån pågående forskning kring klimatförändringar med högre temperaturer som värmer vattnet och smälter polarisar och glaciärer vet vi att havsnivån redan har stigit och kommer att stiga avsevärt.

Enligt SMHIs senaste beräkning kommer medelvattennivån, alltså den vattennivå som havet vanligtvis ligger på, att stiga med 15 cm till 2035, 26 cm till 2050 och 89 cm till år 2100 utifrån dagens nivå (landhöjning inkluderad). Räknat i RH2000 vilket är Sveriges nationella höjdsystem. Vad som kan konstateras utifrån SMHIs beräkningar är att de största förändringarna sker i slutet av århundradet. Havsnivåhöjningen kommer sannolikt att fortsätta även efter år 2100. Resonemangen fördjupas i PM Stigande Havsnivå.

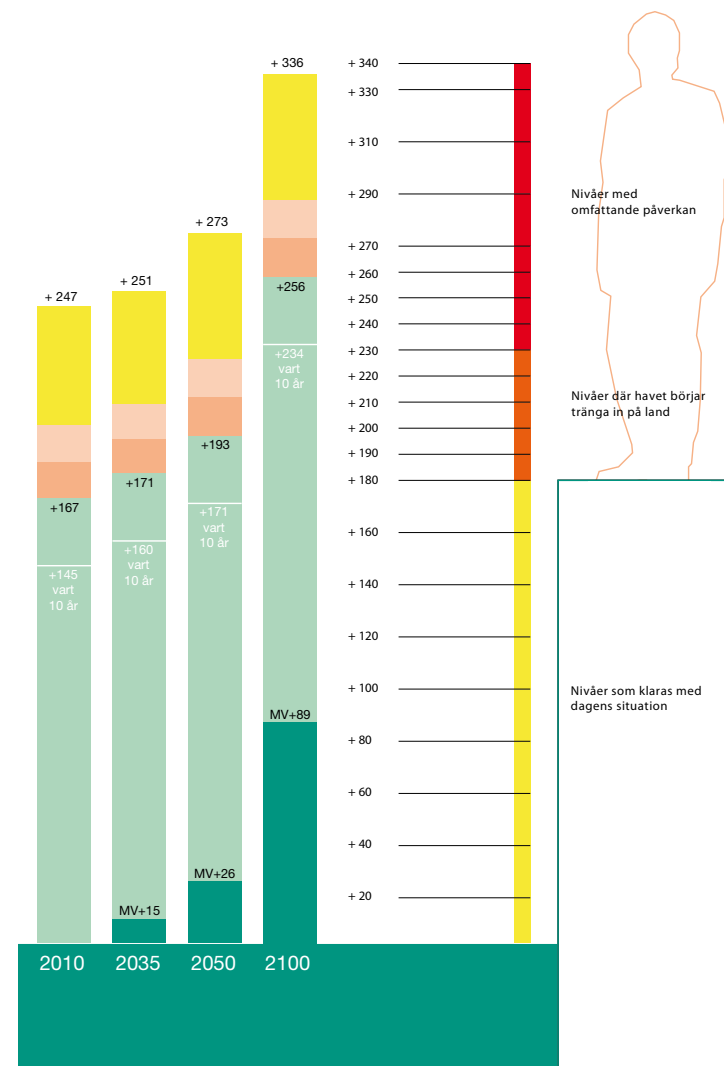
Den havsnivå som definierar vilka åtgärder som behöver göras är medelvattennivån och de extremnivåer som kan uppstå vid högvatten och extrem väderlek. Dessa extremnivåer har kort varaktighet men kan trots det leda till stora konsekvenser. Redan idag kan dessa extrema nivåer uppgå till +1.8 - 2.5 m ö h och bedöms av SMHI i framtiden att kunna öka med ytterligare en meter vilket skulle ge extremhögvatten nivå på +2,8 - 3,5 m ö h.

Sannolikheter och varaktighet för extrema högvattennivåer har bedömts av SMHI och t ex är sannolikheten för att en hundraårsnivå inträffar ett visst år 1 procent, men omräknat på 100 år blir den 63 procent, dvs sannolikheten är större att det inträffar än inte alls.

Kombinationen av högvatten i havet och stor nederbörd kan skapa stora problem. Dagvattnet från lågt liggande fastigheter och områden innanför invallning/mur måste då pumpas ut i Öresund. Utrymme kommer att behövas för pumpstationer och kanske även för magasin. Vid högre medelvattennivåer stiger även grundvattennivåerna vilket bör beaktas i kommande planering.

