

1. Inledning	1	8. Vatten och översvämning	148
1.1. Vad är Stadsplan 2017		8.1. Avrinningsområden	
1.2. Mål för Stadsplan 2017		8.2. Grundvatten	
1.3. Syfte med Stadsplan 2017		8.3. Vatten i stadsplaneringen	
1.4. Livskvalitet		8.4. Skyfall och stigande havsnivå	
1.5. Förhållande till kommunala planer och program		8.5. Ställningstaganden	
1.6. Förhållande till statliga och regionala mål			
2. Sammanfattning	21	9. Riksintressen och regleringar	167
2.1. Helsingborg 2035		9.1. Riksintresse för kulturmiljövård	
2.2. Markanvändning 2035		9.2. Riksintresse för naturvård	
2.3. Övergripande strukturer		9.3. Riksintresse kustzon	
		9.4. Riksintresse för kommunikationer	
3. Bostäder	29	9.5. Natura 2000	
3.1. Utbyggnadsområden för bostäder		9.6. Strandskydd	
3.2. Förtätning i befintlig bebyggelse		9.7. Naturresevat	
3.3. Bostäder för särskilda behov		9.8. Landskapsbildsskydd	
3.4. Höga hus		9.9. Vattenskyddsområden	
3.5. Ställningstaganden		9.10. Kulturmiljö	
		9.11. Miljö kvalitetsnormer för luft	
4. Arbete och näringsliv	51	9.12. Miljö kvalitetsnormer för vatten	
4.1. Besöks- och personalintensiva verksamheter		9.13. Miljö kvalitetsnormer för buller	
4.2. Verksamheter			
4.3. Verksamheter med stor omgivningspåverkan		10. Konsekvenser	198
4.4. Förtätning i verksamhetsområden		10.1. Konsekvensbeskrivning med miljöbedömning	
4.5. Ställningstaganden		10.2. Sociala konsekvenser	
		10.3. Ekologiska konsekvenser	
5. Service och mötesplatser	72	10.4. Ekonomiska konsekvenser	
5.1. Centrum		10.5. Betydande miljöpåverkan	
5.2. Förskola och skola		10.6. Vad krävs för att genomföra Stadsplan 2017?	
5.3. Fritid och fysisk aktivitet			
5.4. Områden med särskild användning		11. Process	227
5.5. Stråk och barriärer		11.1. Utställning	
5.6. Teknisk infrastruktur		11.2. Samråd	
5.7. Ställningstaganden		11.3. Tidig dialog	
		11.4. Så fungerar översiktsplanering	
6. Grönt	95	11.5. Länsstyrelsens yttrande	
6.1. Park			
6.2. Natur			
6.3. Gröna stråk			
6.4. Stadsodling			
6.5. Grönska på gator, torg och kvartersmark			
6.6. Ställningstaganden			
7. Trafik	120		
7.1. Gång och cykel			
7.2. Kollektivtrafik			
7.3. Biltrafiknät och infarter			
7.4. Parkering			
7.5. Godstrafik och industrispår			
7.6. Nationellt och regionalt transportsystem			
7.7. Ställningstaganden			

Bilder

1. Inledning

- 1. Tobias Green
- 1.1 Jonas Linné
- 1.2. Tobias Green
- 1.3. Tobias Green
- 1.4. Ami Cvitan Trellman
- 1.5. Freddy Billqvist
- 1.6. Region Skåne

2. Sammanfattning

- 2. Tobias Green

3. Bostäder

- 3.1. Oscar Hall, John Hellman
- 3.2. Oscar Hall
- 3.3. Anna Olsson
- 3.4. Malin Hellman; Tengbom arkitekter; Mia Jungskär
- 3.5. David Lundin

4. Arbete och näringsliv

- 4.4. Per Sjöberg
- 4.5. David Lundin

5. Service och mötesplatser

- 5. Emilie Björling
- 5.3. Anna Alexander Olsson
- 5.6. Lotta Ahlberg
- 5.7. Ami Cvitan Trellman

6. Grönt

- 6.3. Fanny Rading Heyman, Fredrik Bengtsson
- 6.5. Fredrik Bengtsson; Fanny Rading Heyman
- 6.6. Fredrik Bengtsson

7. Trafik

- 7.2. International sustainable solutions (The commuter toolkit, Seattle) www.i-sustain.com/old/CommuterToolkit.htm
- 7.4. Tyréns
- 7.6. Region Skåne
- 7.7. Eva Sunnerås

8. Vatten och översvämning

- 8. Emilie Björling
- 8.5. Emilie Björling

9. Riksintressen och regleringar

- 9. Jonas Linné
- 9.11. Birgit Müller
- 9.12. Emilie Björling
- 9.13. Ami Cvitan Trellman

10. Konsekvenser

- 10. Beatrice Stiernstedt
- 10.2 Hjördis Hilmarsdottir

10.3. Martin Wester

10.4. Peter Brinch

10.5. Anna Olsson

11. Process

- 11. Tobias Green
- 11.5 Stina Pettersson

Samtliga kartor: Stadsbyggnadsförvaltningen

1. Inledning

Det här är en utkriven version av en digital karta. Länkar och dynamiskt innehåll som videor och interaktiva kartor är bara tillgängliga i onlineversionen på helsingborg.se/stadsplan2017

- 1.1. Vad är Stadsplan 2017?
- 1.2. Mål för Stadsplan 2017
- 1.3. Syfte med Stadsplan 2017
- 1.4. Livskvalitet
- 1.5. Förhållande till kommunala planer och program
- 1.6. Förhållande till statliga och regionala mål

Stadsplan 2017 är ett verktyg för att uppfylla vision Helsingborg 2035 och göra det möjligt att skapa en bra vardag med hög livskvalitet för totalt 175 000 kommuninvånare.

Stadsplanen var på samråd under sommaren och hösten 2016, och på utställning våren 2017. Inkomna synpunkter från samråd och utställning finns att läsa under **11. Process**. Där finns också Länsstyrelsens yttrande under utställning, samt vilka förändringar som är gjorda i planförslaget. Stadsplan 2017 antogs av kommunfullmäktige den 21 november 2017 och beslutet vann laga kraft 22 december 2017.

Enligt visionen ska Helsingborg vara den skapande, pulserande, gemensamma, globala och balanserade staden för människor och företag. Helsingborg är en attraktiv stad för boende och näringsliv och har haft en stor befolkningsökning under 2000-talet. Befolkningsprognosen visar på fortsatt hög tillväxt med drygt 40 000 nya invånare till år 2035.

Vi ska växa framförallt genom förtätning. Det innebär att vi ska bygga en tätare stad på mark som redan är tagen i anspråk. Det handlar inte bara om att förtäta med byggnader, utan också med grönytor, cykelvägar, skolor och allt det som behövs i en stad.

Stadsplan 2017 är en ändring av Helsingborgs översiktsplan och följer plan- och bygglagen. I den kommunövergripande översiktsplanen ÖP 2010 fastställer vi de stora strukturerna för bostäder och verksamheter, trafiksystem, grönska och service. Stadsplan 2017 tar avstamp i strategierna och strukturerna i ÖP 2010 men visar en mer detaljerad markanvändning – var och med vad vi ska förtäta för att skapa en attraktiv och hållbar stad. Vi beskriver däremot inte när det kommer att hända. Stadsplanen är en konkretisering av ÖP 2010 och ersätter den som översiktsplan för centralorten. För resten av kommunen och stationsorterna är det fortfarande ÖP 2010 som gäller. I stadsplanen har vi gjort avvägningarna mellan allmänna intressen, men det finns fortsatt många frågor att arbeta med i kommande planering.

Se filmen [Vad är Stadsplan 2017?](#)



1.1. Vad är Stadsplan 2017?

Stadsplan 2017 är ett av Helsingborgs stadsövergripande styrdokument som går över förvaltnings- och bolagsgränserna. Rent formellt är det en ändring av översiktsplanen och följer bestämmelserna i plan- och bygglagen som du kan läsa mer om under [11.4. Så fungerar översiktsplanering](#). Stadsplanen riktar sig till Helsingborgs stads förvaltningar, nämnder och bolag, men också till näringsliv och privatpersoner. När det står vi, våra eller staden avses de som ingår i Helsingborgs stads organisation.

En översiktsplan är inte juridiskt bindande utan vägledande för kommande planering. Den har inte heller en direkt genomförandefas, utan det är genom kommande planering och projekt som förslaget blir genomfört. I det efterföljande arbetet kommer det att krävas ytterligare utredningsarbete innan stadsplanens förslag är verklighet.

