

PM till fördjupning av översiktsplan, FÖP H+

Kulturmiljö

Godkänd av stadsbyggnadsnämnden 2012-02-01



HELSINGBORG



Innehåll

Bakgrund	sid 3
1. Södra Helsingborgs stadskarakter	sid 6
1.1. Landskapet	sid 6
1.2. Stadsstrukturens och bebyggelsens historiska framväxt	sid 6
1.3. Stadsinnehåll	sid 32
1.4. Sammanfattande stadskarakter	sid 34
2. Kulturmiljöresurser – en analys och värdering	sid 35
2.1. Tidigare utredningar	sid 35
2.2. Historia, stämning och karakter	sid 37
2.3. Kulturmiljöns resurser	sid 37
2.4. Stadsstrukturer och byggnader	sid 38
Söders tidstypiska industri- och arbetarrutnätsstad	sid 38
Stadsparken- Krookska planteringen	sid 41
Husarregementet, en stad i staden	sid 42
Gåsebäckens mångfasetterade småindustriadsdel	sid 43
Planterings smala kvarterstad	sid 49
Inre hamnen	sid 50
Södra hamnen och Oceanhamnen	sid 50
Knutpunkten	sid 52
Infrastrukturanläggningarna	sid 52
Sammanfattande kartor	sid 54
Referenser	sid 57
3. Analys av hur kulturmiljön kan utnyttjas	sid 58
3.1 Möjliga stadskarakterer utifrån kulturmiljöns resurse	sid 58
Scenario 1: Läk samman stadsstrukturerna	sid 58
Scenario 2: Utnyttja hamn- och infrastrukturuområdena för nystadsstruktur	sid 60

PM Kulturmiljö togs fram inför utställning av FÖP H+ och godkändes av SBN som planeringsunderlag i februari 2012. Endast redaktionella justeringar har gjorts sedan april 2010.

Process

PM Kulturmiljö är ett av flera fördjupnings-PM tillhörande Föp H+. Framtagandet av detta PM initierades av H+ kontoret och är nu en del av FÖP H+, framtagen på Stadsbyggnadsförvaltningens avdelning för Strategisk planering under ledning av Sofia Öreberg. Beställansvarig från H+ kontoret har varit Håkan Asmoarp.

Ansvarig för detta PM:

Ida Sandström, strategisk planering, Helsingborgs stad

Arbetsgrupp: Susanne Duval, H+ Södertunneln, Helsingborgs stad, delprojektledare till 2009-12-01

Maja Gullmo, mark & exploatering, Helsingborgs stad

Göran Hagsund, bygglovsavdelningen, Helsingborgs stad

Mia Jungskär, kulturförvaltningen, Helsingborgs stad

Helena Taps, strukturarbetet, Helsingborgs stad

Malin Rizell, Strategisk planering, Helsingborgs stad

Ledningsgrupp: Johan Brantmark, Projektchef H+, Helsingborgs stad

Håkan Asmoarp, Projektledare stadsförnyelse H+, Helsingborgs stad

Sofa Öreberg, Chef strategisk planering, Helsingborgs stad

Karin Sterte, Exploateringschef, Helsingborgs stad

Referensgrupp: Åsa Dahlin, Riksantikvarieämbetet

Anna Holmqvist, detaljplan Södertunneln, Helsingborgs stad

Johansson, H+ Södertunneln, Helsingborgs stad

Bengt Lindskog, historiekunnig helsingborgare

och f.d. exploateringschef

Daniel Melchert, God Bostad AB

Kristoffer Nilsson, strukturarbetet, Helsingborgs stad

Ann Tschannen, Länsstyrelsen i Skåne län

Helsingborgs stad har givit arkitekt SAR/MSA Hans Gillgren, Gillark, i uppdrag att leda arbetet med att samla förutsättningarna samt att analysera och ge förslag till utvärdering av kulturmiljön och sammanställa arbetsgruppens och ledningsgruppens bedömning i denna rapport.

Bakgrund

Stadsförnyelse H+

I Helsingborg pågår planering av ett stadsförnyelseprojekt i stadens centrala södra delar, H+ området, som omfattar 100 hektar. Merparten av området består av äldre hamn- och industriområden som enligt stadens mening är mogna för en stadsomvandling med sikte på en blandad stadsbebyggelse. Projektet syftar till att möta framtidens behov av attraktiv stadsmiljö genom att förtäta och utveckla de centrala delarna av staden. Stadsförnyelseprojektet ska bidra till att få en mer integrerad stad och stor vikt läggs vid kopplingar och nätverket av stadens offentliga rum och stråk.

Västkustbanan och Malmöleden utgör idag en kraftig fysisk barriär mellan Söder och H+ området. För att undanröja denna kommer Västkustbanan att förläggas i tunnel, Södertunneln, mellan Knutpunkten (Helsingborgs C) och godsbangården.

Fördjupning av översiktsplan

Fördjupning av översiktsplan för H+, FÖP H+, tar sin utgångspunkt i att centrala Helsingborg ska utvecklas till en tät och attraktiv innerstad med integrerade stadsdelar. Planförslaget föreslår en övergripande bebyggelsestruktur för hur Södra Helsingborg kan utvecklas på sikt. Inriktningen är att utveckla en blandstad med bostäder, handel, kontor, service, utbildning i tidigare industriområden. Viktiga ställningstaganden för staden är att planera och disponera området yteffektivt och att utnyttja de stationsnära lägena vid Knutpunkten och Ramlösa.

FÖP H+ planområde omfattar ett sex gånger större område än stadsförnyelseprojektet H+ för att placera stadsförnyelseprojektet i sitt sammanhang och för att även fånga in pågående planering av en ny vägförbindelse till hamnen, Hamnleden. FÖP H+ området omfattar, förutom H+ området, de existerande bostadsområdena Planteringen och Miatorp, Ramlösa station med intilliggande verksamhetsområden samt hamnen och industrierna kring Kopparverkshamnen.

Tematiska PM

Till FÖP H+ finns ett antal tematiska PM kopplade vilka utgör underlag inför avvägning mellan olika intressen i FÖP H+. PM Kulturmiljö utgör ett av nio tematiska PM. Genom att göra separata PM som tydligt kopplar till fördjupningen av översiktsplanen kan viktiga frågor lyftas, breddas och utredas utan att ”tynga” huvudrapporten. De tematiska PM kommer också att användas som planeringsunderlag och som utgångspunkt i kommande arbete med detaljplaner.



Kulturmiljöanalys H+

I stadsförnyelseprocessen har ett behov av samsyn kring kulturmiljöfrågor vuxit fram. Kulturmiljön inom H+ beskrivs idag i en rad dokument så som bevarandeprogram, riksintressebeskrivning, stadsdelsanalyser, MKB-dokument, byggnadsbeskrivningar med mera. Denna analys har utförts med syfte att skapa en helhetsbild som kan fungera som ett konstruktivt underlag i det fortsatta planeringsarbetet. Det är alltså inte fråga om att göra ett traditionellt bevarandeprogram, utan istället visa på vilka resurser kulturmiljön kan erbjuda för att forma den nya stadsdelens karaktär och identitet. Frågan om bevarande och framtida skydd får avgöras i den sammanvägning som sker i den fördjupade översiktsplanen och i kommande detaljplaner.

Arbetsmetodik

Den arbetsmetodik som tillämpats bygger dels på den s.k. DIVE-modellen, där de fyra momenten består av Description, Interpretation, Valuation och Enabling, dvs Beskrivning, Tolkning, Värdering och Tillämpning. Arbetsmodellen finns utförligt beskriven i norska Riksantikvariens vägledning i Kulturhistoriska stedsanalyser där också flera svenska exempel finns redovisade. Dock har den matrisredovisning som finns i DIVE-modellen här ersatts av en linjär beskrivning.

Metodikerna bygger också på det upplägg som redovisas i Riksantikvarieämbetets skrift Planering och byggande i kulturmiljöer. Där används *Stadskaraktär* som ett samlande begrepp och fyra moment beskrivs för planering av kulturmiljöer:

- Vilken är den nuvarande stadskaraktären?
- Vilken är den eftersträvarvärda stadskaraktären
- Analysera bristerna i den nuvarande stadskaraktären jämfört med den eftersträvarvärda
- Utforma åtgärder för att rätta till bristerna

Eftersom denna kulturmiljöanalys skall fungera som ett underlag för den fortsatta planeringsprocessen har arbetet begränsats till de tre första punkterna i följande modell för en kulturmiljöinspirerad stadskaraktärsplanering. De två sista ingår naturligt i ett fortsatt planeringsarbete inom ramen för H+ projektet i nära samarbete med den fördjupade översiktsplanen.

- Kartlägg stadskaraktären (Describe, Interpret)

Stadsstrukturens och bebyggelsens historiska framväxt och rester idag

- Kvarter, trafikaneläggningar, hus, vattendrag, grönstråk

Stadsinnehåll, rörelsemönster och rumsliga samband idag

- Butiker, företag, institutioner, befolkning
- Stråk, platser, utblickar

Sammanfattande stadskaraktär

- Värdera stadskaraktären (Valuate)

Strukturer och byggnader som skulle kunna vara en framtidsresurs
Stämning och karaktär som skulle kunna utnyttjas som framtidsresurs

- Analys av hur kulturmiljön kan utnyttjas (Enable)

Möjliga stadskaraktärer utifrån kulturmiljöns resurser

- Lagg fast önskad stadskaraktär

Helsingborgs positionering i omvärlden, varumärke
Söders och H+ roll i Helsingborgs positionering/varumärke
H+ områdets stadskaraktär

- Värdera föreslag till stadsbebyggelse mot den önskade stadskaraktären

Hur tas för den önskade stadskaraktären värdefulla strukturer och byggnader till vara?

Stämmer den nya bebyggelsens karaktär med vad Helsingborg är och vill vara?



LANDBORGEN

BÄCKAR ENLIGT
1812 ÅRS KARTA

BÄCKAR ENLIGT
1853 ÅRS KARTA

FLACKT GAMMALT
FLYGSANDEFÄLT SOM
LUTAR SVAGT MOT
ÖRESUND

UTFYLLNADSMARK

HELSINGBORG
KULTURMILJÖANALYS H+
**LANDSKAP OCH
GRÖNSTRUKTUR**

RAPPORT 2010-02-12



HELSINGBORG



GILLARK

1. Södra Helsingborgs stadskaraktär

(Describe, Interpret)

1.1. Landskapet

Landskapet kring Helsingborg präglas starkt av Öresund och Landborgen, en så kallad abrasionsbrant, där en förkastningsbrant av varvad lerskiffer och sandstensberggrund nötts ner av havet. Namnet landborg kommer av att den har varit en naturlig befästning. Landborgen går från Hittarp norr om Helsingborg till Ramlösadalen. Nedanför Landborgen finns norr om gamla staden en smal remsa med sandstrand. Stranden vidgade sig söderut, före 1800-talets stadsutbyggnad, till en bred och flack sandig strandzon där den förhärskande västliga vinden eroderade stranden genom flygsand. Under 1700-talet gjordes därför skyddsplanteringar söder om staden för att hindra erosionen. Uppe på landborgen breder den bördiga slätten ut sig österut.

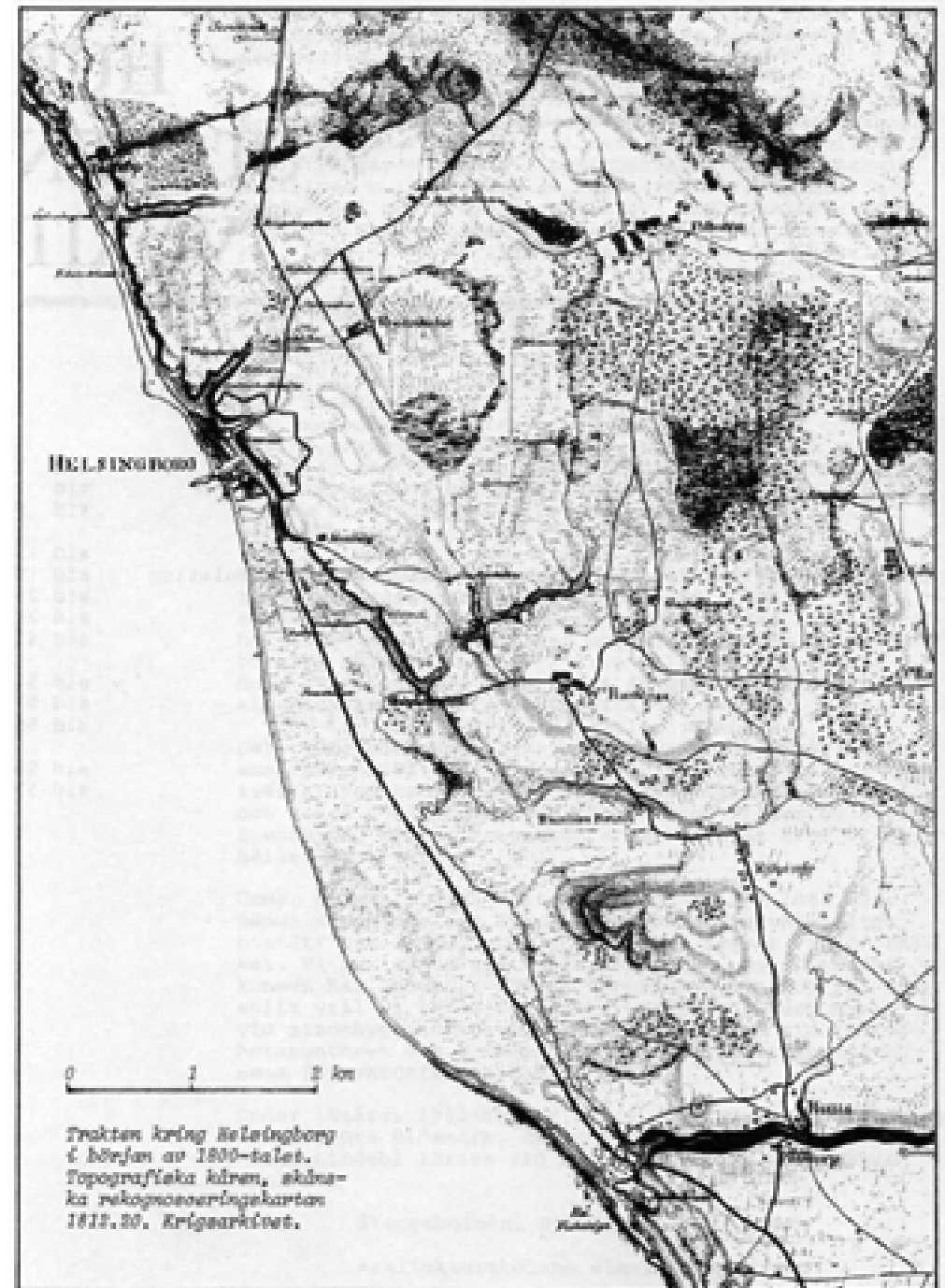
1.2. Stadsstrukturens och bebyggelsens historiska framväxt