Eftersom stora delar av Helsingborgs södra delar består av utfyllnadsmassor eller låglänta kustområden kan konsekvenserna bli stora vid en havsnivåhöjning och påföljande extremnivåer. Översvämning på tidigare deponier och förorenad mark kan också innebära negativa konsekvenser för Öresund med urlakning och spridning av gifter till havet.

**Bild nr. 86** Figuren illustrerar scenarierna för Helsingborg för åren 2035, 2050, 2100 och visar hur medelvattennivån (MV), högvattennivån (ljusgröna staplar) och extrem högvattennivån stiger successivt. Extrema högvattennivåer omfattar effekterna av vågor, vinduppstuvning och dynamisk vinduppstuvning. White/WSP 2011



## Anpassning till högre havsnivå

Utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv är möjligheten att förtäta centrala delar av Helsingborg av ett så stort värde att merkostnaderna för att successivt anpassa ny bebyggelse till stigande havsnivåer är rimliga. Inom Hamnen och Kopparverkshamnen finns samhällsviktiga anläggningar och verksamheter med stor betydelse för Helsingborgs näringsliv som också behöver skyddas.

Inför fortsatt planering av H+ området behövs ett ställningstagande kring vilken havsnivå som ska vara dimensionerande. Med dimensionerande menas att det är den havsnivån som ombyggnad och ny bebyggelse ska anpassas för.

Dimensionerande nivå beskriver därför varken framtida marknivå, ”färdig golv-nivå” eller nivå för tekniska installationer utan enbart den framtida vattennivå som måste hanteras i plan- och byggändan. Takt i havsnivåökningen stegras successivt vilket innebär att olika anpassningsåtgärder behöver planeras och genomföras i byggskedet både på kort och på lång sikt.

För att hålla en tillräcklig marginal för avvikelser av framtida havsnivåhöjningar, utifrån ett 100-års perspektiv, fastställs den dimensionerande framtida medelvattennivån till +1 m ö h och extrem högvattennivån till +3,5 m ö h i RH2000. Det innebär en ökning med 0,3 m från rekommendationen i ÖP 2010.

Helsingborgs stad har valt ett 100-års perspektiv för anpassning av klimatförändringar och inom den tidsramen bör risk- och ansvarsfrågor vara beaktade inklusive en marginal för nya scenarier. Den ekonomiska rimligheten rörande de skydd man bygger måste

också vävas in i resonemanget. Det är t ex möjligt att rent tekniskt bygga robusta skydd men som kanske blir överdrivna i förhållande till risknivån. Detta på grund av ny och ökad kunskap och ökad samstämmighet kring forskningsrapporter i frågan.

## Åtgärder

För att hantera klimatförändringar med stigande havsnivå inom planområdet kommer det att krävas flera strategier och till det kopplade åtgärder. Det behövs en strategi för zonen närmast vattnet, hur pirlar, samhällsviktiga anläggningar och verksamheter i hamnområdet ska skyddas. Detta skydd bör successivt byggas ut tex i samband med förändringar av hamnar, pirlar och kajkanter och skyddar även bebyggelse innanför.

För ny bebyggelse som detaljplaneläggs i områden med nuvarande marknivåer på lägre än 3,5 m ö h krävs anpassningar så att människors hälsa och säkerhet säkerställs. Den mest robusta lösningen är att höja marken vilket ger god säkerhet på sikt. Men val av åtgärder inom respektive delområden bör studeras vidare tillsammans med studier kring bebyggelsens struktur, markföreningar, dagvattenhantering och höjdsättning. Inför kommande detaljplaneprocesser bör även effekterna av stigande grundvattennivåer studeras. Eftersom det är sandiga jordlager under utfyllnadsmassorna behöver markens bärighet studeras. Stadsövergripande system som tex dag- och spillvattenledningar behöver också anpassas till ändrade förhållanden med stigande grundvattennivåer.

## Övergripande ställningstaganden:

Ny bebyggelse inom planområdet ska anpassas till en dimensionerande framtida medelvatten-havsnivå på +1 m ö h och extrem högvatten-havsnivå på + 3,5 m ö h i RH 2000 för att säkerställa människors hälsa och säkerhet.

En successiv anpassning till stigande havsnivåer sker vid nybyggnation eller restaurering i hamnområdet, på kajer och pirlar och ska bidra till stadens yttre försvar mot havet.