1.1.1. Vad finns i den digitala översiktsplanen?

Precis som i en tryckt översiktsplan finns här texter som beskriver bakgrund och förslag, och en rad kartor och bilder. Varje flik är ett kapitel som består av flera textavsnitt, kartor och bilder. I takt med att du läser texten och scrollar nedåt ändras kartan och bilden till höger för att stämma överens med det du läser om. Det finns också länkar till annat material och då är texten understruken. Ibland hänvisar vi till andra kapitel och avsnitt i stadsplanen, och [då har texten en annan färg](#).

Helhetsbilden av planförslaget får du under [2. Sammanfattning](#). Där finns stadsplanens övergripande ställningstaganden och markanvändningskartan som ger den samlade bilden av hur marken ska användas 2035. Du kan sedan fördjupa dig i de olika kapitlen som är mer detaljerade och förtydligar helhetsbilden. Varje kapitel slutar med ställningstaganden. Slutligen beskriver vi konsekvenserna av hela planförslaget, och beskriver vad som behövs för att genomföra stadsplanen.

Under [11. Process](#) beskriver vi översiktsplanering mer i detalj. Här kan du också ta del av inkomna synpunkter under samrådet och utställningen, samt läsa Länsstyrelsens yttrande i utställningsskedet.

1.1.2. Vad visar kartorna?

Ändrad markanvändning innebär att vi föreslår att dagens markanvändning ändras väsentligt, till exempel från parkeringsplatser till bostäder. Det betyder att när det kommer detaljplane- eller bygglovsförslag tar vi ställning utifrån den nya, önskade markanvändningen och inte den nuvarande. Det kan också betyda att vi aktivt börjar arbeta för att möjliggöra den föreslagna markanvändningen. Det är viktigt att komma ihåg att det kvarstår mycket utrednings-, planerings- och byggarbete innan markanvändningen har ändrats.

Utbyggnadsordningen, det vill säga när vi börjar planera och bygga på en viss plats, bestäms inte i stadsplanen utan i *stadens mark- och boendeprogram*.

Befintlig markanvändning betyder att dagens markanvändning kvarstår, men att vi är positiva till förtätning utifrån stadsplanens ställningstaganden, riktlinjer och principer för förtätning. Vi ska också arbeta med att utveckla och förstärka kvaliteter i hela staden.

Vi visar inte pågående detaljplaner och projekt på något särskilt sätt. Ifall det finns en pågående detaljplan som förändrar markanvändningen som det beskrivs ovan visar vi det som förändrad markanvändning, men inte om det är en detaljplan där samma markanvändning fortsätter. Vi markerar inte heller de detaljplaner som har vunnit laga kraft men som inte har byggts ut ännu. Gällande och pågående detaljplaner kan du [läsa mer om här](#).

Vi har valt en ganska övergripande detaljeringsgrad. Därför finns det många möjliga platser för förtätning som man inte ser i kartan, och man ser inte heller att det är detaljplaner på gång. En alltför detaljerad kartbild blir nämligen väldigt svåräst. Vi har också valt att generalisera gränserna för till exempel nya utbyggnadsområden och de ska inte läsas med alltför stor exakthet.

Du kan zooma in och ut i kartan, eller söka för att se vad som händer på en viss plats. Det finns också en teckenförklaring till varje karta. Vill du bygga din egen kartbild går det att göra under [Bygg din egen karta](#).

1.1.3. Bruksanvisning för den digitala stadsplanen

Innehållsförteckning - varje kapitel består av en rad avsnitt. De listas högst upp i varje kapitel men syns också som prickar i vänster kant. Du kan läsa rubriken genom att hålla muspekaren över pricken.

Plustecken - ett plustecken innebär att du kan klicka på meningen för att få se en ny bild. Använd Bakåt-fliken för att

komma tillbaka till huvudbilden.

Skriva ut - du kan skriva ut kapitlet genom att klicka på den länkade skrivarsymbolen uppe till höger

Sociala medier - du kan dela länken till Stadsplan 2017 via Facebook eller Twitter via symbolerna uppe till höger

Sök - du kan söka efter en plats eller adress i kartan

Teckenförklaring - varje karta har en egen teckenförklaring som visar vad som syns i kartan. Du ser den genom att klicka på listan i kartbilden

www-länk - om texten är understruken kan du klicka där och hamnar då på en ny websida

Zooma - du kan zooma i kartan både med scrollhjulet och genom att använda plus-och minustecken i kartbilden

Ändra kartbakgrund - du kan själv välja om du vill ha en kartbild eller ett flygfoto som bakgrund genom att klicka på jordgloben i kartbilden

± Se en instruktionsfilm

1.1.4. Planeringsunderlag

I arbetet med Stadsplan 2017 har vi tagit fram en mängd planeringsunderlag som beskriver bakgrund och förslag mer i detalj. Där finns också riktlinjer för den kommande planeringen. Underlags-PM:en är framförallt riktade till handläggare inom stadens organisation för att vara ett stöd i det fortsatta planeringsarbetet. Vi har också tagit fram rapporter för stadsplanen. Varken rapporter eller underlags-PM är en del av den formella översiktsplanen.

Du hittar underlagsmaterialet samlat här.



1.2. Mål för Stadsplan 2017

Målet med stadsplanen är att underlätta Helsingborgs fysiska utveckling. Vi ska möjliggöra en hållbar och attraktiv stad med livskvalitet för 175 000 kommuninvånare år 2035.

Stadsplanen beskriver hur marken ska användas 2035 för att klara av de behov som finns vad gäller:

- Bostäder
- Arbetsplatser
- Offentlig service (såsom skolor, förskolor, idrottshallar etc)
- Kommersiell service och handel
- Hållbara resor och transporter
- Grönska, kultur och fritid
- Klimatanpassning, framförallt regn och stigande havsnivåer

Behoven ska uppfyllas samtidigt som vi minskar det ekologiska fotavtrycket. Det ekologiska fotavtrycket är ett mått på resurser som människan förbrukar. Uttrycket beskriver hur stor yta (oftast beskriven i antalet jordklot) som behövs för att producera och ta hand om avfallet. Vi ska samtidigt utveckla, säkerställa och tillföra kvaliteter. Vi ska också länka samman staden, bygga bort barriärer och öka närbarheten.



1.3. Syftet med Stadsplan 2017

1.3.1. Varför ska vi förtäta?

Helsingborg ska ha en resurseffektiv stadsstruktur, det vill säga vi ska använda våra resurser som mark, vatten och energi på ett effektivt sätt. Förtätning innebär fördelar socialt, ekologiskt och ekonomiskt eftersom vi:

- Sparar värdefull jordbruks- och naturmark
- Skapar större underlag för service, handel, kultur, vård, nöjen
- Får kortare och färre resor, och skapar möjlighet för fler hållbara resor
- Effektiviserar energianvändningen och använder den tekniska infrastrukturen bättre
- Får en mer blandad bebyggelse som ökar möjligheten till möten och minskar segregation

1.3.2. Varför gör vi en stadsplan?

Det är många delar som behövs för att skapa den helhet en stad utgör. När ytan är begränsad kan vi inte lösa alla frågor fullt ut på en plats utan måste lösa dem genom att samordna flera funktioner på flera platser. För att det ska vara möjligt krävs det att vi har en gemensam helhetsbild.

Stadsplan 2017 ökar transparensen gentemot invånare, näringsliv och exploitörer för hur vi vill att staden ska växa - på vilken plats och med vad. Vi vill underlätta samordningen för både det privata och offentliga genom att förklara vad som krävs för att kunna utveckla en plats. Kanske är det inte lämpligt med nya verksamheter på en plats förrän vi har löst det hållbara resandet. Kanske är det inte lämpligt med nya bostäder eftersom vi på sikt behöver marken för skola och dagvattenhantering.

Vi vill uppmuntra de privata initiativen till stadsutveckling. Staden byggs gemensamt och inte bara av det offentliga. Genom stadsplanen visar vi möjligheterna till att utveckla, berika och förtäta i Helsingborg. Det är viktigt att poängtera att även om en yta föreslås få ändrad markanvändning så är det inget som sker av sig självt utan det kräver vilja och initiativ från markägaren och beslut från kommunen.

Stadsplanen är också ett verktyg för att underlätta den kommande planeringen. I stadsplanen har vi gjort avvägningar mellan olika allmänna intressen och beskriver vad vi måste tänka på inför kommande arbete. Stadsplanen ska underlätta för kommande detaljplaner, bygglov och andra projekt.