Före 1850

Grundlagd före år 1085 är Helsingborg en av nordens äldsta städer. Läget vid Öresunds smalaste del och Landborgens befästningsmöjligheter var grunden för stadens etablering och gjorde staden viktig för handel och försvar. Handel med salt sill från Råå och Helsingborg, skinn och hudar drevs med bl.a tyskar och holländare tidig medeltid trots avsaknaden av naturlig hamn. Det strategiska läget krävde befästningar och under vikingatiden byggdes den första borgen som på 1300-talet byggdes ut med den danske kungen Eriks bostadstorn som idag är Kärnan. Genom att den tull, Öresundstullen, som från 1427 togs av passerande fartyg krävde befästningar på bägge sidor sundet, var Helsingborg Danmarks viktigaste borg under medeltiden.

Vid freden i Roskilde 1658 förlorade Danmark Skåne och borgen revs senare under Karl XI:s tid. Det enda som bibehölls var det medeltida tornet Kärnan.

Under 1800-talets första hälft medförde effektiviseringar av det skånska jordbruket med såväl skiftesreformer som bättre grödor och odlingsmetoder att det tidigare djurhållningsdominerade jordbruket fick ett större inslag av spannmålsodling. Detta

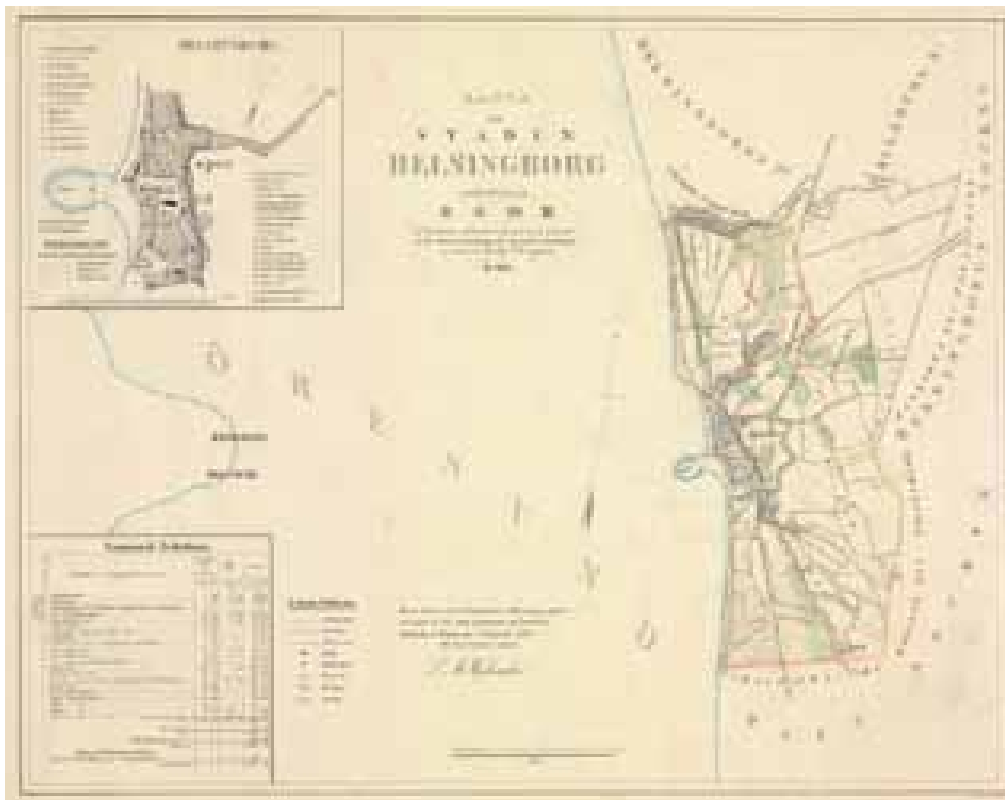


möjliggjorde export av spannmål vilket i sin tur ställde krav på transportsystemet från Skånes inland till lämpliga exporthamnar. Den första egentliga hamnen i Helsingborg anlades 1832 som utbyggnad av den stenbrygga som byggts 1766 och 1809.

1850-1880

Spannmålsexport, nya hamnar och järnväg

Krimkriget 1853-56 mellan Ryssland å ena sidan och England, Frankrike m.fl å den andra, innebar att den ryska exporten av havre till bl.a Londons hundratusentals hästar stoppades. Petter Olsson, sedermera konsul Olsson, såg möjligheten att exportera havre från Skåne via Helsingborgs hamn. Han grundlade därmed sin förmögenhet och sitt inflytande över Helsingborgs utveckling. En förutsättning för denna handel var förbättrade väg- och hamnanläggningar. Sålunda kompletterades den för spannmålstransporter alltför branta Långvinkelsgatan med Hälsovägen 1853. Järnväg drogs från den 1864 öppnade södra stambanan i Eslöv via Billeberga till såväl Landskrona som Helsingborg 1865. Därmed underlättades transportererna från västra Skåne till hamnarna i såväl Landskrona som Helsingborg.



Kulturmiljöanalys H+ Helsingborg

Ljunggrens karta över Helsingborg från 1853 (nedan) visar staden före den stora expansionen. Staden ligger nedanför landborgen och har sin medeltida form med resterna av den gamla befästningen Kärnan och 1600-talets befästningsvallar mot öster uppe på landborgen. Söderut slutar staden vid Bålbroyckan, nuvarande Stadsparken. Söder om staden syns på kartan några kvarnar och en randbebyggelse längs landsvägen söderut mot Råå och Landskrona. Avtagsvägar finns mot öster upp till Eneborgs gård och längre söderut mot Närlunda och Ramlösa. Norr om stadsgränsen mot Raus by finns Södra Planteringen, den skyddsplantering mot flygsandserosion som gjorts under tidigt 1800-tal.



Gustaf Ljunggrens karta över Helsingborg från 1853 visar den förindustriella stadens utbredning

Ett gasverk anlades 1859 söder om Bålbrolyckan där namnet Gasverksgatan idag påminner om anläggningen. Verket drevs till 1895 då ett nytt gasverk anlades söder om Husarregementet.

Stadsplan för järnvägen 1865

När järnvägen skulle dras 1865 gjordes en plan för stadens utveckling söderut. Planen omfattade bara kvarteren kring Bålbrolyckan och järnvägsstationen. Den visar också den planerade hamnutvidgningen med en inre hamnbassäng och en ny södra hamnbassäng. På kartan är platsen för ett varv markerad i änden på hamnbassängen. Den inre hamnen stod färdig 1867, men den södra hamnen skulle dröja ännu några år.

På plankartan syns även en del av den nuvarande stadsparken framför järnvägsstationen, senare kom den att utvidgas genom att familjen Krook donerade mark till staden att användas som park. Järnvägsstationen placerades som en av två fondbyggnader på var sin sida om den tänkta parken. I parkens andra ände låg redan den Essénska villan, sedermera bostad för Konsul Nils Persson.

Järnvägen drogs 1865 på obebudd mark söderut från järnvägsstationen först rakt, sen i en båge över de södra fäladena och på skrå upp över landborgen vid Ramlösa. Någon stadsplan som koordinerade järnvägsdragningen med stadens utveckling söderut tycks inte ha funnits.



1874 antogs Byggnadsstadgan för rikets städer. Den innebar att varje stad skulle upprätta en plan för stadens bebyggande. 1873 hade ett stadsplanearbete påbörjats som resulterade i den första stadsplanen för Söder 1876. Planen, som gillades av Kungl.Maj:t 1878, visar en tydlig stadsstruktur med det för tiden självklara rutnätsmönstret. Landsvägen mot Landskrona med sin randbebyggelse inlemmas som en huvudgata i den nya stadsdelen och den gamla vägen till Gåsebäck inordnas i rutnätet. Att det är fråga om att en ny stadsdel skall byggas ut syns tydligt med

plats för en ny kyrka och en ny begravningsplats längst söderut mot gränsen till Raus Pantering. Besynnerligt är dock att den redan byggda järnvägen skär på snedden igenom den tänkta kvartersstrukturen. Den storstilat ritade runda plats i korsningen mellan Södergatan och nuvarande Sandgatan korsas av järnvägen på ett sätt som redan på 1870-talet måste ha uppfattats som problematiskt. Plankartan visar markerade järnvägsövergångar där de planerade gatorna korsar järnvägen. Trots detta uppenbara problem har ingen anpassning av stadsmönstret till järnvägens dragning skett, vare sig på 1870-talet eller senare.



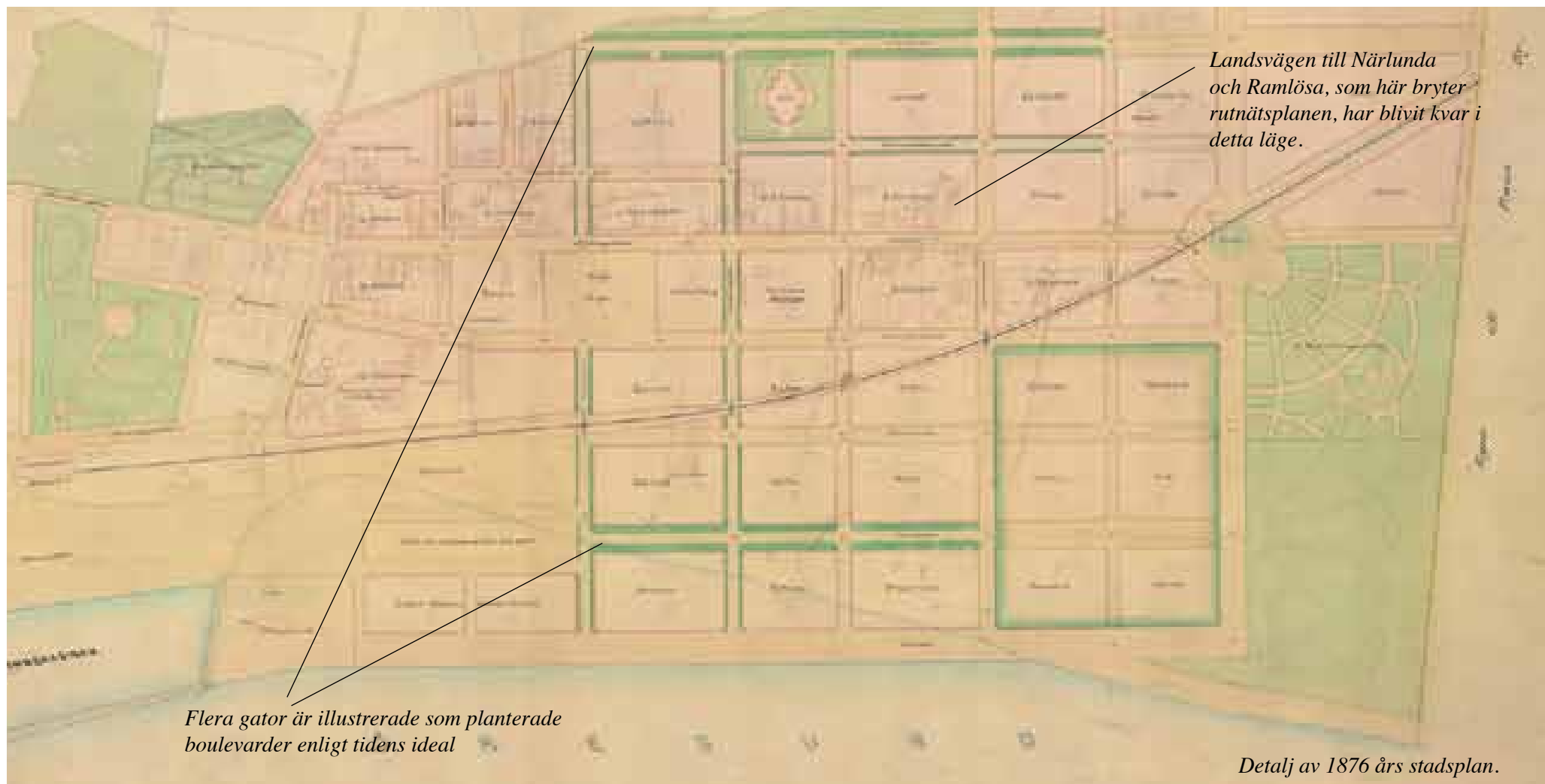
Hamnutvidgning 1872-79

Den redan på 1860-talet diskuterade hamnutbyggnaden söderut beslutas 1872 och är färdigställd 1879. Hamnbassängen läggs dock något längre västerut än på de första kartorna och vågbrytaren mot norr förlängs.