VA-systemet och dagvattensystemet bör studeras i sin helhet för att anpassas till stigande havsnivåer och stigande grundvattennivåer. Nya dagvattensystem ska vara helt frikopplade från avloppssystemet. Äldre dagvattensystem ska successivt byggas om så att det inte förekommer kombinerade ledningar.

## Utvecklingsprinciper:

Fortsatt planering av ny bebyggelse inom Universitetsområdet, på Oceanpiren samt Oslopiren bör studera klimatanpassning med helhetslösningar innan bebyggelse, struktur och höjdsättning fastställs i enskilda detaljplaner.

I detaljplaneringen bör förändrade grundvattenförhållanden och markens beskaffenhet studeras liksom konstruktion av byggnader för att klara tillfälliga översvämningar.

I nya dagvattensystem ska det säkerställas att vatten kan rinna vidare på markytan i sekundära avrinningsvägar och på översvämningssytor för att klara extrema regn. Även behov av pumpstationer och vattenmagasin bör utredas.



# Risker och miljöstörningar

Stadens ambition är att ha en tydlig strategi för hur frågor kring risker och miljöstörningar ska hanteras i planering av stadens utveckling. Utgångspunkten är att med en riskdatabas höja kunskapsnivån och med ett gemensamt förhållningssätt till risker och miljöstörningar finna lösningar på en hållbar stadsutveckling. Frågorna beskrivs närmare i PM Risk och miljöstörningar.

Södra Helsingborg har under en lång tid utvecklats till stadens industriområde mycket tack vare närheten till hamn och järnväg. Det som en gång låg i kanten av staden med hamn- och industriverksamhet är idag centralt beläget. Föreslagen markanvändning inom H+ området visar på en ny utveckling med fler boende, fler arbetsplatser och ökad handel och service. Hamnens verksamhet förutsätts fortsätta liksom industrierna söder om Helsingborgs hamn. Möjligheterna till en samexistens byggs dels på verksamheternas omgivningspåverkan och dels på hur ny bebyggelse anpassas så att störningarna minimeras.

## Riskdatabas

Helsingborgs stad har upprättat en riskdatabas där samtliga tillståndspliktiga verksamheter, som innebär en risk och en påverkan för sin omgivning, är sammanställda. I databasen finns även en kunskaps-sammanställning för respektive verksamhet. Syftet med riskdatabasen är att hela staden ska ha samma kunskapsunderlag inför framtagande av detaljplan, bygglov eller tillståndsprövning. Målet är att riskdatabasen har en rullande uppdatering med aktuell fakta för respektive verksamhet.

Verksamheterna är i riskdatabasen grupperade i olycksrisk och miljöstörning i syfte att synliggöra skillnaden mellan risk för olycka och störningar t ex

buller, lukt eller stoft från en verksamhet. I riskdatabasen redovisas ett uppmärksamhetsavstånd på karta för verksamheterna. Uppmärksamhetsavståndet är stadens bedömning utifrån tillgänglig kunskap och erfarenhet av respektive verksamhet. Inom detta avstånd ska särskild uppmärksamhet ske vid tillståndsprövning eller vid planering av ny bebyggelse. Det innebär att det för vissa verksamheter kan finnas flera uppmärksamhetsavstånd beroende på vad som avses, olycksrisk eller olika typer av miljöstörningar.

I riskdatabasen kommer detta uppmärksamhetsavstånd justeras allteftersom ny kunskap finns kring verksamheten. Målet är att komma från de generella avstånden och istället få en mer nyanserad bild av vad respektive störning och risk består i.

## Nyanserad helhetsbild

Inom ramen för fördjupning av översiktsplanen för H+ har Helsingborgs stad påbörjat arbetet med en strategi för risker och miljöstörningar som ska fungera som vägledning inför fortsatt planering av södra Helsingborg. Målet är att strategin främjar en helhets-syn med gemensamt förhållningssätt som underlättar arbetet med kommande detaljplaner.

Första steget har varit att utveckla metoder för riskbedömningar. I studien ”Strategi för bebyggelseplanering intill färdvägar rekommenderade för farligt gods”, WUZ 2011, föreslås hur Helsingborgs stad ska förhålla sig till vägar med transporter av farligt gods, vilket ger en tydlig vägledning för arbetet med lokalisering av en ny hamnled och vägledning för lokalisering av ny bebyggelse längs med en led med transporter av farligt gods i södra Helsingborg.