1.3.3. Hur bor vi i framtidens Helsingborg?

Helsingborgs kommun hade vid årsskiftet 2016/2017 140 457 invånare. 75% (106 338 människor år 2016) bor idag i centralorten. Det finns en stark urbaniseringstrend i såväl Skåne som Sverige och världen. Vi ser det därför som sannolikt att minst 75% av befolkningsökningen kommer att ske i centralorten. Merparten av arbetsplatserna och servicen tror vi också behövs och kommer att hamna i centralorten. Men självklart ska resten av kommunen växa och utvecklas, inte minst i våra stationsorter. Det finns beskrivet i andra översiktsplaner (*ÖP 2010, Gantofta och Allerum-Hjälmslult*) och i *mark- och boendeprogrammet*.

Idag räknar man med ett snitt på 2 personer per bostad. Vi ser en ökad trångboddhet å ena sidan och en ökning av antalet enpersonshushåll å andra sidan. Därför är det svårt att veta hur många som kommer att bo i varje bostad 2035, så i våra beräkningar har vi fortsatt räknat med 2 personer. Det finns också trender som visar att varje enskild bostad blir mindre, vilket innebär att det går in fler bostäder på samma yta. Den förändringen är inte heller något vi har tagit med i våra beräkningar, utan vi har utgått från hur det ser ut idag.



1.4. Livskvalitet

1.4.1 Kvalitet

Ett av målen för Stadsplan 2017 är att säkerställa, utveckla och tillföra kvaliteter till staden. Vad som upplevs som kvaliteter är detsamma oavsett om du bor i, arbetar i eller besöker Helsingborg. I arbetet med stadsplanen har vi därför haft olika stadbyggnadskvaliteter som utgångspunkt:

- Närhet och nåbarhet
- Offentliga rum som möjliggör möten
- Grönska
- Service
- Hållbara resor och transporter
- Blandning och variation
- Karaktär och arkitektur

1.4.2. Livskvalitet

Vårt *Livskvalitetsprogram* är ett kommunövergripande styrdokument för hälsa och miljö, och gäller för perioden 2016-2024. Programmet består av fem viljeinriktningar:

- Varmt välkomnande
- Allas delaktighet
- Livslång aktivitet
- Värdefulla samband
- Långsiktigt ansvarstagande

Livskvalitetsprogrammet antogs av kommunfullmäktige i januari 2016. Utifrån fysisk planering är Stadsplan 2017 ett viktigt instrument för att lägga grunden för livskvalitet i Helsingborg. Stadsplanens ställningstaganden och riktlinjer ska där det är möjligt bidra till att uppfylla livskvalitetsprogrammet. Beskrivningen av förslaget konsekvenser har också sin utgångspunkt i livskvalitetsprogrammet. Läs mer under [10. Konsekvenser](#).



1.5. Förhållande till kommunala planer och program

Helsingborg har en rad styrande dokument som går över förvaltnings- och bolagsgränserna, och som har använts i olika omfattning i arbetet med stadsplanen. De styrande dokument som har haft störst betydelse för arbetet beskrivs mycket kortfattat nedan. Vi beskriver också förhållandet mellan stadsplanen och dessa dokument.

Här kan du läsa Helsingborgs styrande dokument.

I Helsingborg arbetar vi med en rullande översiktsplanering, som innebär att översiktsplaner och andra program för fysisk planering utvecklas och ersätter varandra i den takt behovet uppstår.

1.5.1 ÖP 2010

ÖP 2010 är Helsingborgs kommunövergripande översiktsplan. Den antogs i maj 2010 och kommunfullmäktige förklarade att den är aktuell i februari 2014. Inom planområdet ersätter stadsplanen ÖP 2010, medan ÖP 2010 fortsatt gäller för resten av kommunen. Vi har gjort bedömningen att det inte råder några konflikter mellan markanvändningen i stadsplanen och ÖP 2010.

ÖP 2010 är en strategisk översiktsplan där vi fastställt de stora strukturerna för bostäder och verksamheter, trafiksystem, grönska och service. I ÖP 2010 presenterar vi en rad utmaningar:

- Definiera vår roll i olika regioner
- Balansera befolkningsutvecklingen
- Hantera ökat rese- och transportbehov
- Minska miljöbelastningen och hantera klimatförändringar
- Bredda bilden av Helsingborg

För att möta de utmaningar som identifierats och nå visionen om Helsingborg 2035 synliggjorde vi fem övergripande strategier:

- Stärka i stationsnära läge
- Växa resurseffektivt genom förtätning
- Bli ett regionalt nav
- Främja dynamiskt näringsliv
- Utveckla samtida identitet och attraktivitet

Stadsplan 2017 tar avstamp i utmaningarna, strategierna och strukturerna i ÖP 2010 men visar en mer detaljerad markanvändning – var och med vad vi ska förtäta för att skapa en attraktiv och hållbar stad. Stadsplanen utgår också från den nya befolkningsprognosen som är högre än den som fanns vid framtagandet av ÖP 2010. Självklart finns det en mängd nya beslut, strategier, kunskap och pågående arbeten inom staden som vi också tagit hänsyn till.

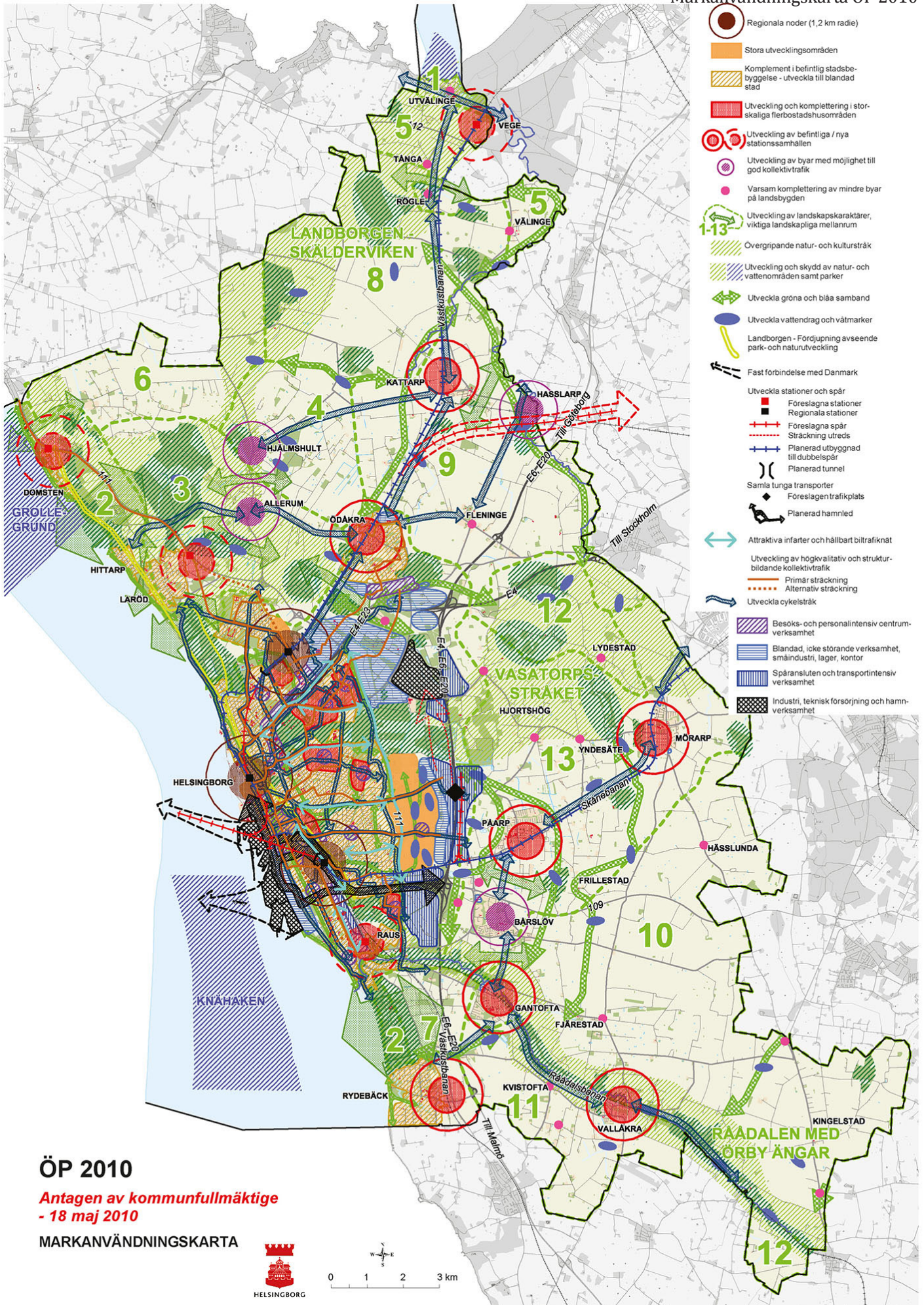
Markanvändningskartan till ÖP 2010 är en mer strategisk karta som vi brukar beskriva som att den är målad med den breda penseln. I stadsplanen har vi plockat fram den smalare penseln för att konkretisera och tydliggöra såväl markanvändning som ställningstaganden för att underlätta arbetet med fysisk planering i centralorten.