Industrialiseringen på 1870-talet

Sedan länge hade det i staden funnits ett antal hantverksföretag, som färgerier, garverier, gjuterier, snickerier mm., bl.a det Ruuthska bruket grundat 1799 i kvarteret

närmast stadsparken. Nils Persson, sedermera konsul Persson, startade 1860 en handel med bl.a importerad guano, dvs gödsel baserad på fågelspillning, från Sydamerika. Verksamheten var lönsam och Persson började fundera på egen tillverkning. 1875 grundades Skånska superfosfat- och svavelsyrefabriks AB söder om nuvarande Gasverksgatan. Råvarorna kom först från importerad råfosfat senare bland annat från egen brytning på norska fjället Sulitelma. Denna svavelkis innehöll även koppar, vilket lade grunden till kopparverket som anlades år 1900.



Persson grundade även Helsingborgs ångtegelbruk 1873 som producerade rödbrunt tegel till skillnad från Konsul Olssons tegelbruk i Röggle som tillverkade det vanliga gula teglet. Stadsexpansionen i regionen gjorde att efterfrågan på byggmaterial var stor.

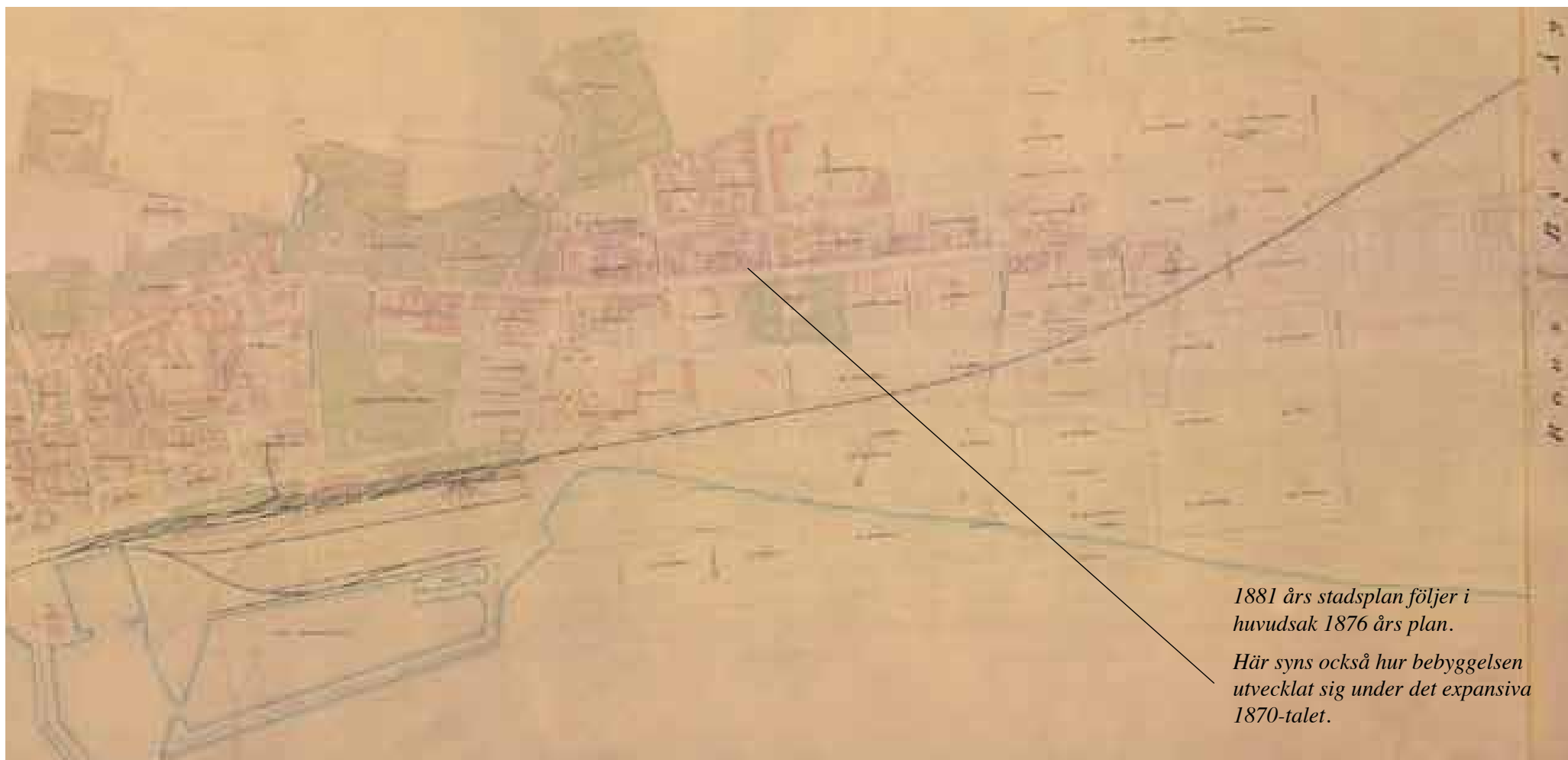
Även Konsul Olsson grundade en rad industrier, ensam och i samarbete med andra. Ruuthska Bruket köptes 1869 av Petter Olsson och företaget utvecklades till Elektromekano, som i sin tur blev en del av ABB. 1866 startade Carl Henckel Helsingborgs Varv, som vid 1800-talets slut var en av stadens största arbetsplatser.

1880-1909

Stadsplaner

Den nya stadsplanen från 1881 är, liksom 1876 års stadsplan, gjord av stadsingenjören Robert Söderquist och redovisar tydligt såväl befintlig bebyggelse som planlagda kvarter. Den planerade stadsutvidgningen omfattar i huvudsak den flacka sandiga marken söder om staden och nedanför landborgen och följer i sina huvuddrag det rutnätsmönster som 1876 års stadsplan introducerat. Några skillnader är dock värda att notera i denna plan som lägger fast strukturen för stora delar av Söder:

- Begravningsplatsen i söder mot Raus plantering har försvunnit



1881 års stadsplan följer i huvudsak 1876 års plan.

Här syns också hur bebyggelsen utvecklats under det expansiva 1870-talet.

- Den runda platsbildningen i korsningen Södergatan - Sandgatan har försvunnit
- Tomten för en kyrka i nuvarande Furutorpsparkens läge har försvunnit
Kartan visar att delar av Söder, främst kvarteren intill och öster om Södergatan, nu bebyggts i enlighet med stadsplanen från 1876. Kvarteren väster om Södergatan är i huvudsak obebyggda med undantag för fosfaten och det intilliggande gasverket, vid nuvarande gasverksgatan och folkskolan där Gustaf Adolfskyrkan idag ligger.

Fortsatt industrialisering

Den starka handeln och industriutvecklingen fortsatte under slutet av 1800-talet med etableringen av Helsingborgs Ångkvarn AB som anlades 1885, sockerbruket som anlades 1890 i samarbete mellan de bägge konsulerna Hamningenjören Johan Dunker startade 1891 Gummifabriken med finansiell hjälp av Konsul Olsson. Tanken var att ta upp konkurrensen med de ledande ryska tillverkarna och Tretorns galoscher blev efter inledande tekniska problem med vulkaniseringen en framgångsrik affär. Johan Dunkers son Henry, som blev chef 1894, var duktig på att köpa upp konkurrenter och bildade en bit in på 1900-talet Trelleborgs AB och dessa företag dominerade därefter den svenska gummimarkanden fram till sent 1900-tal. Gummifabriken byggdes i de kvarter som ligger omedelbart väster om järnvägen och byggnaden inrymmer idag såväl Campus Helsingborg som kontorslokaler. Även sockerbruket placerades i den nu sedan 1876 etablerade kvartersstrukturen intill hamnen.

Husarregementet

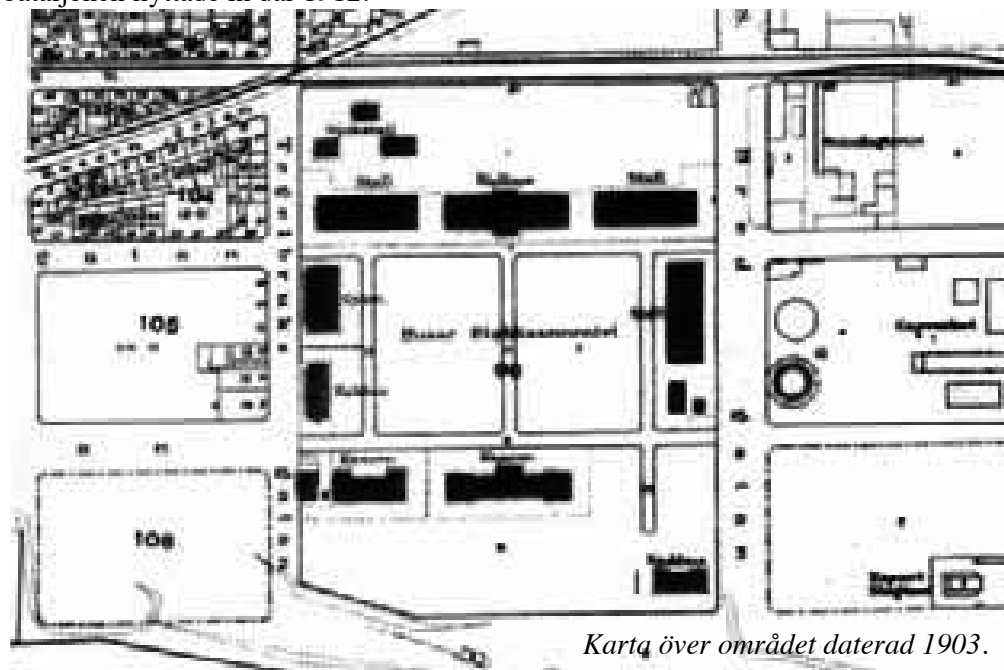
År 1772 flyttades det Kungliga Husarregementet från Pommern till södra Sverige efter beslut av Gustav III. Sammanlagt flyttades sex skvadroner till sex städer utmed kusten i Skåne och Halland. En av dessa kom att förläggas till Helsingborg. Tidigare hade logi för krigsmakten anordnats hos privatpersoner i staden. Man fick nu svårt finna plats till det utökade manskapet vilka dessutom måste ha plats för att härbärgera sina hästar. Frågan löstes genom mer eller mindre permanenta förläggningar i två gamla kronomagasin norr om Stortorget.

Missnöjet växte med tiden och efter allt fler och allt allvarigare klagomål från militärens sida bestämdes att en ny kasernbyggnad måste uppföras. Regementschefen som 1858 uttryckte att ”dylika rum icke svara mot ens de billigaste fordringar, torde av ingen kunna bestridas” gör ett skissförslag samt en kostnadsberäkning som behandlades på en offentlig sammankomst i januari 1859. En kommitté tillsattes för att utarbeta ett mer detaljerat förslag. C. Stål utarbetade ett första förslag vilket var tänkt att uppföras inne vid Stortorget. Denna byggnad kom aldrig till utförande. Större förslag på hela kasernområden följde. År 1882 uppfördes slutligen husarkasernen strax söder om dåvarande stadsgränsen. Området kallades för Strandlyckorna och hade tidigare varit fäladsmark. Sedan mitten på 1800-talet hade

husarerna förlagt sina ridövningar hit varför platsen framstod som ett naturligt val.

(Texten ur Antikvarisk förstudie, Helsingborgs museum av Jesper Carlsson, 2001)

Redan tidigt förlades övningsfältet till Berga norr om staden och på 1909 års karta finns detta markerat strax utanför den då planlagda staden. En flytt av kasernerna ut till Berga var planerad och Berga Kasern byggdes under åren 1909-1911 och första bataljonen flyttade in där 1912.



Karta över området daterad 1903.

Foto från omkring år 1900 av den västra kasernbyggnaden, nuvarande Rönnowska skolan. Flaggan över mittpartiet är fortfarande av unionstyp, dvs före 1905. Foto ur ”Det gamla Helsingborg 1992” sammanställt av K E O-son Ånder.