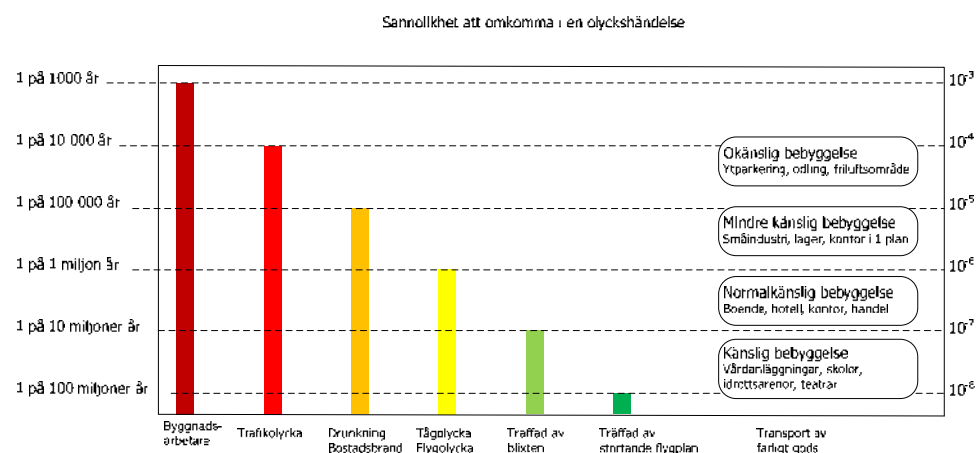


Bild nr. 87 Figuren ska illustrera vad olika risknivåer innebär i jämförelse mellan olika typer av olyckshändelser med sannolikheten att omkomma. Risknivån som anses acceptabel för t ex normalkänslig bebyggelse som bostäder är lägre än risknivån för att träffas av blixten. WUZ 2011.

I studien ”Bedömningar av verksamhetens omgivningspåverkan”, Tyréns AB 2011, har en modell prövats för att få mer nyanserade bedömningar av verksamheternas olika risker och störningar. Studien omfattar översiktliga riskbedömningar och bedömningar av verksamhetens miljöstörningar utifrån tillgängligt underlag av mätningar, beräkningar och utredningar.

Det krävs ytterligare riskbedömningar och bedömningar av miljöstörningar innan vi har en helhetsbild av de faktiska förhållandena i Södra Helsingborg. De studier som har genomförts visar dock på att de skyddsavstånd som är angivna, tillståndsprövningar etc är alltför schablonmässiga för att fungera som planeringsunderlag för detaljplaner och bygglov.

### Transporter av farligt gods

Länsstyrelsen i Skåne län har tagit fram rapporten ”Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen – bebyggelseplanering intill väg och järnväg med transporter av farligt gods” 2007. Dessa riktlinjer kallas vanligen för ”RIKTSAM” och ger exempel på skyddsavstånd till olika typer av markanvändning samt vilka krav som ska uppfyllas om aktuell utformning avviker från dessa avstånd.

För att komma ett steg vidare hur Helsingborgs stad ska förhålla sig till farligt godsleder och för att inte behöva utarbeta en riskanalys varje gång ny bebyggelse planeras inom en zon på 150 meter från transportleden har staden låtit genomföra en studie ”Strategi för bebyggelseplanering intill färdvägar rekommenderade för farligt gods”, WUZ 2011. Studien omfattar vägtransporter på en framtida hamnled och järnvägstransporter på hamnspåret, transport på färjor samt verksamheten på rangerbangården.

Syftet med studien har varit att få ett kunskapsunderlag kring risker längs med farligt godsled med de specifika förhållandena för södra Helsingborg och för att kunna formulera ett gemensamt förhållningssätt kring risker och acceptabel risknivå. Syftet har även varit att få fram riktlinjer kring vilken typ av markanvändning som är lämplig beroende på avstånd till en farligt godsled i södra Helsingborg.

### Lokala förhållanden

Rapporten ”Strategi för bebyggelseplanering intill färdvägar rekommenderade för farligt gods” visar att det finns flera motiv att tillåta en avvikelse från RIKTSAM vid bebyggelseplanering i Helsingborg: Länsstyrelsens vägledning, RIKTSAM är baserade på vägtransport i 110 km/h och gör ingen skillnad mellan transporter på väg eller järnväg. I studien visas att det är möjligt att reducera individrisken drygt sex gånger om en väg är hastighetsbegränsad till 50 km/h.