Utanför centralorten visar ÖP 2010 på möjligheterna för bland annat drygt 6 000 nya bostäder, med stort fokus på våra stationsorter.

1.5.2. H+

FÖP H+ är en fördjupning av översiktsplanen för de södra delarna av Helsingborgs centralort. Den antogs av kommunfullmäktige i november 2011 och aktualitetsförklarades i februari 2014. FÖP H+ gäller även i fortsättningen i området, medan stadsplanen gäller för resten av centralorten. Vi har gjort bedömningen att det inte råder några konflikter mellan markanvändningen i stadsplanen och FÖP H+, och att båda planerna, beroende på geografisk plats, gäller för kommande planering.

FÖP H+ beskriver en omvandlingsprocess för att utveckla blandstad med bostäder, handel, kontor, service med mera



ÖP 2010

Antagen av kommunfullmäktige
- 18 maj 2010

MARKANVÄNDNINGSKARTA

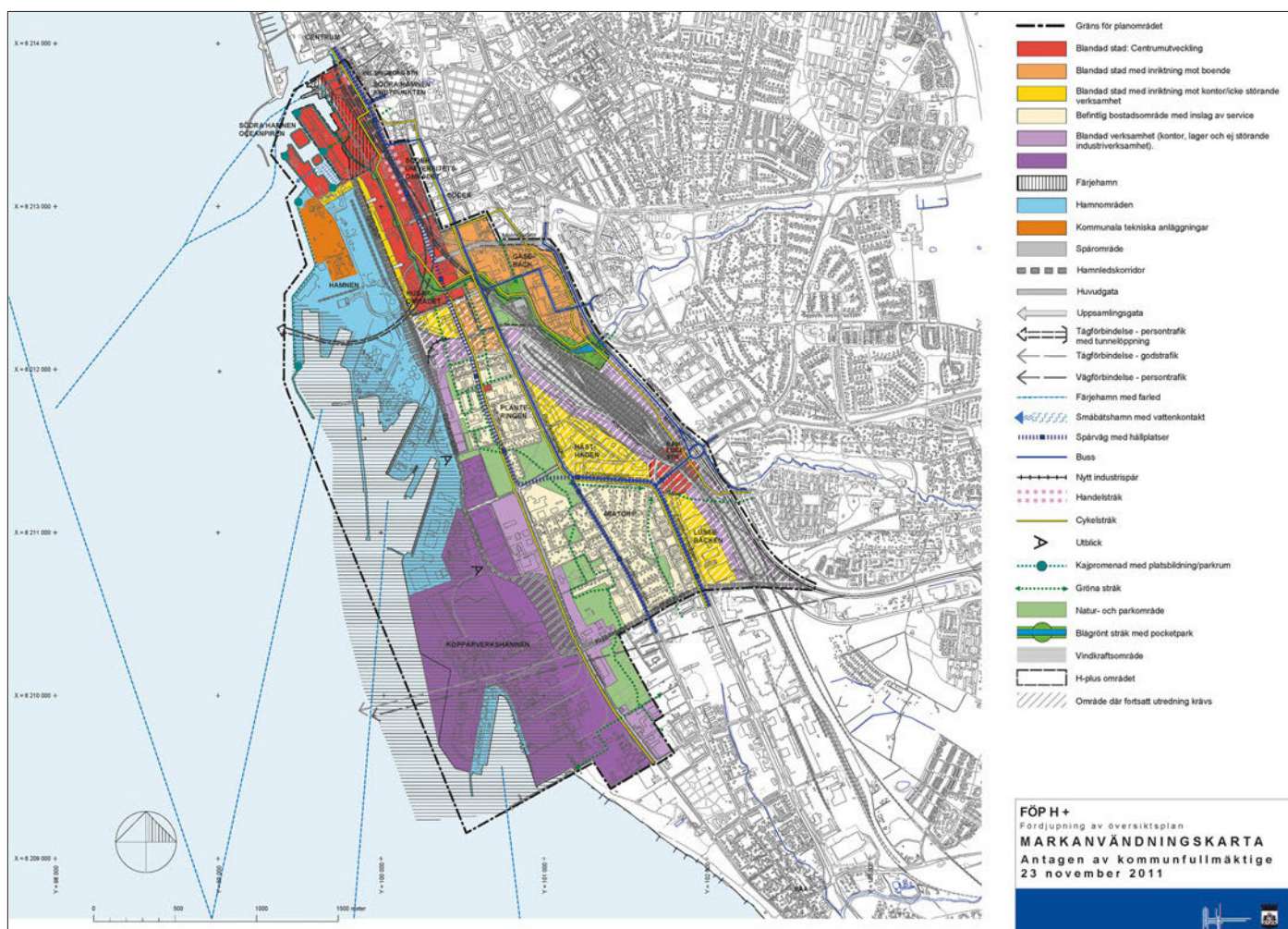


i tidigare industriområden. Det som ska samla, hålla ihop och vara de bärande strukturerna är kollektivtrafikstråken, ett blågrönt stråk samt nätverket av stråk och stadsrum. FÖP H+ möjliggör för cirka 5000-6000 nya bostäder, handel, service, näringsliv och ny infrastruktur.

I FÖP H+ beskrivs en ny hamnled som ska samla alla godstransporter till och från hamnen, industrin och färjorna, samt nedgrävning av järnvägen i en Södertunnel söder om Helsingborg C. I FÖP H+ beskrev vi att de här infrastrukturprojekten skulle komma tidigt i omvandlingsprocessen, men av olika skäl har så inte skett. Det innebär att etapperna i H+ byggs ut i en annan ordning än vad som först var planerat, men det betyder inte att FÖP H+ är inaktuell eller att förutsättningarna inte gäller. Detaljplanering av området pågår och utbyggnaden av första etappen på Oceanpiren är igång.