Nya stadsmönster

Kring sekelskiftet 1900 spred sig en ny syn på stadsplaneringens uttryck. Den gamla rutnätsplanen ansågs föråldrad, ful och opraktisk. Den österrikiske arkitekten och stadsplaneraren Camillo Sitte skrev i sin bok *Stadsbyggnad (Städtebau)* att den medeltida organiska och topografiskt anpassade stadsformen var överlägsen den fyrkantiga renässansrutnätsplanen som varit totalt dominerande sedan 1500-talet. Vindlande gator och oregelbundna torg var vackrare och upplevelserikare än rutnätet. Stadsplanetävlingar i bl.a Göteborg 1903 och även Helsingborg 1906 visade i sina vinnande förslag böjda gator och oregelbundna kvarter. 1909 års karta som utgår från en stadsplan från 1907-08, en plan visar tydligt hur dessa tankar påverkat de nya stadsdelarna Tågaborg och Eneborg delar som inkorporerats i staden. Även det hitintills obebyggda nuvarande Gåsebäcksområdet får nu kvartersformer i denna oregelbundna anda. Nu överges tanken att Ramlösvägen skall inordnas i rutnätet den får istället behålla sin gamla sträckning snett upp från Södergatan. I hamnen bibehålls dock det sen 1876 fastlagda rutnätet. Den förändring som skett sen 1876 och 1881 är att det kvarter som planerats mitt i Bredgatans förlängning mellan gummifabriken och sockerbruket försvunnit och att ett järnvägsspår till hamnen dragits i gränsen mot Raus plantering och väster om Husarrgementet.



Karta över Helsingborg från år 1909 ovan till vänster och detalj över södra staden ovan. Här börjar Gåsebäcksområdet få sin form. Rutnätet är kvar i Södergatan och Sandgatan men Ramlösavägen har nu fått sin gamla sträckning accepterad i planen och de östra kvarteren är oregelbundna i tidens anda.

Ny järnväg och hamnutbyggnad i norr

Den ständigt växande handeln gav upphov till ytterligare två stora infrastrukturprojekt i slutet av 1800-talet. Det ena var utbyggnaden av järnvägen norrut för anslutning till Västkustbanan i Halmstad som fullbordades 1885. Järnvägen byggdes från hamnen och norrut över Drottninggatan i en viadukt i Pålsjö och i en ganska brant sluttning uppför landborgen. Detta innebar att Helsingborg fick två järnvägsstationer och bangårdar med ett förbindelsespår mitt genom centrum framför Stora torget. Detta levde kvar ända till slutet av 1980-talet när tunneln och Knutpunkten byggdes. Det andra stora projektet, som hängde samman med järnvägsutbyggnaden, var utbyggnaden av Norra hamnen, bägge projekten framdrivna av konsul Olsson. Norra hamnen stod färdig 1891 och då även ångfärjestationen som möjliggjorde tågfärja över Öresund till Helsingör med start 1892.

Helsingborg-Råå-Ramlösa järnväg, HRRJ byggdes

Söder om staden låg sedan länge bebyggelsen i Raus Plantering som randbebyggelse längs landsvägen. I slutet av 1880-talet köpte konsul Persson in stora markområden av bönderna i Raus för att exploatera den för bebyggelse. Han deltog 1890 i köpet av en smalspårig järnväg från världsutställningen i Paris 1889, en s.k. Decauvillejärnväg som anlades mellan järnvägsstationen och Råå-Ramlösa. Järnvägen lades som en spårväg i Carl Krooksgatan och fortsatte sedan genom planteringen. Järnvägen gjorde Planteringen mer attraktivt och även industrier etablerade sig där, bl.a Allers tryckeri och Helsingborgs Jacquardväveri. År 1901 bygges spårnätet ut med ett stickspår till det nyanlagda Kopparverket och 1904 med ännu ett stickspår till Råå mekaniska verkstad. Banan breddades till normal spårvidd och elektrifierades 1906. Den inordnades i Helsingborgs stads spårvägar 1924 och denna spårväg lades ned 1967.



Gustav Adolfs torg kring 1903. Bebyggelsen kring torget med arbetarbostäder i tre till fyra våningar är typisk för Söder. Ännu finns några hus kvar som berättar om den ursprungliga byggnadstypen.

Stadsdelen Söder färdigställdes

Det sena 1800-talets Helsingborg var en starkt växande industristad med en bred uppsättning industrier, huvudsakligen förlagda till Söder. Den rikedom som industrierna skapade hos industrimän och borgerskap manifesterades i en upprustning av såväl bebyggelsen vid Stortorget som stadens sjöfront, Drottninggatan. Även fronten mot Krookska Planteringen fick påkostade byggnader. Skillnaden mellan den rika och påkostade staden i norr och den industri- och arbetarpräglade stadsdelen Söder blev allt tydligare. Söder växte och blev alltmer komplett som stadsdel. Den nya kyrkan, GA-kyrkan stod färdig 1897 på den gamla folkskolans plats intill Södergatan. Det nya salutorget för Söder, senare Gustaf Adolfs torg, anlades 1895. Den nya folkskolan, GA-skolan, färdigställdes år 1900 uppe på landborgen. Ett av landets första Folkets Hus- byggnader uppfördes intill Gustaf Adolfs torg 1906.

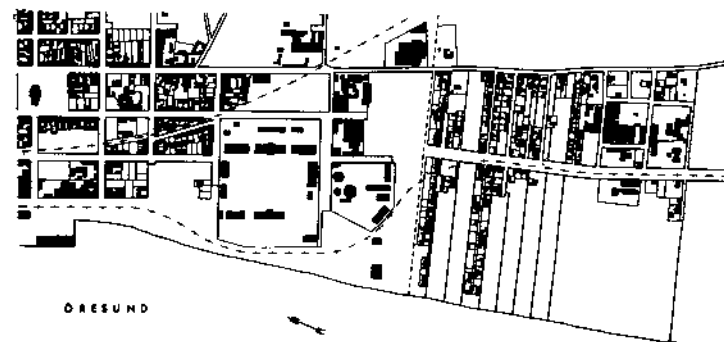


Folkets hus-byggnaden vid Södergatan 2009. I övrigt dominerar idag bebyggelse från 1940-70-talet.

1909- 1930

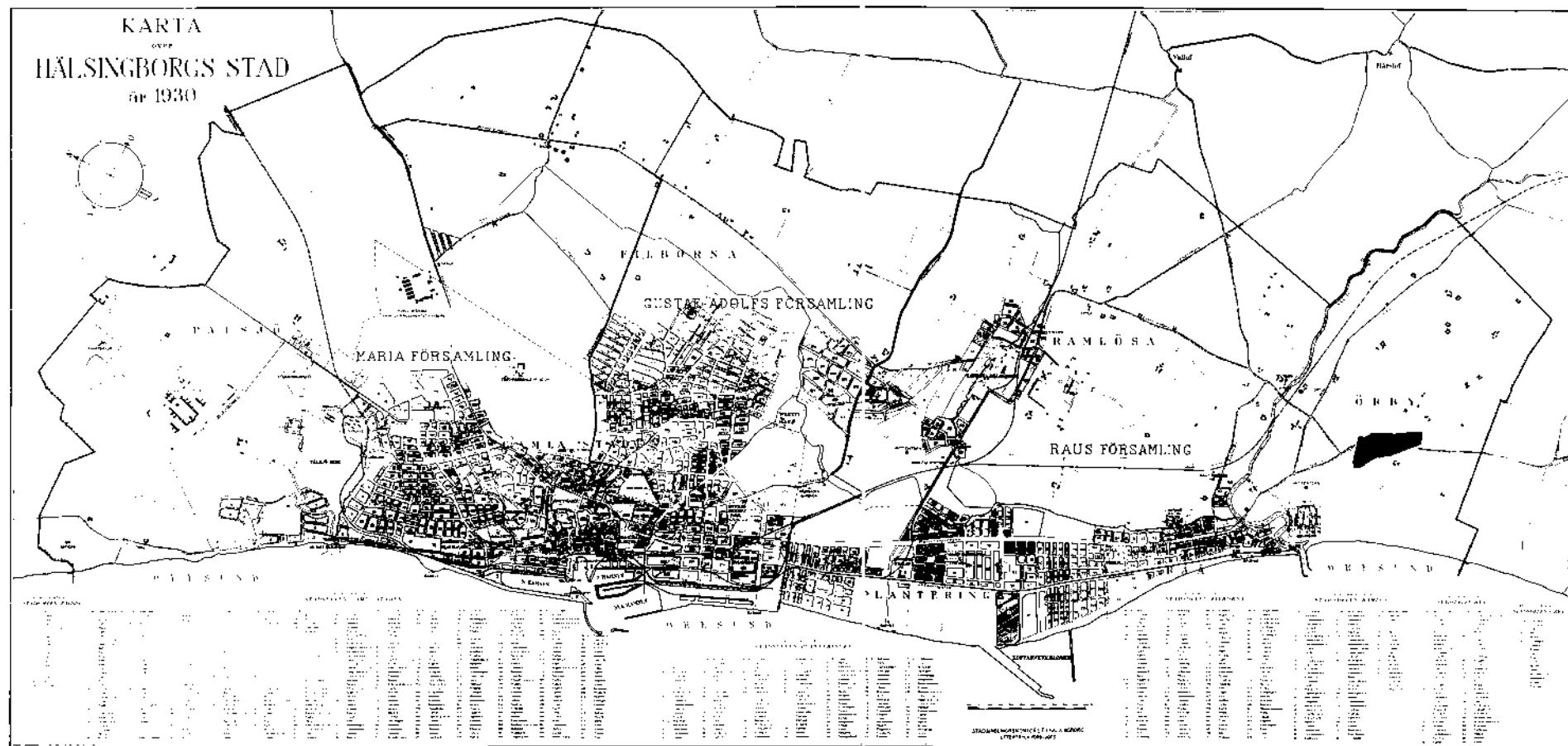
Mellan 1909 och 1930 växte Helsingborg administrativt genom att flera kringliggande områden inkorporerades. Stadsbebyggelsen växte huvudsakligen upp på landborgen och kartan från 1930 visar för första gången även Raus plantering och Råå. Planteringen växte under senare delen av 1800-talet upp som en typisk randbebyggelse strax utanför stadsgränsen där byggnads- och hälsovårdsstadgorna inte gällde och det var lätt att etablera verksamheter som inte skulle tillåts inne i staden.

Bebyggelsemönstret styrdes av den gamla ägostrukturen där smala skiften vinkelrätt mot landsvägen indelades i tomter. Med några gatugenombrott har denna struktur bibehållits fram till att omfattande saneringar och nybyggnader genomfördes på 1960- och 70-talen.



Schematisk karta som visar hur den gamla ägostrukturen i Raus plantering givit ett originellt kvartersmönster. Ur Lennart Améen: Stadsbebyggelse och domänstruktur, 1964.

Stadskarta från 1930 nedan. Här syns även den 1918 inkorporerade Raus Församling



Fortsatt hamnutbyggnad

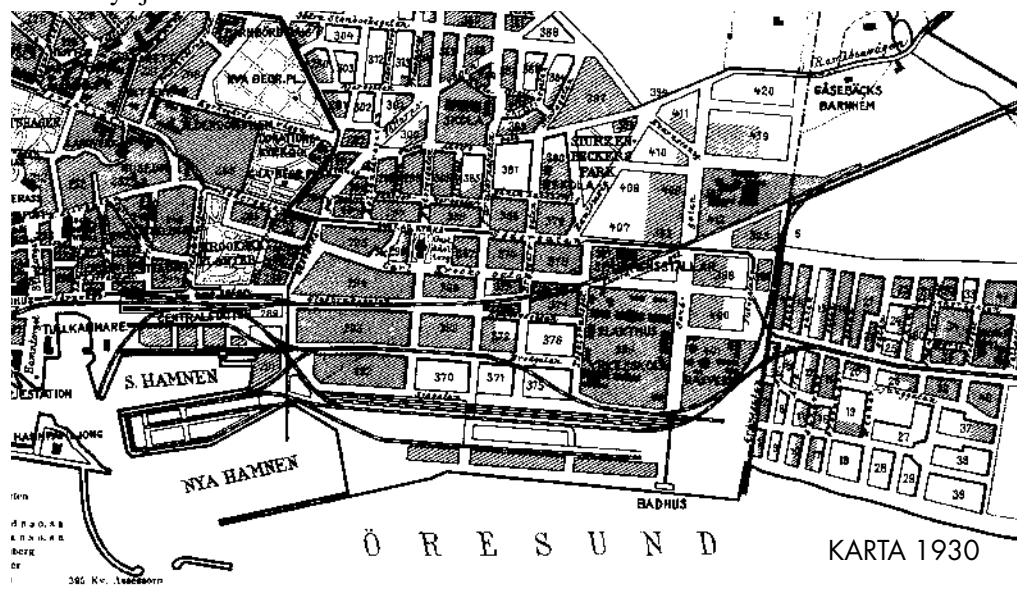
Redan 1912 fick hamndirektionen i uppdrag att utarbeta ett förslag till en ny hamn utanför den södra hamnen, men första världskriget kom emellan. 1923 stod dock den nya Oceanhamnen färdig. Detta ökade hamnkapaciteten och större lastfartyg kunde tas emot. Lossningsplatser för tankfartyg anordnades i västra delen av oceanhamnen och för att skydda mot nordlig sjö byggdes Parapetenpiren. 1930 tillkom Oljehamnen väster om Ockankajen och 1931 kom den första bilfärjan som tog 13 bilar på fördäck.