I RIKTSAM används en så kallad karakteristisk väglängd på 0,3 km för att uppskatta olycksfrekvensen. Det innebär att en olycksfrekvens för 300 m används som normerande även om olyckan har en utbredning på mindre än 150 m. Denna studie visar att konsekvenserna av de flesta olyckor understiger detta värde och det är enbart olyckor med utsläpp av brandfarliga eller giftiga gaser i klass 2 som ger större konsekvenser. I studien framgår att det är 3 gånger lägre sannolikhet att riskavståndet är större än 10 m i Helsingborg i jämförelse med beräkningarna i RIKTSAM. För avstånden 50, 100 och 200 m är sannolikheten 37, 75 resp 67 gånger lägre.

En beräkning av samhällsrisk har gjorts för att undersöka om rekommendationerna är att beakta som robusta och för hamnled med 50 km/h uppfylls de krav som ställs i RIKTSAM medan Hamnled med 70 km/h inte uppfyller kraven enligt RIKTSAM. Beräkningarna har dock gjorts med flera konservativa antaganden t ex har beräkningarna haft en 6 gånger högre befolkningstäthet än i RIKTSAM.

I rapporten sker noggranna beräkningar av individrisknivåerna utmed transportlederna samt beräkning av samhällsrisk. Individrisken är ett fiktivt mått på sannolikheten att omkomma om en person befinner sig på en och samma plats under ett helt år och samhällsrisken är direkt relaterad till befolkningstätheten i ett område. För att kunna avgöra om risknivån är acceptabel har Helsingborgs stad fastställt ett antal värderingskriterier.

### Riktlinjer för lämplig bebyggelse utifrån risknivåer

Resultaten av genomförda beräkningar visar att risken att omkomma invid en farligt godsled på grund av olycka är väldigt låg även med samhällsrisk beaktad. Kriterier för acceptabel risknivå längs med ny hamnled understigs på 20 - 30 meters avstånd för bostäder och kontor (normalkänslig bebyggelse) samt på 40 - 50 meters avstånd för skolor, vårdlokaler, stora samlingslokaler etc (känslig bebyggelse). Det finns dock andra skäl till att inte bygga alldeles intill ny hamnled. Bl a är rekommenderad säkerhetszon för att uppnå god trafiksäkerhetsstandard enligt ”Vägar och gatans utformning, VGU” 3 meter från körbanan vid 50 km/tim och 7 meter vid 70 km/tim. Trafikbullernivån påverkar också lämpligt avstånd från vägmitt och ofta krävs bullerskyddande åtgärder för att uppnå acceptabel bullernivå vid fasad.

### Individrisk > 10<sup>-5</sup> per år - Okänslig bebyggelse

Okänslig bebyggelse exempelvis ytparkering, odling, friluftsområde (t ex motionsspår) och tekniska anläggningar (som ej orsakar skada på avåkande fordon).

### Individrisk < 10<sup>-5</sup> per år - Mindre känslig bebyggelse

Bebyggelse med få personer och där personerna är vakna. Exempel på verksamheter är småindustri, kontor (i ett plan) och lager (även med mindre handelsverksamhet).

### Individrisk < 10<sup>-6</sup> per år - Normalkänslig bebyggelse

De flesta bebyggelse typer (inklusive boende) kan förläggas utan ytterligare skyddsåtgärder. Exempel på markanvändning är boende och hotell, kontor och handel (i ett plan och med max 3000 m<sup>2</sup>), vissa mindre serviceinrättningar och publika lokaler.

### Individrisk < 10<sup>-7</sup> per år - Känslig bebyggelse

All sorts markanvändning utan särskilda åtgärder. Exempel på tillkommande verksamheter är vårdanläggningar, skolor, idrottsarenor, teatrar och andra publika lokaler för många personer (fler än 500 personer), handel (i flera plan eller med mer än 3 000 m<sup>2</sup>).

*Helsingborgs stads utgångspunkter för risknivåer i relation till typ av bebyggelse.*

För södra Helsingborg är det olyckor med utsläpp av frätande ämnen som dominerar riskbilden. Utsläpp av frätande ämne står för ca 92 procent av olyckorna på väg. Konsekvensområdet för dessa olyckor är som mest ca 10 meter från fordonet, vilket tillsammans med avåkningskydd skulle kunna utgöra ett rimligt minsta avstånd till bebyggelse (ur MKB för hamnleden).

De riskreducerande åtgärder som kan vidtas för att minska risken för en olycka med farligt gods är i huvudsak en kombination av skyddsavstånd, hastighetsbegränsning och vägutformning.