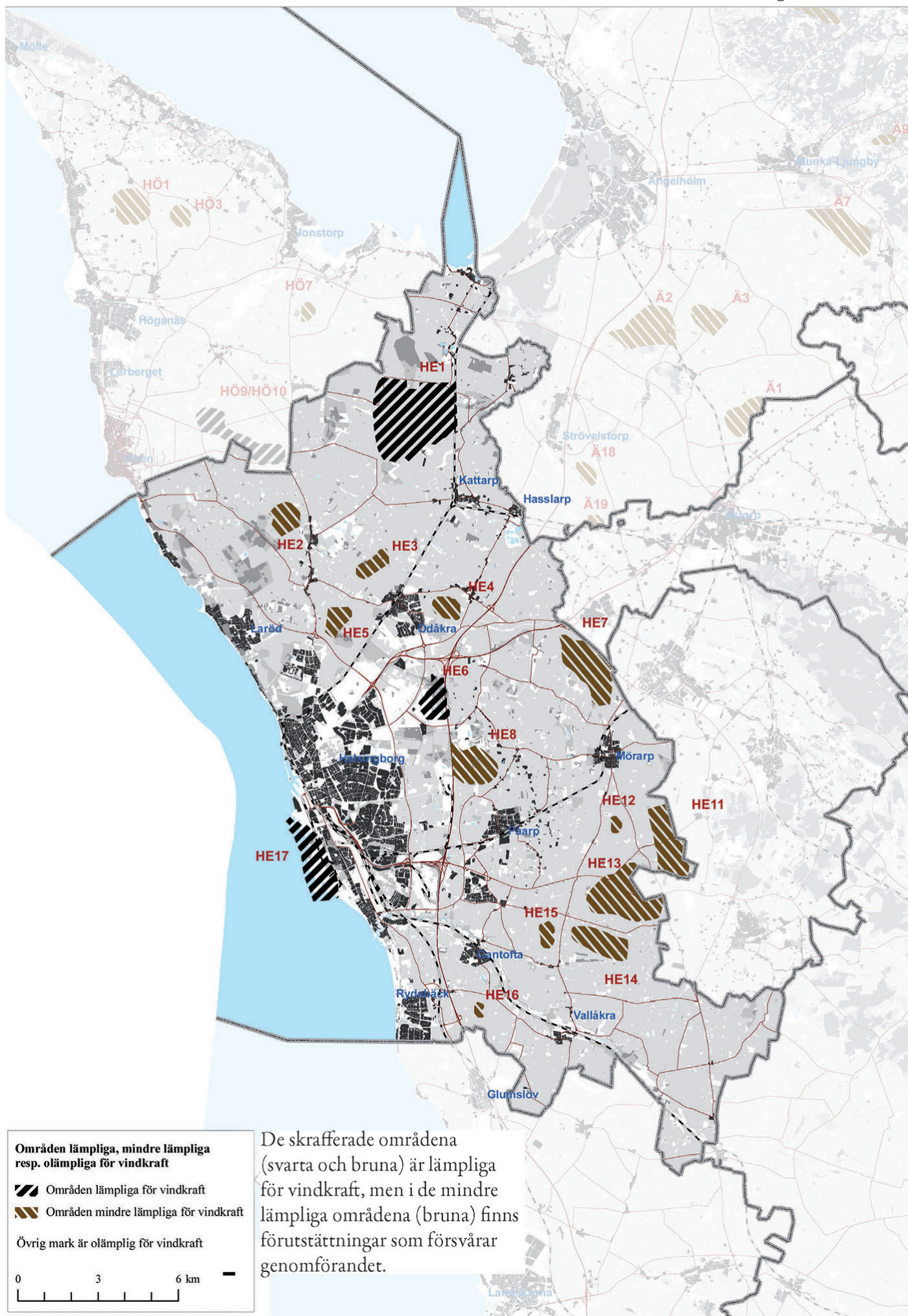
Delar av FÖP H+ är inte möjliga att genomföra utan en Södertunnel, en fast HH-förbindelse samt en hamnled. Rent fysiskt går stadsplanen att genomföra utan dessa projekt, men Helsingborgs fulla utvecklingspotential med nya bostäder och arbetstillfällen bygger på en utvecklad nationell och internationell infrastruktur. För vissa specifika utbyggnadsområden i södra Helsingborg synliggör vi i stadsplanen relationen mellan förändrad markanvändning och infrastrukturprojekten.

Markanvändningskarta H+



1.5.3. Vindkraft

Översiktsplanen för *vindkraft* antogs av kommunfullmäktige i juni 2010 och aktualiserades i februari 2014. Översiktsplanen för vindkraft anger ett lämpligt område för vindkraft inom stadsplanens planområde; HE6 vid Filborna. Det har bekräftats i detaljplan. Översiktsplanens riktlinjer för vindkraft gäller fortfarande, och vi ser inga konflikter mellan stadsplanen och översiktsplanen för vindkraft vad gäller markanvändning.



1.5.4. Övriga översiktsplaner

Översiktsplanerna för *Gantofta* och *Allerum-Hjälmskult*, antagna i juni 2010 respektive mars 2013 och aktualitetsförklarade i februari 2014, berör inte stadsplanens område och gäller fortfarande.

1.5.5. Planprogram

Stadsbyggnadsnämnden har godkänt en rad planprogram som är i olika faser av genomförande. De övergripande strukturerna redovisas i stadsplanen för att ge en helhetsbild, men inga detaljer. I den fortsatta planeringen är det planprogrammen som anger inriktningen för fortsatt detaljplaneläggning, om inget annat anges nedan.

1.5.5.1. Maria stationsområde

Planprogrammet (2008) föreslår en blandad bebyggelse med cirka 2000 nya bostäder i anknytning till Maria station. I området planeras också för verksamheter, kontor och skola. Detaljplanering pågår och flera etapper är redan utbyggda.

1.5.5.2. Folkparken / Sundspärlan

Planprogrammet (2011) beskriver en utveckling av området för att möjliggöra 300-500 nya bostäder med flerfamiljshus. Enligt planprogrammet är det viktigt att bevara Folkparkens kultur- och symbolvärde både som park och mötesplats, och skydda den äldre bebyggelsen. Det ska finnas fullgoda rekreativa värden för både boende och besökare inom såväl folkparksområdet som i Jordbodalen och i Gåsebäcksravinen. Stråken i området lyfts särskilt fram. Detaljplanearbete har inte påbörjats.

Vi har i stadsplanen räknat med 400 bostäder utifrån resonemanget i planprogrammet. Det finns också behov av skola och förskola i närområdet.

1.5.5.3. Östra Ramlösa

Planprogrammet (2012) beskriver utvecklingen av en ny stadsdel i Helsingborgs östra delar, med plats för cirka 3000 nya bostäder, grönstruktur, dagvattenhantering, verksamheter och trafikstruktur. Projektet är pausat till 2018. I ÖP 2010 är utbyggnadsområdet Östra Ramlösa större än vad det finns planprogram för. I stadsplanen anger vi hela området som framtida utredningsområde.

1.5.5.4. Norra Infarten

Planprogrammet (2012) beskriver omvandling till en blandad stadsdel med kontor, verksamheter, bostäder, service och högkvalitativ kollektivtrafik. Förändringen kommer att ske successivt under en lång period; från idag och fram till 2050. Till 2035 bedöms området kunna rymma 350 nya bostäder. I stadsplanen pekar vi ut Stattena som ett stadsdelscentrum med möjlighet till förtätning.

1.5.5.5. Drottninghög

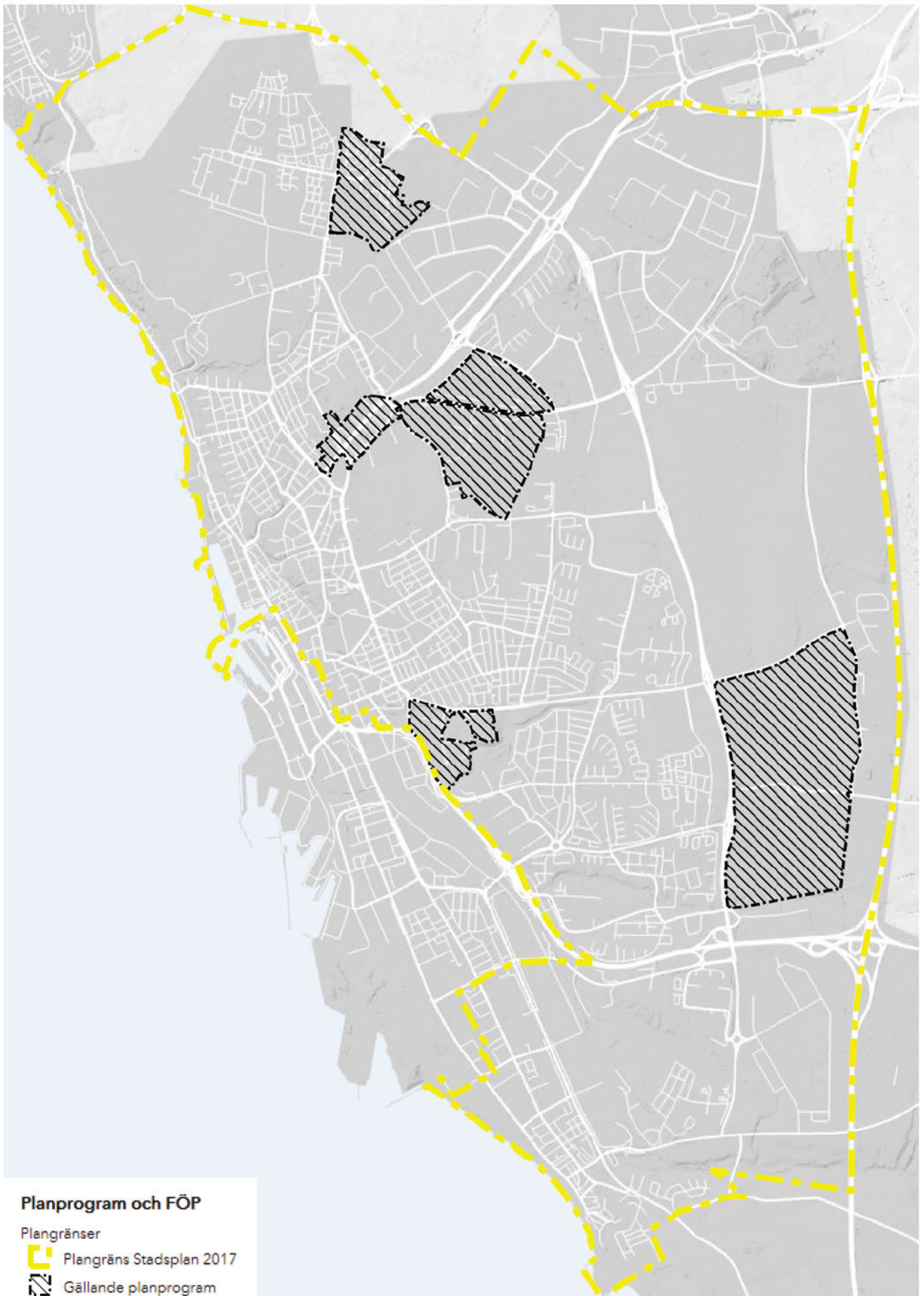
Planprogrammet (2012) avser att skapa kopplingar till och bygga ihop området med den omgivande staden. Förtätning med cirka 1100 bostäder planeras med den befintliga grönstrukturen som utgångspunkt, och för att skapa variation i området. Arbete med en strukturbild för området pågår i en öppen process med samverkan och barn och unga i fokus. Detaljplaneläggning pågår i flera etapper, och byggnation är påbörjad.