Gåsebäcksområdet fick sin form

Området mellan Ramlösavägen och järnvägen hör till de delar av Söder som inte bebyggs under tiden från 1877. Kvartersformer och gatusträckningar har ändrats i de olika planer och kartor som redovisats här. Först kring 1930 hade de hittat sin form och börjat bebyggas. I och med att Ramlösavägens ursprungliga läge lagts fast redan 1908 redovisades den triangel som bildats mellan Ramlösavägen, Gustaf Adolfs gata och Sturzenbeckersgatan nu som en park, Sturzenbeckers park. Parken uppkallades efter författaren och tidningsmannen Oscar Patric Sturzen-Becker som periodvis bodde i Helsingborg och bl.a grundade Öresundsposten på 1840-talet.

Slakthus och yrkesskola i Husarregementet

Efter att Husarregementet flyttat till Berga 1912 blev byggnaderna i den östra delen av kaserngården, som var stall, utnyttjade som slakthus. Den västra delen, som hade kanslibyggnader och logement, blev yrkesskola och verksamhetslokaler. Slakthusverksamheten varade ända fram till några år in på 2000-talet och Rönnowska skolan nyttjar fortfarande den västra delen av området.



1930-1962

Hamnutbyggnad igen

Efter andra världskrigets avspärningar och kol- och oljebrist med liten trafik över sundet tog trafiken fart, såväl passagerar- som godstrafik ökade kraftigt särskilt efter passfrihetens införande för Norden 1952. Bilfärjetrafiken och persontrafiken lockade nya rederier och ett nya färjeläge byggdes i Inre hamnen. 1962 invigdes Sydhamnen med en ny oljehamn som hade tre gånger så stor kapacitet som den gamla från 1930. Helsingborg blev nu Sveriges andra hamn i storlek efter Göteborg.

Ny bebyggelse i Gåsebäck

Under 1930-och 40-talet tillkom en rad byggnader inom Gåsebäcksområdet. 1937 byggdes Svahns tryckeri, ritat av Helsingborgsarkitekten Mogens Mogensen i funkisstil. 1940 färdigställdes den nya brandstationen, också den ritad av Mogens Mogensen i funkisstil och med fasader av brunt helsingborgstegel. Kärnkaffes första byggnad på Kvarnstensgatan uppfördes 1939 och 1962 tillkom en snarlik byggnad intill. 1944 uppfördes en snickeriverkstad på Verkstadsgatan. Byggnaden är inte typisk vare sig för tiden eller verksamheten. Byggnaden utgörs av en långsmal länga i traditionell skånsk stil, uppförd i Helsingborgstegel med brant sadeltak.

(Text delvis ur Stadsdelsanalys Gåsebäck 2006)

Detalj ur stadskarta från 1930 till vänster och detalj ur stadskartan från 1962. Det är främst hamnutbyggnaderna och Gåsebäcks utbyggnad som förändrar stadsbilden under denna period.



Planläggning för industrier väster om järnvägen

Under 1950- och 60-talet påbörjas planering och utbyggnad av industriområdet mellan Planteringsvägen och bangården.

Små förändringar i stadsdelen i övrigt

I övriga delar av Söder och hamnen sker små förändringar av bebyggelse och stadsstruktur. Några nya byggnader tillkommer på Söder, t.ex badhuset och Tretornfabrikens nya byggnader som ersätter den äldre bebyggelsen

1962-1975

Ytterligare hamnutbyggnader

Hamnens godsomsättning sexdubblades mellan 1951 och 1971. Transportbranschen har blivit en stark del av näringslivet vid sidan av kemisk-, teknisk-, livsmedels-

och grafisk industri. Sydhamnen och Skåneterminalen som blev klara 1969 gjorde Helsingborg till en viktig knutpunkt för internationell godstrafik.

Trafikleder genom rutnätsstrukturen

Åren mellan 1962 och 1975 innebär att infrastrukturen för biltrafik byggs ut kraftigt i hela landet och även i Helsingborg. Tidigare har transporter till och från hamnen i huvudsak skett på järnväg, men nu inleds en överföring till lastbilar. Kartbilden från 1975 visar tydligt såväl planer på som byggda nya trafikleder i anslutning till hamnens utbyggnad

- Malmöleden som motorväg till korsningen med Stenbocksgatan och sen trafikled till Krooska planteringen
- Oljehamnsleden från Malmöleden under järnvägen och ner till Oljehamnen



Malmöleden

Oljehamnsleden

Bredgatan

Stadskarta från 1975. Här syns de genomförda och planerade trafiklederna Malmöleden, Oljehamnsleden och Bredgatans genombrott genom Husarregementets kaserngård

KARTA 1975

- Planteringsvägen och Sydhamnsleden, den senare dras genom några kvarter i norra delen av Planteringen
- Södergatsviadukten över järnvägen och hamnspåret
- Hästhagsvägen och anslutningen till Skåneterminalen

Bangårdsutbyggnad i Gåsebäck och i hamnen

Kartan visar också en betydande utbyggnad av bangården i Gåsebäck och i hamnen mellan Sjögatan och Naftagatan.

Reningsverk och fjärrvärme i hamnen

Väster om Oceanhamnen anlades på 1970-talet stadens reningsverk på utfylld mark och intill korsningen mellan Oljehamnsleden och Bredgatan byggdes i kvarteret Israel ett fjärrvärmeverk. Helsingborg var 1964 bland första städer i landet att bygga fjärrvärme.



Oljehamnsleden med planskild korsning med järnvägen och Malmöleden.

Rivning och nybyggnad på Söder

Perioden 1962-75 innebar också en kraftig förändring av bebyggelsen i den gamla arbetarstadsdelen Söder. Stora delar av 1800-talsbebyggelsen revs och ersattes med 1960- och 70-talets miljonprogramshus. Kvarterstrukturerna bibehålls dock till största delen, även om småskaligare bebyggelse ersätts av mer storskalig. Intill trafiklederna förändras dock kvarterstrukturerna och följer vägarnas linjeföring och mått. Vid Oljehamnsledens dragning på tvärs emot 1870-talets rutnätsstruktur uppstår dock som av en händelse en ny struktur parallellt med järnvägen, där Bredgatans dragning snett över Husarregementets gamla kaserngård ansluter till denna struktur.



Stora delar av Söders ursprungliga småskaliga arbetarbostadsbebyggelse ersattes med storskaliga varuhus, kontorshus och bostadshus under 1940- 70-talen.

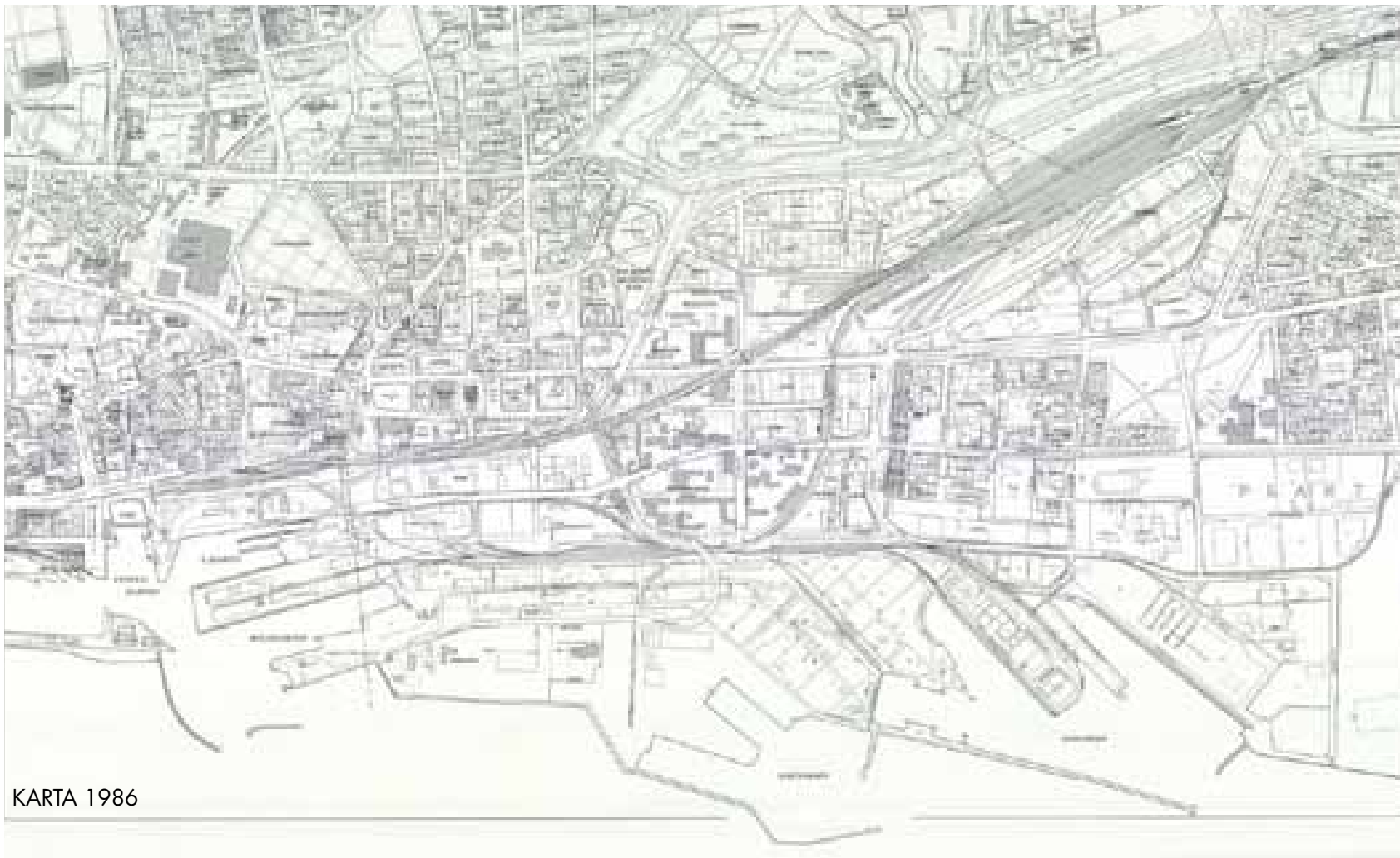
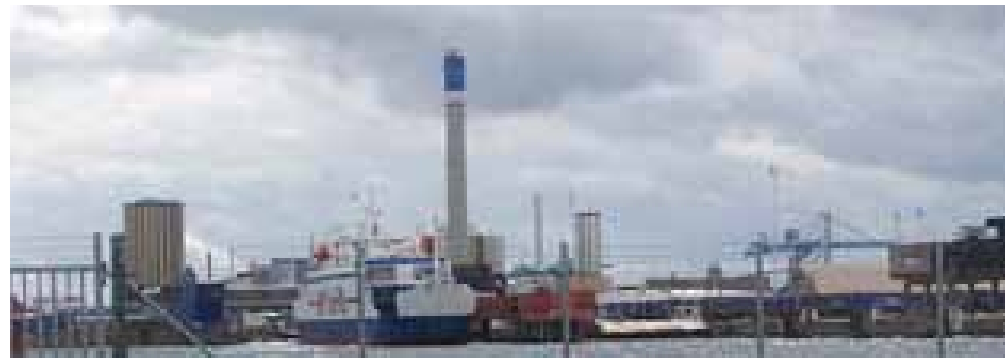
1975- 1986

Västhamnens utbyggnad

1985 stod den senaste hamnutbyggnaden klar, Västhammen, genom ytterligare utfyllnad i Öresund norr om Sydhamnen. Hamnen är huvudsakligen avsedd för container- och trailerlast.

Fjärrvärmeverk i Västhammen

Söder om reningsverket anlades 1981 Västhamnverket som den stora produktionsanläggningen för elkraft och fjärrvärme. Sen 2006 drivs anläggningen helt med biobränsle, främst träpellets.