Helsingborgs stad har utifrån rapporten (WUZ 2011) gjort en samlad bedömning och även vägt in andra scenarios. Det har resulterat i att stadens rekommendationer för ny bebyggelse längs med ny hamnled inte bör understiga 50 m från väggkant. För att pröva om det är lämpligt med viss bebyggelse närmre än 50 meter från väggkant krävs särskild utredning kring behov av skyddsåtgärder.

### Bedömningar av verksamheters omgivningspåverkan

Det finns cirka 30 verksamheter som berör planområdet med olika grad av omgivningspåverkan. De verksamheter som klassas som miljöfarliga verksamheter har fått ansöka om tillstånd för sin verksamhet och i dessa prövningsprocesser, enligt miljöbalken, har verksamheternas påverkan på sin omgivning bedömts utifrån avståndet till befintlig bostadsbebyggelse. I syfte att få fram bra planeringsunderlag för den översiktliga planeringen och en helhetsbild av områdets risker och miljöstörningar har en ny modell prövats med målsättning om nyanserade bedömningar av respektive verksamheters olika störningar.

Modellen bygger på att ett generellt skyddsavstånd ska kunna ersättas av flera uppmärksamhetsavstånd. Detta underlättar den fortsatta planeringen för att se vilken typ av markanvändning som är lämplig på vilket avstånd och vilka störningar som är dimensionerande. I studien där denna modell har prövats har ”översiktlig riskbedömning” genomförts på fem verksamheter och ”översiktlig bedömning av miljöstörningar” på fem verksamheter.

Bedömningarna av risk respektive miljöstörningar ger fyra olika zoner lämpade för olika typer av markanvändning från okänslig, mindre känslig, normalkänslig till känslig bebyggelse. Principerna för vilken bebyggelse som kan tillåtas i respektive zon är motsvarande kriterier som har använts i studien” Strategier för bebyggelseplanering invid rekommenderade leder för farligt gods”(WUZ 2011) med individriskmåtten 10<sup>-5</sup>, 10<sup>-6</sup> och 10<sup>-7</sup>.

### Riskbedömningar

I riskbedömningarna avses risk som en sammanvägning av frekvens och konsekvens för akuta, hastigt utvecklade skadehändelser där människor kan tänkas omkomma. I riskbedömningen ingår inte effekter av en olycka som kan innebära skador på människor eller exponering av farliga ämnen.

I riskbedömningen valdes 5 verksamheter som är identifierade som riskobjekt: Ashland, South Coat, Kemira/Interlink/Alufluor, Bostik och Unilever. I genomgång av befintligt underlag för respektive tillstånd kan konstateras att det ofta saknas underlag för att kunna göra en riskbedömning. Det finns underlag för scenariobeskrivning d v s vilken typ av olycka som skulle kunna ske och vilken konsekvens det kan få, men det saknas underlag för sammanvägning av frek-

vens och konsekvens. Genomförda riskbedömningar visar att risknivåerna för flera verksamheter är lägre än de som anges i verksamheternas tillstånd vilket innebär att uppmärksamhetsavståndet kan minska med avseende på risken att omkomma. Generellt inom planområdet är det miljöstörningar och inte risk som är dimensionerade för vilka uppmärksamhetsavstånd som krävs.

### Bedömningar av miljöstörningar

På motsvarande vis som fördjupade riskbedömningar har en studie genomförts i syfte att få fram plats-specifika uppmärksamhetsavstånd, bedömningar av verksamhetens omgivningspåverkan. I denna studie har hänsyn tagits till lokala förutsättningarna och de aktuella verksamheternas nuvarande omfattning, produktionsvolym, befintlig teknik och processer och de utredningar som funnits att tillgå. Verksamheternas befintliga skyddsavstånd är huvudsakligen grundade på Boverkets allmänna råd 1995:5 ”Bättre plats för arbete -planering av arbetsområden med hänsyn till miljö, hälsa och säkerhet” som meddelar generella skyddsavstånd baserad på vilken typ av bransch verksamheterna tillhör. Avståndet som avses gäller normal bostadsbebyggelse och aktuell verksamhet.

Att ange generella skyddsavstånd utan att närmare definiera vad skyddet ska ha för funktion och vilken störning som avses kan leda till att avstånden överdimensioneras för att täcka in alla tänkbara störningar. Skyddsavstånd ur miljöstörningssynpunkt är inte bara till för att skydda närboende och närmiljön utan är även till för att garantera industrierna en framtida utvecklings- och utbyggnadsmöjlighet.