1.5.5.6. Fredriksdal

Planprogrammet (2016) redogör för förtätning med cirka 1000 nya bostäder, nya kopplingar och gröna stråk, utveckling av grön- och dagvattenstrukturen samt flera förskolor. För att lösa behovet av skola i hela området Dalhem – Drottninghög – Fredriksdal föreslår vi ett utredningsområde som omfattar norra delen av koloniområdet Brytstugan, delar av Fredriksdalsparken, Kubikskolan och Filbornaskolan.

1.5.5.7. Närlunda

Planprogrammet (2016) beskriver förtätning med cirka 250 bostäder och ny förskola. I programmet beskrivs också hur stadsdelens övergripande gatu- och grönstruktur kan stärkas och öka tillgängligheten till omkringliggande områden och centrala staden.



1.5.6. Program

Stadsplanens koppling till Livskvalitetsprogrammet kan du läsa om i avsnittet ovanför. Här nedanför beskriver vi hur ett par andra relevanta program hänger ihop med stadsplanen. Alla är antagna av kommunfullmäktige.

1.5.6.1. Mark- och boendeprogrammet

Mark- och boendeprogrammet ska tydliggöra prioriteringsordningen för utbyggnadsområden för bostäder, mark för näringslivet samt förtätning i hela kommunen i enlighet med gällande översiktsplaner. Det förtydligar också hur vi gemensamt arbetar med utvecklingen av stad och landsbygd samt anger riktlinjer för markanvisningar och exploateringsavtal. Programmet revideras varje mandatperiod.

1.5.6.2. Näringslivsprogrammet

Stadsplanens förslag ligger i linje med *Näringslivsprogrammet* som gäller för perioden 2016-2019. Här anges bland annat att Helsingborg ska erbjuda attraktiva livs- och boendemiljöer, bra skolor och förskolor samt vara en spännande destination. Vi ska växa hållbart och klimatsmart och med god tillgänglighet. Kreativa och spännande platser är viktiga för att ge utrymme för företagsamma människor och kunskapsintensiva tjänsteföretag. I näringslivsprogrammet finns också beskrivningar av en utvecklad turism- och besöksnäring, e-handel och förändringar i handeln, behovet av citylogistik och digitaliseringens möjligheter. Tillgången på mark är begränsad och vi måste därför prioritera verksamheter med hög personaltäthet och god yteffektivitet.

1.5.6.3. Grönstrukturprogrammet

Vårt förslag stämmer i huvudsak överens med *grönstrukturprogrammet* (2014) när det gäller grönstrukturens utveckling i Helsingborg. Målen för grönstrukturen är att den ska vara sammanhängande, ha tillräckligt stora ytor, vara varierad och mångfunktionell, nåbar och karaktärskapande. I stadsplanen använder vi vägledningen för gröna kvaliteter som finns redovisat i programmet. Det gäller bland annat avstånd till och storlek på park för boende, skolor och förskolor. I stadsplanen föreslår vi även ett sammanhängande nätverk av gröna stråk och att vi ska förstärka den biologiska mångfalden. På vissa grönytor som är utpekade i grönstrukturprogrammet prioriterar vi annan markanvändning. I vissa stadsdelar är det svårt att uppnå grönstrukturprogrammets mål för närhet till närpark, områdespark eller natur. Där är gröna satsningar på gator, torg och kvartersmark särskilt viktiga för att erbjuda boende en bättre livskvalitet.

I Grönstrukturprogrammet gjordes inga avvägningar mellan olika intressen, utan de gröna frågorna var i fokus. Genom arbetet med stadsplanen har vi nu gjort avvägningarna mellan olika intressen. Det innebär att det är markanvändningen i stadsplanen, och inte i grönstrukturprogrammet, som gäller som vägledning för kommande planering i centralorten.

1.5.6.4. Trafikprogrammet

Vi har tagit avstamp i strategierna i *trafikprogrammet* (2014) för Helsingborg i arbetet med stadsplanen. Genom stadsplanen konkretiserar och tydliggör vi trafikfrågorna, och avväger mot andra intressen och stadens övergripande mål. I vår nya Trafikplan och Cykelplan beskriver vi vilka behov av fysiska åtgärder som finns för de olika trafikslagen samt kostnader. Dessa projekt har som huvudfokus att beskriva vilka behov av fysiska åtgärder som finns för de olika trafikslagen och deras kostnader. Trafikplanen och Cykelplanen är mer detaljerade och inriktade på genomförande än vad stadsplanen är. Trafikplanens förslag till en rullande trafikplanering och en trafikarta som samlar all geografisk trafikdata, förenklar uppföljning av trafikens utveckling och kopplingen till stadens mål.

1.5.6.5. Dagvattenprogram och dagvattenplan

Vårt förslag stämmer överens med Helsingborgs *dagvattenplan* (2015), vars syfte är att utgöra ett tydligt planerings- och beslutsunderlag för att effektivisera arbetet med dagvattenfrågor samt att säkerställa att hänsyn tas till övergripande förutsättningar och riktlinjer vid beslut. Dagvattenplanen lyfter fram behovet av att arbeta med utjämning av dagvattenflöden, sekundära avrinningsvägar och vid behov rening av dagvatten. Den lyfter också vikten av att integrera vattnet i staden och ger utformningsanvisningar. Dagvattenplanen beskriver även vem som har ansvar för dagvattenfrågan i olika planeringsskeden. Förslaget i stadsplanen stämmer även med dagvattenprogrammet (2015), som bland annat beskriver riktlinjer och krav vid olika bebyggelse typer och åskådliggör exempel på typlösningar.

1.5.6.6. PM Klimatanpassning

PM Klimatanpassning (2012) är ett kunskapsunderlag som har legat till grund för våra ställningstaganden kring klimatfrågor vad gäller stigande havsnivå och kraftiga skyfall. PM Klimatanpassning har huvudfokus på stigande havsnivå och översvämningsrisker, med målet att utgöra en kunskapssammanställning inför fortsatt arbete med fysisk anpassning av stränder, kajer, infrastruktur och byggnader mot stigande havsnivå, ökad nederbörd och värmeböljor.

Här kan du läsa samtliga stadens styrande dokument.



1.6. Förhållande till statliga och regionala mål

Bilden visar Region Skånes strukturbild för Det flerkärniga Skåne, där Helsingborg är en av tillväxtmotorerna.

Målen som berör den fysiska planeringen är många och återfinns inom en rad sektorer. Den lokala planeringen ingår i en lång kedja av lagar, överenskommelser och beslut. Stadsplanen handlar om Helsingborgs centralort och sammanställningen här fokuserar därför på stadsutveckling och bebyggd miljö. Utöver målen finns en rad lagregler om vad man ska ta hänsyn till i fysisk planering och om hur olika intressen ska sammanvägas vid beslut om markanvändning och byggande. De finns främst i plan- och bygglagen och i miljöbalkens tredje och fjärde kapitel. [Läs mer under 9. Riksintressen och regleringar.](#)

Livskvalitetsprogrammet är ett stadsövergripande styrdokument om folkhälsa och miljö, som du kan läsa mer om i avsnittet ovanför. I programmet har nationella och regionala mål översatts till lokala mål. Många av målen har stark koppling till stadsplanering. Livskvalitetsprogrammet är utgångspunkten för bedömningen av sociala konsekvenser i stadsplanen.