Kraftvärmeverket i Västhammen präglar hamnområdet med sin skorsten

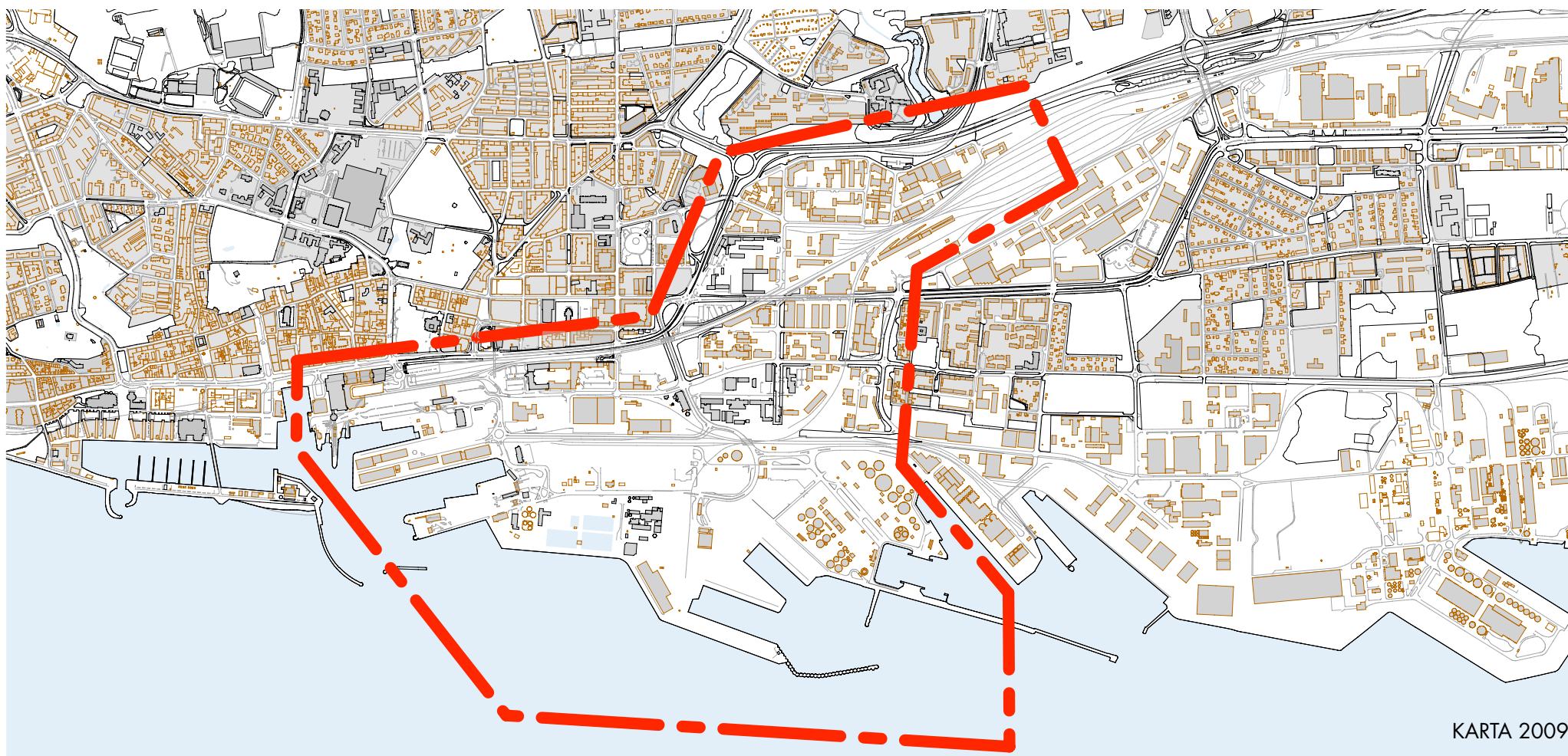
Stadskarta från 1986. Trafiklederna och Västhamnens utbyggnad är de stora förändringarna.

1986-2009

Järnvägstunnel och Knutpunkten

Det gamla bekymret med förbindelsespåret genom centrala staden och två järnvägsstationer och bangårdar fick sin lösning genom en järnvägstunnel genom centrum och ett nytt resecentrum. Knutpunkten, som invigdes 1991, innebar att Västkustbanan knöts samman så att tåg mellan Malmö och Göteborg kunde passera Helsingborg. Läget för den nya stationen blev mer centralt vid Inre hamnen och med direkt anslutning till Helsingörsfärjan. Även regionalbusstrafiken fick sin terminal där. Den gamla järnvägsstationen Helsingborg C från 1865, ritad av Helgo Zettervall, revs, men färjetågstationen Helsingborg F norr om Inre hamnen har bevarats och fått en tillbyggnad efter att tågfärjetrafiken har upphört.

*Resecentrat
Knutpunkten,
färdigt 1991*



KARTA 2009

Pågatågen, Öresundstågen och Ramlösa station

Ramlösa station, som tidigare hette Helsingborgs godsbangård, öppnade 1983 som pendlarstation för Pågatågen. I samband med Västkustbanans utbyggnad och en ökad pendlartrafik byggdes ny station 1997-98 intill motorvägsrundellen vid Lagmansgatan söder om Gåsebäcksbangården. När Öresundsbron invigdes 2000 startade den regionala tågtrafiken Öresundstågen med trafik mellan Helsingborg och Helsingör via Malmö och Köpenhamn. Detta har inneburit förbättrade pendlingsmöjligheter mellan Helsingborg och övriga delar av Öresundsregionen.

Förändringar i hamnområdet

Knutpunkten innebar en del ombyggnader av färjeläget samt ett nytt ”uppmarschområde” för bilar som väntar på färjeavgång i området mellan den gamla bangården och Södra Hamnbassängen. I samband med denna förändring fylldes de gamla dockorna igen och de gamla varvsbyggnaderna revs. Terminalgatan tillkom mellan bangården och färjeområdet och en ny anslutning för färjetrafiken ordnades från Oljehamnsleden och Bredgatan.

Successivt har också hamnverksamheten med godshantering i Södra Hamnen och Oceanhamnen flyttat till Sydhamnen och Västhamnen varvid de norra delarna delvis frigjorts för andra ändamål.

Campus Helsingborg i gamla Tretornfabriken

År 2000 invigdes Lunds Universitets Campus Helsingborg i delar av den gamla gummifabrikens byggnader från 1940-talet. Förutom universitetets lokaler inrymdes företag och kommunala lokaler för bl.a H+områdets projektverksamhet.

Campus Helsingborg och kontorslokaler ryms i gamla Tretorns gummifabrik.



Kulturmiljöanalys H+ Helsingborg

Öresundskrafts kontor på gamla gasverkstomten

På den tidigare gasverkstomten intill Västra Sandgatan byggde kommunägda Öresundskraft 1993 nytt huvudkontor.



Öresundskrafts huvudkontor

Stadsutvecklingen i Södra Helsingborg 1853-2009, en kartserie

På följande sidor visas en kartserie över stadens utveckling i södra Helsingborg från 1853 till 2009 med de viktigaste stadsbyggnadsinslagen redovisade i text på kartorna. Den utbyggda staden visas med fyllda färgfält från de äldsta i mörkt brunt till de senaste i rött. Den planlagda stadsutbyggnaden visas med streckade kvarter. Underlagskartan i grått och ljusblått visar dagens Helsingborg.

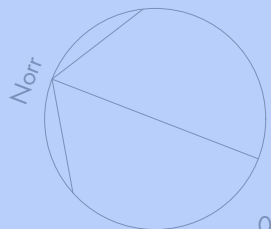
Teckenförklaring

 Stadsutbyggnad 1853

UTBYGGD STAD
1853

STRANDLINJE 1853

OMRÅDE FÖR KULTURMILJÖANALYSEN



0 500 1000 m

HELSINGBORG
KULTURMILJÖANALYS H+

STADSSTRUKTUR 1853

RAPPORT 2010-02-12



HELSINGBORG

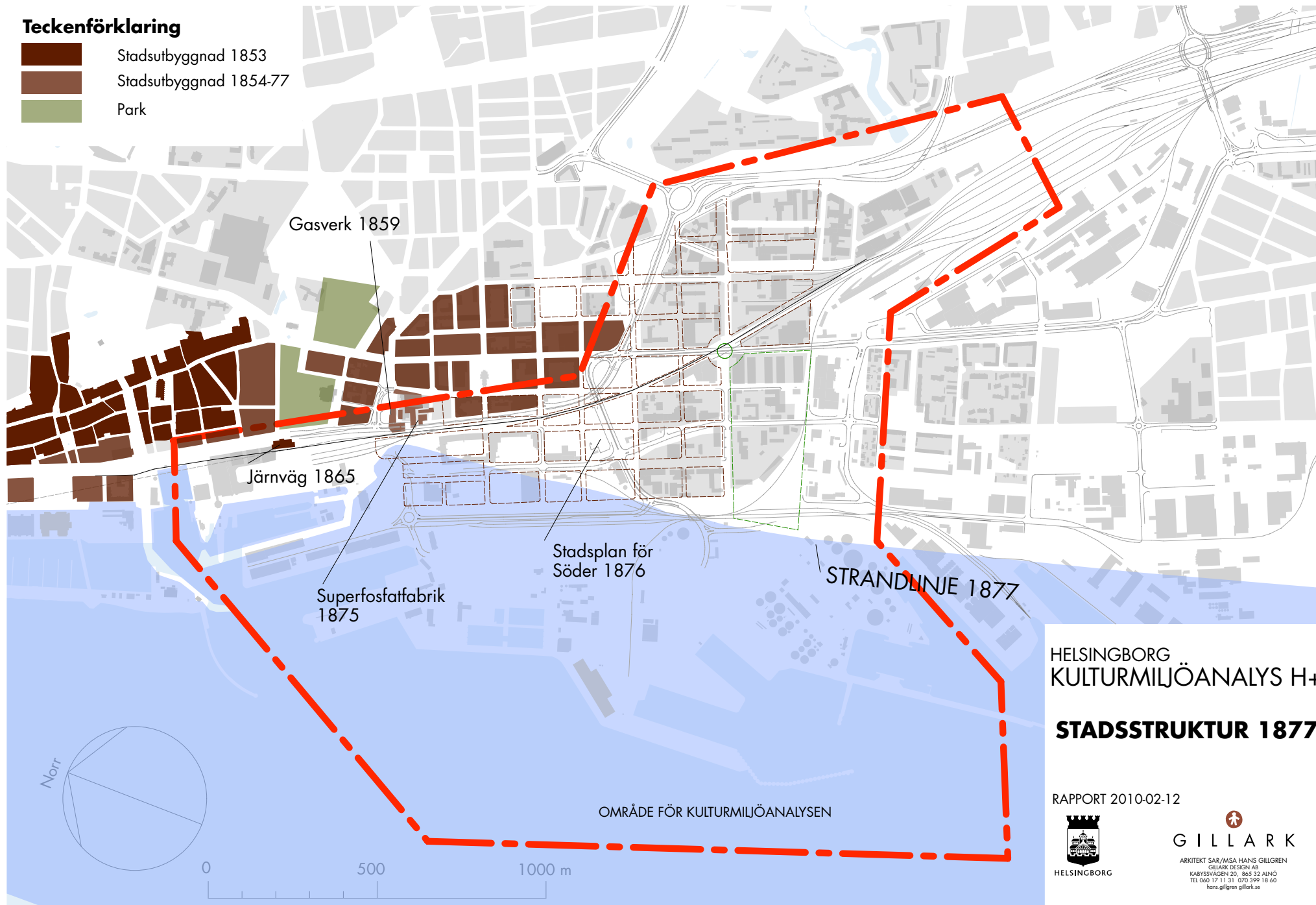


GILLARK

ARKITEKT SÅR/ANSA HANS GILLGREN
GILLARK DESIGN AB
KÄBYSSVÄGEN 20, 865 32 ÅLIND
TEL 060 17 11 31, 070 399 18 60
hans.gillgren@gillark.se

Teckenförklaring

- Stadsutbyggnad 1853
- Stadsutbyggnad 1854-77
- Park



HELSINGBORG
KULTURMILJÖANALYS H+

STADSSTRUKTUR 1877

RAPPORT 2010-02-12



HELSINGBORG

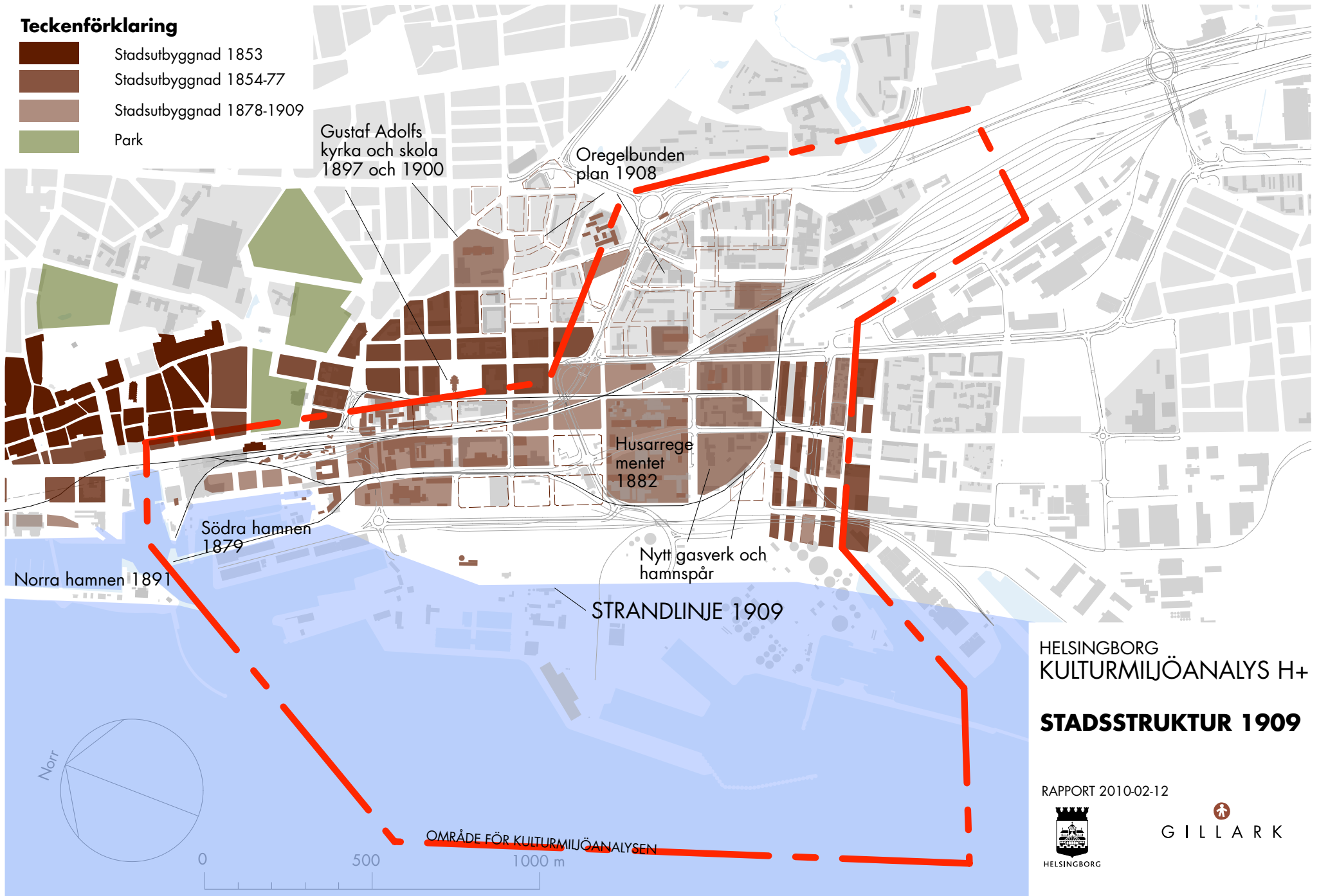


GILLARK

ARKITEKT SÄR/MSA HANS GILLGRÉN
GILLARK DESIGN AB
KÄRBYSSVÄGEN 20, 865 32 AINÖ
TEL 060 17 11 31, 070 399 18 60
hans.gillgren@gillark.se