### Exemplet Ashland

Ashland är en så kallad A-verksamhet och omfattar tillverkning huvudsakligen av organiska baskemikalier främst för pappers- och massaindusti samt vattenreningskemikalier. Verksamhetens befintliga rekommenderade uppmärksamhetsavstånd är 1000 meter och baseras på riktlinjer enligt Boverkets ”Bättre plats för arbete”. De dimensionerande miljöstörningarna är buller och lukt/lösningsmedel samt att den är klassad som en Sevesoanläggning. Närmaste bostadsbe-



byggelse är belägen ca 200 m nordost om industrin och strax söder om fastighetsgränsen finns en campinganläggning. Norrut angränsar verksamheten till andra industriverksamheter.

En översiktlig riskbedömning har genomförts utifrån ett urval av de mest sannolika scenarierna med utsläpp av olika farliga ämnen. Slutsatsen är att ett uppmärksamhetsavstånd på 210 meter krävs för att uppnå acceptabel risknivå för känslig bebyggelse.

Utifrån studier av befintligt material samt nya beräkningar har en översiktlig bedömning av verksamhetens miljöstörningar tagits fram. Bedömningen av buller utgår från tidigare utförda bullermätningar nattetid vilket ger ett uppmärksamhetsavstånd på ca 250 m där riktvärden för industribuller nattetid klaras. Med verksamhetens nuvarande omfattning och produktionsnivåer samt antagen lösningsmedelsförbrukning antas den primära och begränsande parametern idag dock vara lukt/lösningsmedel p g a bristande underlag. Utifrån ett planeringsperspektiv rekommenderas ett uppmärksamhetsavstånd på 400 meter för känslig bebyggelse. Sammanfattningsvis är den samlade bedömningen att ett uppmärksamhetsavstånd på 400 meter är lämplig till normalkänslig bebyggelse som t ex bostäder, handel, kontor.

*Bild nr. 88 Det finns 23 verksamheter som direkt berör FÖP-området. Dessa är identifierade som riskobjekt i Helsingborgs riskdatabas. Ett riskobjekt innebär att det är en verksamhet där en olycka skulle kunna få påverkan utanför anläggningen. Riskobjekt delas in i två huvudgrupper. "2:4-objekt" klassificeras som anläggning där en olycka kan få stor påverkan på samballet. "Övriga riskobjekt" har en förhöjd riskbild men är inte klassificerade.*

## Slutsats

Genomförd studie visar att de generella skyddsavstånden inte alltid ger en rättvisande bild av risknivåer och de faktiska störningarna för respektive verksamhet. Det går att få fram en mer nyanserad bild av hur respektive störning från en verksamhet påverkar sin omgivning. Ett fortsatt arbete med övergripande bedömningar på risker och miljöstörningar skulle ge Helsingborgs stad en riskdatabas med relevant planeringsunderlag inför kommande framtida plan-, bygglov och tillståndsärenden. Studien visar också på brister i det underlag som lämnas in i samband med tillståndsprövning eller omprövning, att det inte alltid visar omgivningspåverkan utan anger mängder/volymer vid utsläppskällan.

## Övergripande ställningstaganden

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

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

## Utvecklingsprinciper

Inför kommande detaljplaneprocesser inom H+ området bör ett samlat arbete kring risker och miljöstörningar fortsätta med en kunskapsbank som gemensamt underlag för kommande miljökonsekvensbeskrivningar och upprättande av riktlinjer för stadens buller från vägtrafik och industri. Arbetet bör ske i ett fortsatt samarbete mellan miljöförvaltningen, Helsingborgs brandförsvaret och stadsbyggnadsförvaltningen.

Bered möjlighet att fortsätta med översiktliga bedömningar kring risker och miljöstörningar för miljöfarliga verksamheter i Södra Helsingborg för att uppdatera riskdatabasen med relevanta uppmärksamhetsavstånd. Studierna bör ske i samarbete med berörda verksamheter.