Teckenförklaring

- Stadsutbyggnad 1853
- Stadsutbyggnad 1854-77
- Stadsutbyggnad 1878-1909
- Park



HELSINGBORG
KULTURMILJÖANALYS H+

STADSSTRUKTUR 1909

RAPPORT 2010-02-12



HELSINGBORG



GILLARK

Teckenförklaring

- Stadsutbyggnad 1853
- Stadsutbyggnad 1854-77
- Stadsutbyggnad 1878-1909
- Stadsutbyggnad 1910-30
- Park



HELSINGBORG
KULTURMILJÖANALYS H+

STADSSTRUKTUR 1930

RAPPORT 2010-02-12



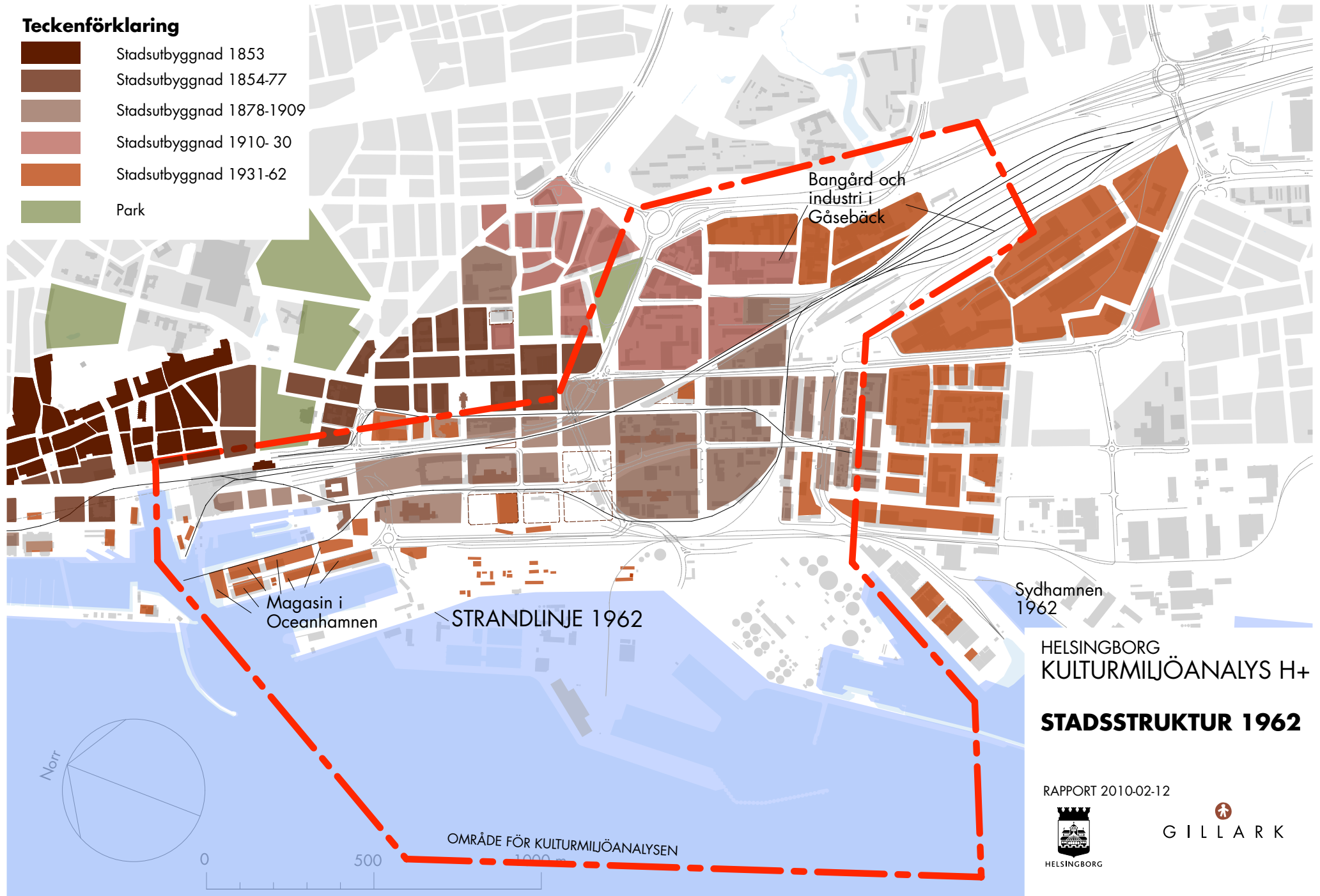
HELSINGBORG



GILLARK

Teckenförklaring

- Stadsutbyggnad 1853
- Stadsutbyggnad 1854-77
- Stadsutbyggnad 1878-1909
- Stadsutbyggnad 1910-30
- Stadsutbyggnad 1931-62
- Park



HELSINGBORG KULTURMILJÖANALYS H+ STADSSTRUKTUR 1962

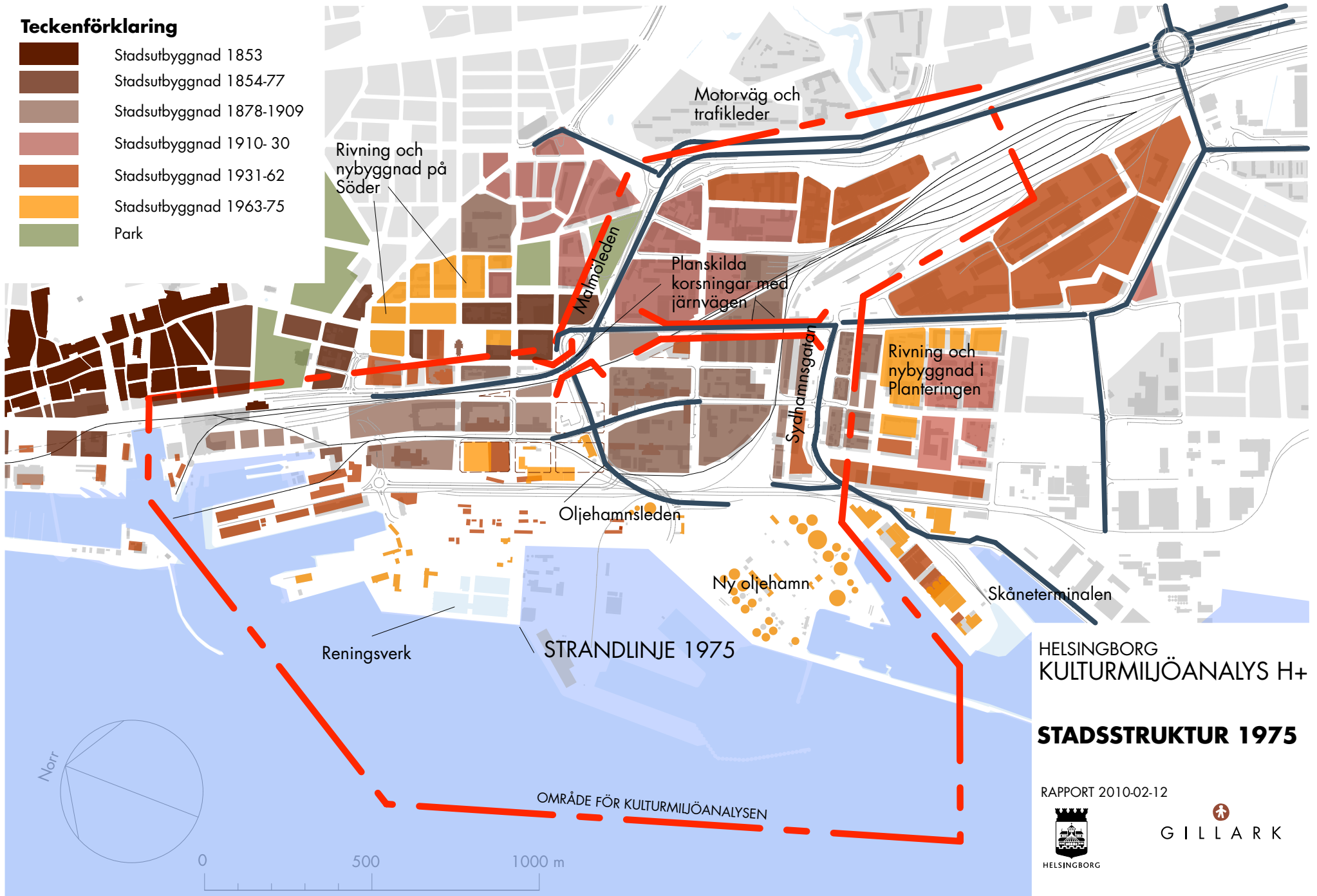
RAPPORT 2010-02-12



GILLARK

Teckenförklaring

- Stadsutbyggnad 1853
- Stadsutbyggnad 1854-77
- Stadsutbyggnad 1878-1909
- Stadsutbyggnad 1910-30
- Stadsutbyggnad 1931-62
- Stadsutbyggnad 1963-75
- Park



HELSINGBORG
KULTURMILJÖANALYS H+

STADSSTRUKTUR 1975

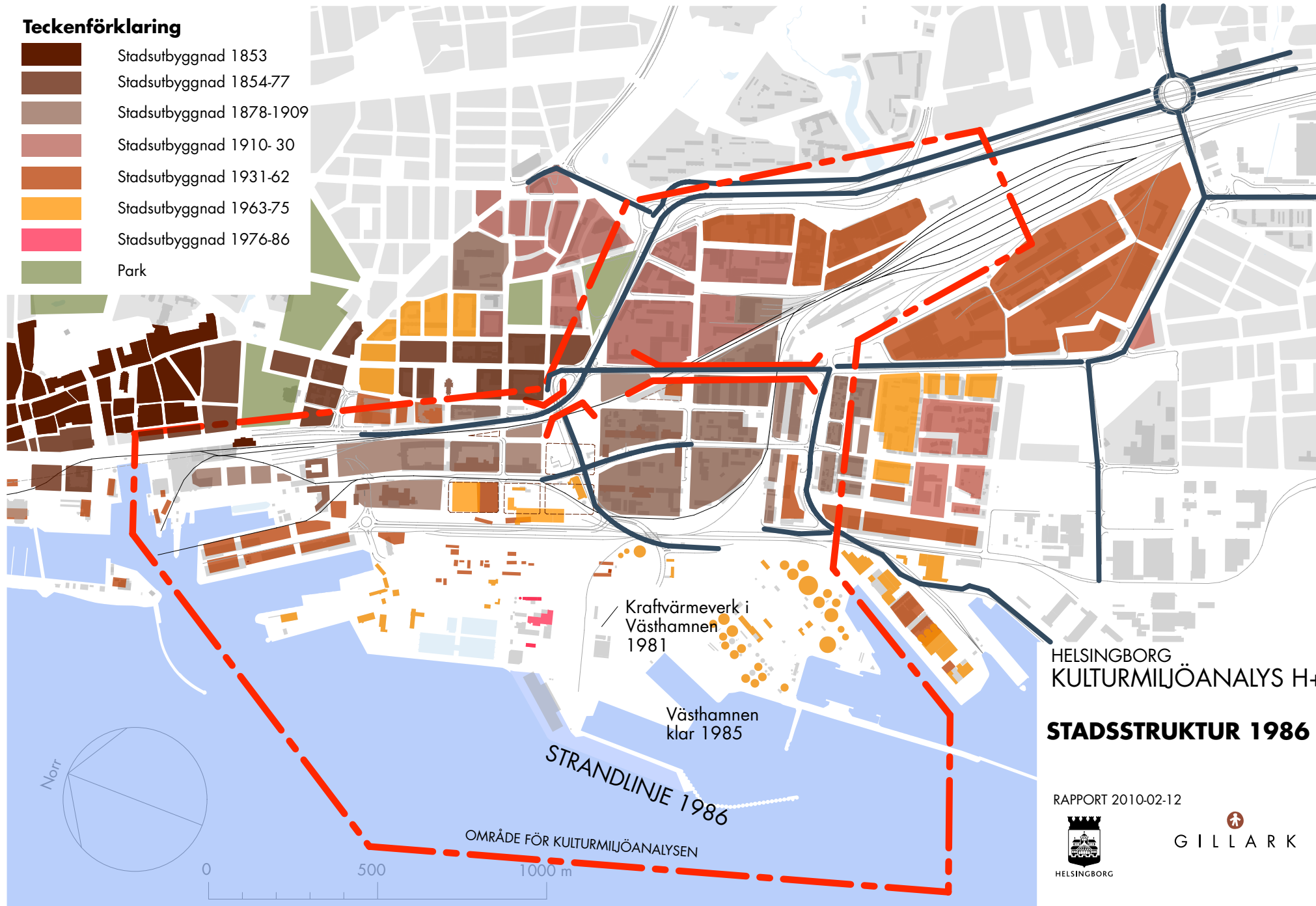
RAPPORT 2010-02-12



GILLARK

Teckenförklaring

- Stadsutbyggnad 1853
- Stadsutbyggnad 1854-77
- Stadsutbyggnad 1878-1909
- Stadsutbyggnad 1910-30
- Stadsutbyggnad 1931-62
- Stadsutbyggnad 1963-75
- Stadsutbyggnad 1976-86
- Park