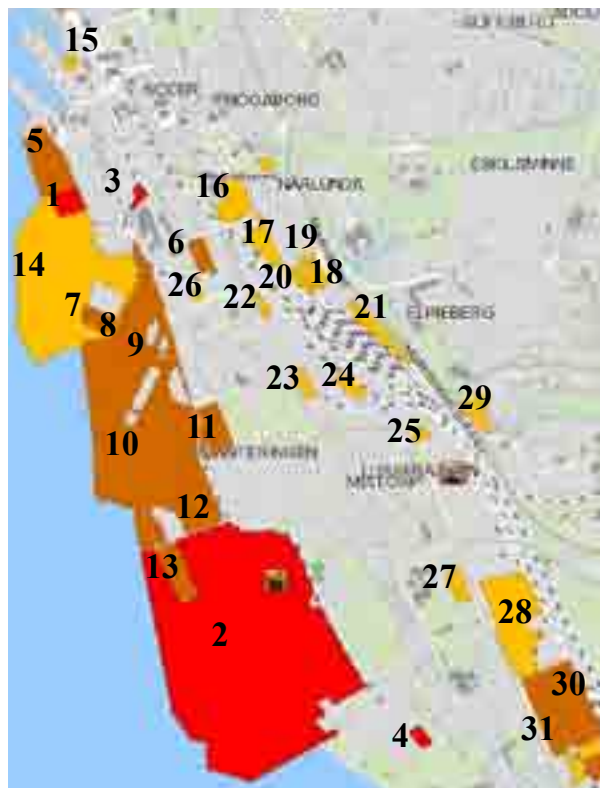


Bild nr. 89 Kartan visar verksamheter med miljöstörningar och är ett utdrag ur Helsingborgs riskdatabas.

Röd = A-anläggning kräver tillstånd som söks hos miljödomstolen, orange = B-anläggning kräver tillstånd som söks hos länsstyrelsen, gula = C-anläggning är anmälningspliktig och anmälan görs till miljöförvaltningen.

I tabellen till höger listas miljöstörande objekt efter A-, B- eller C-verksamhet. Resultat av genomförda övergripande riskbedömningar och övergripande miljöstörningar är inte redovisade i tabellen.

nr	Objektsnamn	Fastighet	Störningstyp	Uppm.avst.
A:1	Öresundskraft produktion, Västhamnsverket	Verket 4	Seveso, buller, stoft	700m
A:2	Sulfat/Saltsyrafabriken Kemira kemi	Kopparverket 8	Buller, lukt, stoft	1000m
A:3	FBC-anläggning Israel	Israel 2	Buller	500 m
A:4	Hercules AB Ashland	Ejdern 2	Seveso, buller, lukt	1000m
B:5	Öresundsverket	Verket 1	Buller, lukt, smitta	1000m
B:6	Lindgens metal decorating Southcoat	Arabien 9	Lukt, stoft, lösn.medel, buller	400m
B:7	Preem AB	Söder 1:3	Seveso,	1000m
B:8	Helsingborgs hamn	Planteringen 1:17	Buller, damm	500m
B:9	Lantmännen	Planteringen 1,13	Buller, stoft , lukt	500m
B:10	Nordic Storage	Planteringen 1:21	Seveso, risk	1000m
B:11	Bostik AB	Bostik 1	Seveso, buller, lukt lösningsmedel	300m
B:12	Unilever produktion AB	Zenit 2	Lukt, buller, smitta, transp	400m
B:13	Interlink logistik AB	Kopparverket 11	Seveso, buller, risk	1000m
C:14	Västhamnen, Pelletslager	Söder 1:6	Risk	500m
C:15	Landskrona stål AB	Varvet 2	Buller, lukt, stoft, damm	200m
C:16	Entek verkstad	Halien 9	Buller, lukt, ljus	100m
C:17	Swemaint AB	Söder 2:70	Lukt, buller, stoft	200m
C:18	BD Infusion Therapy	Sutaren 14	Buller, lösn.medel, risk, transport	200m
C:19	Linds flexografiska	Karpen 21	Lukt	100m
C:20	Liedholms Ramek	Mörten 1	Buller, stoft	200m
C:21	Entek	Rudern 2	Buller, lukt, stoft	250m
C:22	Svenska Shell AB	Planteringen 2:39	Buller, ljus, lukt	100m
C:23	Onninent	Gymnasten 4	Transport, risk	50m
C:24	Egmont kärnan	Olympiaden 8	Lukt, buller	100m
C:25	Statoil	Volten 1	Buller, lukt, ljus	100m
C:26	Norsk hydro	Solvändan 28	Buller, lukt, ljus	100m
C:27	Helsingborg gummifabriks AB	Stormen 13	lukt	500m
C:28	Svenska Findus AB	Rausgård 22	Buller, transport	200m
C:29	WM-press AB	Valsen 1	Transp, bull	50m
C:30	Elektrokoppar AB	Vångagärdet 22	Buller, smitta	500m
C:31	Aller Tryck AB	Vångagärdet 20	Buller, lukt, transp	500m