HELSINGBORG
KULTURMILJÖANALYS H+

STADSSTRUKTUR 1986

RAPPORT 2010-02-12



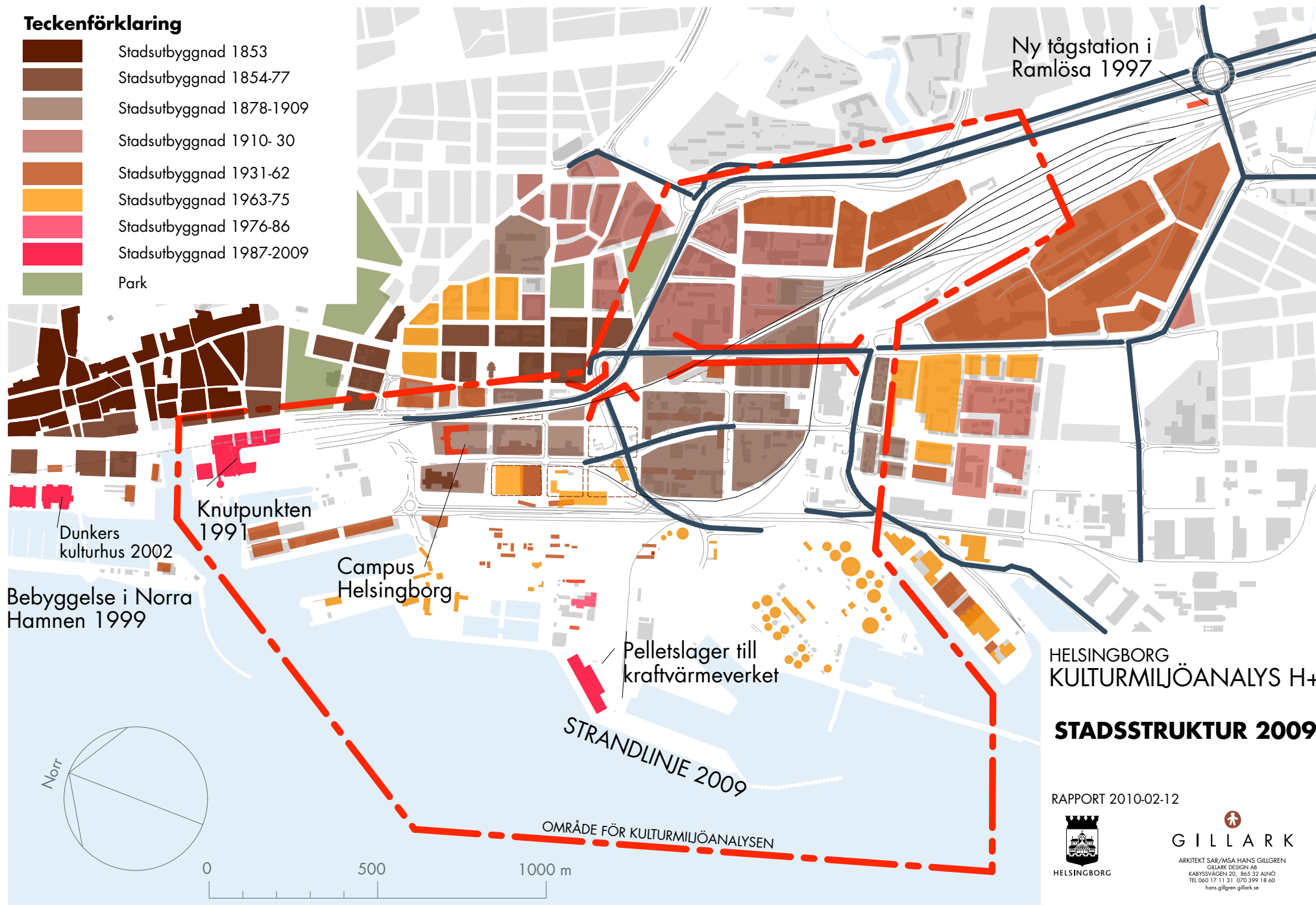
HELSINGBORG



GILLARK

Teckenförklaring

- Stadsutbyggnad 1853
- Stadsutbyggnad 1854-77
- Stadsutbyggnad 1878-1909
- Stadsutbyggnad 1910-30
- Stadsutbyggnad 1931-62
- Stadsutbyggnad 1963-75
- Stadsutbyggnad 1976-86
- Stadsutbyggnad 1987-2009
- Park



HELSINGBORG
KULTURMILJÖANALYS H+

STADSSTRUKTUR 2009

RAPPORT 2010-02-12



HELSINGBORG



GILLARK

ARKITEKT SÄR/MSA HANS GILLGREN
GILLARK DESIGN AB
KARBYSSVÄGEN 20, 865 32 AINÖ
TEL 060 17 11 31, 070 399 18 60
hans.gillgren@gillark.se

Stadsstrukturer idag

Dagens södra Helsingborg består sålunda av ett antal stadsstrukturer av olika ålder och tillkomsthistoria. Kartan på nästa sida visar dessa på ett schematiskt sätt.

Rutnätsstaden från 1876 lever kvar och ger grundkaraktären

Söders grundstruktur i form av en strikt rutnätsplan lades fast redan 1876 av dåvarande stadsingenjören Robert Söderquist. Denna struktur har visat sig vara påfallande hållbar i över 130 år under det att bebyggelsen till stora delar bytts ut och funktionerna ändrats. Att rutnätet i hög grad hållit, även väster om järnvägen 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 är besynnerlig. Att rutnätet inte anpassats till järnvägens dragning är svårt att förstå med dagens ögon men visar måhända rutnätsprincipens starka ställning som planmönster under 1800-talet.

1908 års oregelbundna stadsstruktur i Gåsebäck

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

Malmöleden i gamla Ramlösavägens läge

Den gamla vägdragningen mot Närlunda och Ramlösa som syns på 1853 års karta har överlevt försöken att inordna den i 1877 års rutnät. 1909 års plan inordnade den i stadsstrukturen, vilket var i enlighet med tidens ideal. Den moderna trafikleden Malmöleden har följt denna struktur, vilket är intressant och inte helt vanligt under den moderna trafikledsepoken på 1960- och 70-talen. Dessutom finns ett stycke av den gamla stenlagda Ramlösavägen kvar i Gåsebäck.

Många olika rutnätsstrukturer i hamnen

Hamnutbyggnaderna har skapat lokala strukturer som bildar en rad olika mönster utifrån funktionella och hamnbyggnadstekniska krav, men även här är rutnätet den vanligaste formen. De olika pirarna med sina kajer har givit riktningen och magasin, cisterner, silos, containeruppställningar mm följer oftast parallellt med och vinkelrätt mot kajerna.

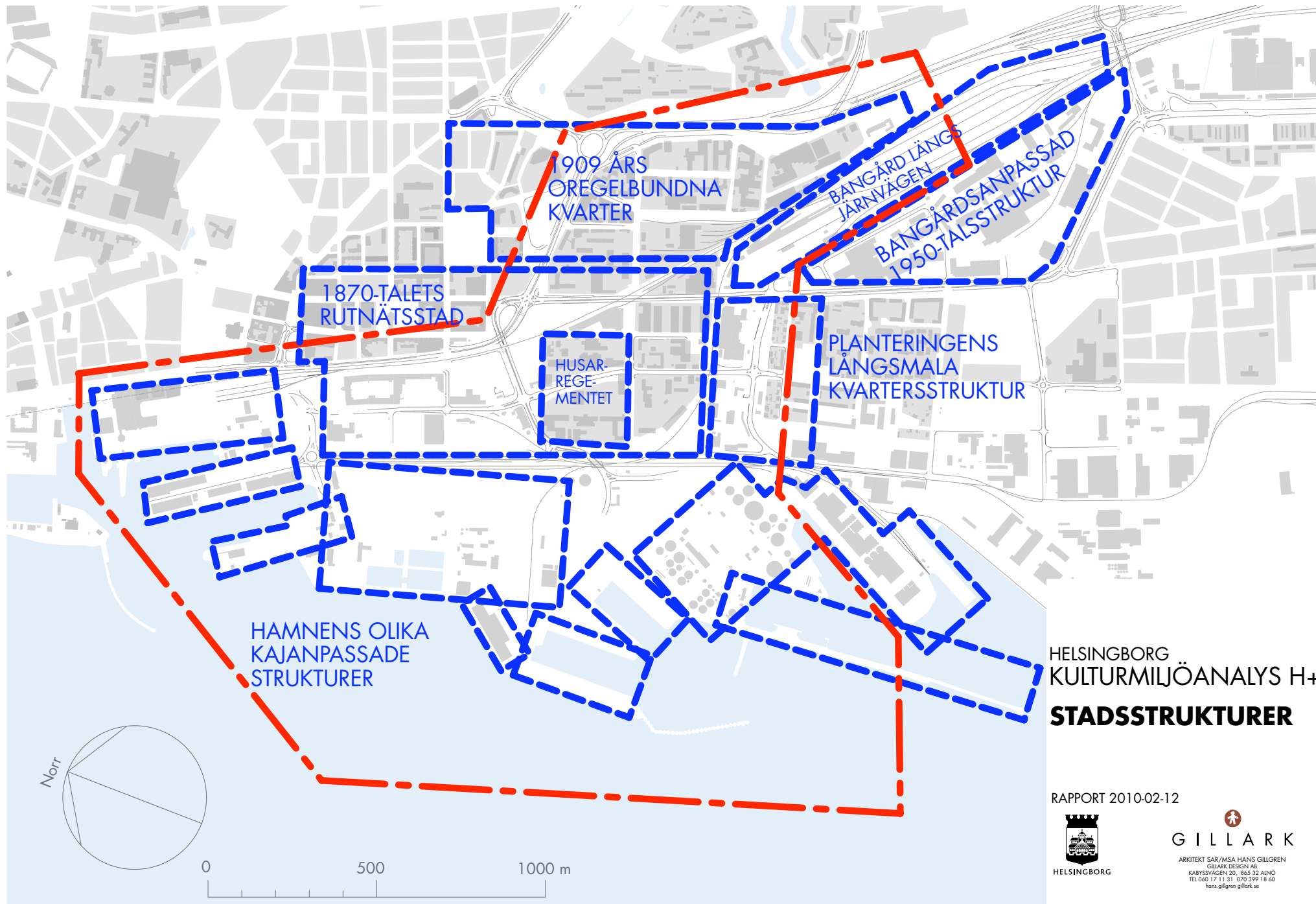
Trafiklederna bryter mot de övriga stadsstrukturerna

Tydligt är hur 1960- och 70-talens trafikledsbyggande, Malmöleden öster om Södergatan undantagen, bryter mot de etablerade stadsstrukturerna. Oljehamnsleden

har dragits över tre bebyggda kvarter i rutnätsmönstret och Sydhamngatan har dragits genom åtminstone två av de typiskt långsmala kvarteren i Planteringen. Trafikledernas dragningar har i huvudsak styrts av vägteknisk geometri med väl tilltagna horisontalkurvor och trafikseparering och planskildheter. Bredgatans dragning snett över Husarregementets kaserngård visar tydligt hur funktionella och trafiktekniska lösningar värderats högre än den etablerade bebyggelsestrukturen. Samtidigt är trafikgenombrotten i den äldre stadsstrukturen förhållandevis få i södra Helsingborg, huvuddelen av den äldre stadsstrukturen är orörd.

Nytt rutnät i trafikledsstrukturen?

Två av de trafikledsdragningar som genomförts under den här epoken, Oljehamnsleden och Bredgatan, bildar överraskande nog en ny, mycket lokal, rutnätsstruktur tillsammans med järnvägen. Värmeverket i kv Israel och en transformatorstation snett över gatan har inordnats i detta rutnät. Här finns den enda anpassningen av omgivande stadsstruktur till järnvägens dragning på hela Söder, men sannolikt är det en ren tillfällighet att anpassningen har uppstått.



HELSINGBORG
KULTURMILJÖANALYS H+
STADSSTRUKTURER

RAPPORT 2010-02-12



GILLARK

ARKITEKT SÄR/MSA HANS GILLGREN
GILLARK DESIGN AB
KARBYSSVÄGEN 20, 865 32 AINÖ
TEL 060 17 11 31, 070 399 18 60
hans.gillgren@gillark.se