Allt fler bor i städer och hur vi hanterar våra städer är därför centralt för att klara en hållbar utveckling. *Agenda 2030 för hållbar utveckling*, som antogs av Förenta nationerna i september 2015, innehåller 17 nya globala mål till år 2030. Mål nummer elva riktar sig direkt till städer: *Göra städer och bosättningar inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara.*

1.6.1. Nationella mål

Det övergripande målet för samhällsplaneringen i Sverige formulerades i Budgetpropositionen för 2016:

Målet för samhällsplanering, bostadsmarknad, byggande och lantmäteriverksamhet är att ge alla människor i alla delar av landet en från social synpunkt god livsmiljö där en långsiktigt god hushållning med naturresurser och energi främjas samt där bostadsbyggande och ekonomisk utveckling underlättas. (Prop 2015/16:1. Budgetpropositionen för 2016)

Boverket föreslog år 2015 att **sju mål för en hållbar fysisk samhällsplanering** kan ersätta de drygt 100 mål som finns idag och som är spridda på 21 politikområden och 28 myndigheter. Dagens mål är ofta samstämmiga, men ibland också motstridiga. Förslaget kan fungera som sammanfattning av dagens många mål och miljömålet God bebyggd miljö, även om det inte är beslutat:

För att säkerställa en långsiktigt god livsmiljö för alla behöver framtida fysisk planering och bostadsförsörjning säkerställa att följande mål uppnås:

- **Bostäder efter människors behov**
Människors behov ska styra utbudet av bostäder och alla ska ha likvärdig tillgång till bostad och boendemiljö av god kvalitet.
- **Attraktiva livsmiljöer**
Alla inne- och utemiljöer ska utformas och gestaltas så att de främjar jämställdhet, trygghet, hälsa, tillgänglighet, kultur och social sammanhållning.
- **God tillgänglighet i vardagen**
Lokalisering och nyttjande av bebyggelse och infrastruktur ska på ett miljö- och hälsofrämjande sätt bidra till god tillgänglighet i vardagen.
- **Bättre resurshushållning**
I ett livscykelperspektiv ska miljö-, hälso- och klimatpåverkan från byggnader, infrastruktur och energiproduktion samt uttaget av icke förnybara råvaror minska.
- **Långsiktig livsmedelsförsörjning**
Dricksvattenförsörjningen och jordbruksmarken ska långsiktigt tryggas.
- **En funktionell grönstruktur**
Gröna och blå strukturer ska i ökad grad prioriteras efter deras potential att bidra med värden och tjänster för människan och för ekosystemet som helhet.
- **Färre olyckor**
Lokalisering och utformning av bebyggelse, infrastruktur och allmänna platser ska förebygga att människor och

egendom drabbas av olyckor.

1.6.2. Transportpolitiska mål

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för invånarna och näringslivet i hela landet.

- **Funktionsmål: Tillgänglighet**
Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt att bidra till utveckling i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt och svara mot kvinnors och mäns transportbehov.
- **Hänsynsmål: Säkerhet, miljö och hälsa**
Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska bidra till vi uppnår de nationella miljö kvalitetsmålen och ökad hälsa.

1.6.3. Kulturmiljömål

Riksantikvarieämbetet ansvarar för frågor om kulturlandskap, kulturmiljöer och kulturföremål med utgångspunkt i de nationella kulturpolitiska målen och de nationella målen för kulturmiljöarbetet. Fyra nationella kulturmiljömål gäller från 2014 och är vägledande för kulturmiljöarbete på regional och kommunal nivå.

- Ett hållbart samhälle med en mångfald av kulturmiljöer som bevaras, används och utvecklas.
- Människors delaktighet i kulturmiljöarbetet och möjlighet att förstå och ta ansvar för kulturmiljön.
- Ett inkluderande samhälle med kulturmiljön som gemensam källa till kunskap, bildning och upplevelser.
- En helhetssyn på förvaltning av landskapet som innebär att kulturmiljön tas till vara i samhällsutvecklingen.

I stadsplanen tog vi tidigt i processen fram en konkretisering av riksintresse för kulturmiljövården, Helsingborg [M15], för att få med de riksintressanta kulturmiljöerna. Konkretiseringen tar sin utgångspunkt i riksantikvarieämbetets handbok för kulturmiljövårdens riksintressen. Genom att identifiera utvecklingsskedena och se till att det även i framtiden finns spår kvar från samtliga tidsperioder kan staden fortsätta att utvecklas och lägga ytterligare tidslager till en 1000-år gammal historia. Konkretiseringen har legat till grund för ställningstaganden kring höga hus i avsnittet Bostäder. Läs mer under [9.2. Riksintresse för kulturmiljövården](#)

1.6.4. Regionala mål och samarbeten

Det finns ett flertal mellankommunala och regionala mål och samarbeten som är relevanta för utvecklingen av Helsingborgs centralort. Helsingborg är en av åtta regionala kärnor och en av regionens fyra tillväxtmotorer i Skåne.

Region Skåne antog år 2014 en ny regional utvecklingsstrategi – **Det öppna Skåne 2030**. Den gemensamma målbilden är ett öppet Skåne som välkomnar pluralism, fler människor, nya idéer och som kännetecknas av hög tolerans och stor delaktighet i gemensamma samhällsfrågor. I Skåne ska alla erbjudas goda livschanser. Såväl ett öppet landskap som urbanisering ska främjas. Helsingborg är utpekad som regional tillväxtmotor och har därmed en central roll i att driva utvecklingen och generera synergieffekter för hela Skåne.

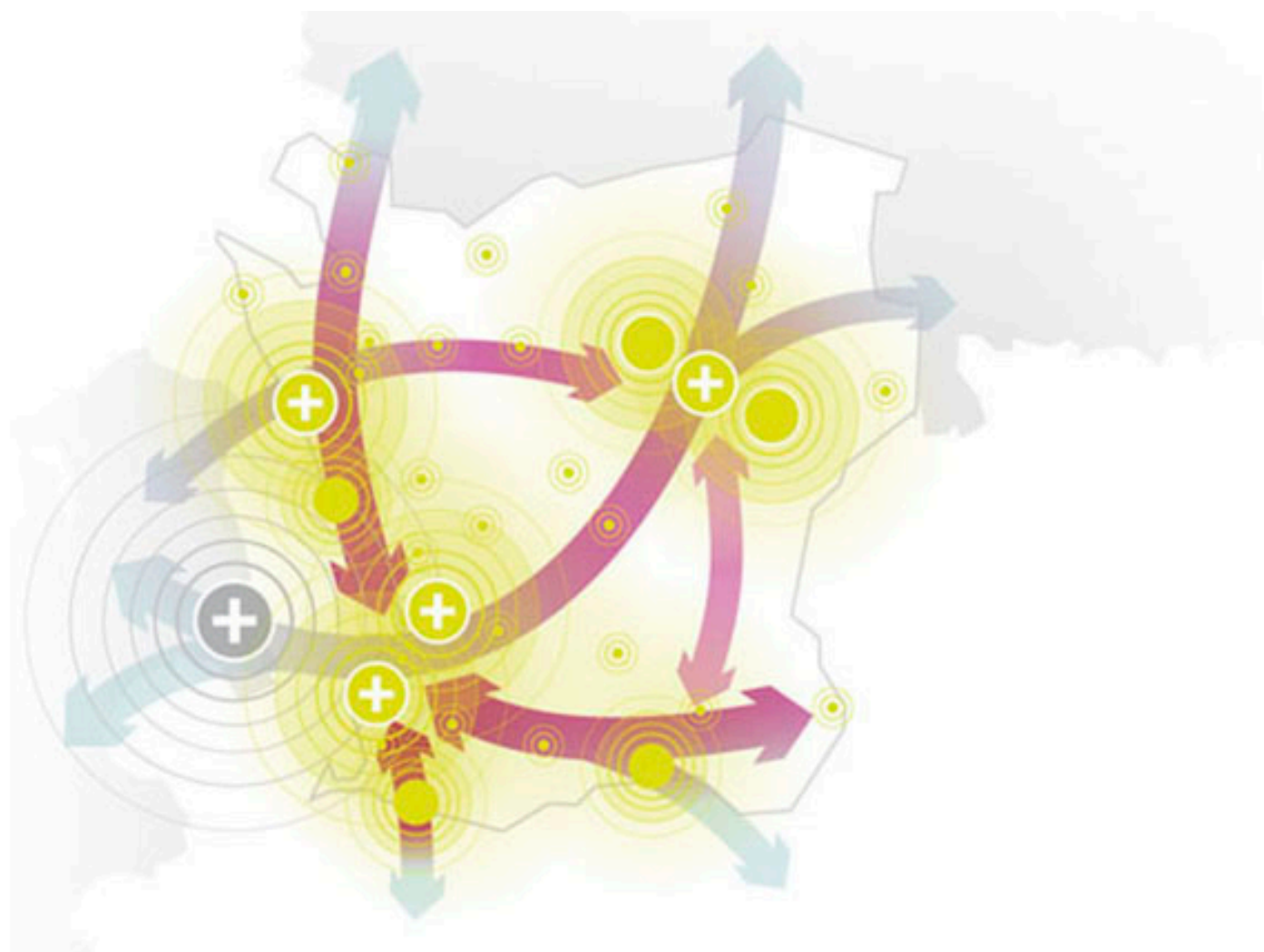
Regionen har också tagit fram strategier för hållbara fysiska strukturer i Skåne, **Det flerkärniga Skåne**. Där kopplar man samman det regionala utvecklingsarbetet med den kommunala översiktsplaneringen. Målbilden år 2030 är en attraktiv och livskraftig region med flera starka tillväxtmotorer och en mångfald av livsmiljöer – en livskraftig region som sätter människan i centrum genom att:

- Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor och utveckla den flerkärniga ortstrukturen
- Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne
- Växa effektivt med balanserad och hållbar markanvändning
- Skapa socialt hållbara, attraktiva orter och miljöer som erbjuder hög livskvalitet
- Stärka Skånes relation inom Öresundsregionen, södra Sverige och södra Östersjön

I samband med Sverigeförhandlingen har Region Skåne och sju skånska kommuner enats om ett antal utgångspunkter för framtida infrastruktursatsningar som är viktiga för hela Skåne, den så kallade **Skånebild**. Läs mer under [7.6. Regionala och nationella satsningar](#).

Tillsammans med tio kommuner har Helsingborg tagit fram en **Strukturplan för Skåne nordväst**, som visar den gemensamma utvecklingen. Där lyfts bland annat vikten av att nyttja befintlig infrastruktur på bästa sätt och att utveckla regionalt viktiga stationsorter och stationslägen. Vi har även tillsammans med Helsingörs kommun enats om en **Gemensam planstrategi** som identifierar flera gemensamma utvecklingsområden samt unika kvaliteter som stärker våra två städer.

Utgångspunkten för Stadsplan 2017 är att bereda plats för ett stort antal nya bostäder och samtidigt undvika att staden breder ut sig på omgivande högklassig jordbruksmark. Att verka för en god tillgänglighet till vardagsfunktioner som service, skola, fritid och arbete och att stärka ett hållbart resande till fots, med cykel och med kollektivtrafik är viktiga delar i planförslaget. Som tillväxtmotor i regionen har Helsingborg också ett ansvar för att skapa möjligheter för fler arbetsplatser. Genom att förtäta och växa i centralorten stödjer vi många nationella mål och förverkligar strategier som fastställts i Strukturbild för Skåne och i den regionala utvecklingsstrategin Det öppna Skåne 2030.



2. Sammanfattning

Det här är en utkriven version av en digital karta. Länkar och dynamiskt innehåll som videor och interaktiva kartor är bara tillgängliga i onlineversionen på helsingborg.se/stadsplan2017.

- 2.1. Markanvändning 2035
- 2.2. Övergripande strukturer

Stadsplan 2017 är en helhetsbild för centralorten år 2035. Den är ett verktyg för att uppfylla vision Helsingborg 2035 och göra det möjligt att skapa en bra vardag med hög livskvalitet. Vi har tagit utgångspunkt i befolkningsprognosen som visar att vi år 2035 har 175 000 kommuninvånare.

Helsingborg är en stad som växer och förändras. I staden finns årsringar från 1000 år av utveckling, och med stadsplanen lägger vi nya årsringar till de befintliga. Gamla och nya strukturer och byggnader möts när vi bygger en tätare stad med ökad närbarhet. Vi beskriver hur vi ska använda marken för att klara av de behov befolkningsökningen innebär, samtidigt som vi skapar livskvalitet, attraktivitet och minskar vårt ekologiska fotavtryck.

Vi har gjort avvägningar mellan allmänna intressen för att visa hur vi kan använda ytan för att tillgodose behoven för bostäder och arbetsplatser, grönska, kultur och fritid, offentlig service som skolor, förskolor och idrottshallar, kommersiell service och handel, hållbara resor och transporter samt klimatanpassning. I den täta och smarta staden samordnar och samnyttjar vi funktioner och lösningar med varandra.



2.1. Markanvändning 2035

Kartan visar den samlade markanvändningen år 2035.

Vi föreslår nya utbyggnadsområden och förtätning inom befintlig bebyggelse med totalt cirka 12 750 bostäder. För att klara det krävs hög täthet, med 100-140 bostäder per hektar, och en stor blandning och variation i bebyggelsen. I utbyggnadsområdena behöver det finnas plats för service, dagvattenhantering, parker, gröna stråk och parkering. Förtätning ska utgå från varje plats förutsättningar och med utgångspunkt i de förtättningsprinciper vi tagit fram.

Helsingborg utgör en central arbetsmarknad och tillväxtmarknad i Nordvästra Skåne. En framskrivning av prognoser pekar på behovet av cirka 20 000 nya arbetstillfällen. Genom att samla liknande verksamheter till samma geografiska område kan verksamheter dra nytta av varandra. Även verksamhetsområdena behöver bli tätare, och vi har tagit fram exempel på olika sätt att förtäta. Fler kommer förmodligen att arbeta från hemmet och fler företag kommer att uppstå i eller i anslutning till bostaden, och antalet arbetsplatser i den blandade stadsbebyggelsen förväntas öka.

I en tät och hållbar stad ökar behovet av närhet till både offentlig och kommersiell service. Den behöver finnas nära bostäder och vara lättillgänglig med gång, cykel och kollektivtrafik. Vi har ett stort behov av nya förskolor och skolor till den växande befolkningen, och platser både ute och inne för fysisk aktivitet och för att skapa förutsättningar för rekreation och mötesplatser. Många offentliga funktioner kan samordnas, och lokaler och utomhusytor kan samnyttjas. Vi bedömer att den tekniska infrastrukturen, som el, vatten och avlopp, har tillräcklig kapacitet.

Stadens grönområden ger livskvalitet och attraktivitet, och vi vill att Helsingborg ska vara den gröna staden med parker, natur, stadsodling och gröna stråk för alla. Vi behöver fler grönområden och bättre kvalitet i de vi redan har för att klara det ökade behovet. Vi har en helhetssyn på grönsstrukturen och värdesätter den oavsett om den är offentlig eller privat, och arbetar med ekosystemtjänster.

Vi ska utveckla de mest yteffektiva och hållbara transportslagen gång, cykel och kollektivtrafik för att tillgodose bra tillgänglighet och nåbarhet för alla. De stora biltrafikflödena ska vi styra till det övergripande nätet, och åtgärder i biltrafiknätet ska bidra till att minska bilens färdmedelsandel. Vi behöver effektivisera så att den markyta som idag används till parkering totalt sett inte ökar.

För att bli en tätare och mer klimatanpassad stad ska vi utveckla och förbättra vårt dagvattensystem så att det kan ta hand om mer vatten. Vi pekar ut ytor för rening och fördröjning. Det räcker inte att ta hand om dagvattnet från nya områden, utan vi måste också förbättra hanteringen från befintliga ytor. Det kan vi bland annat göra genom mångfunktionella ytor. Vi visar också ytor för översvämning i händelse av kraftiga skyfall, och vi undviker att bygga i lågpunkter. Vi tar hänsyn till klimatförändringar och stigande havsnivåer och därför är dimensionerande havsnivåhöjd +3,5 meter över havet år 2100 och +4 meter för samhällsviktiga anläggningar.

2.1.1. Övergripande ställningstaganden

Vi möjliggör för totalt 175 000 kommuninvånare till 2035 genom att föreslå ytor och göra ställningstaganden för bostäder, arbetsplatser, service, grönska, hållbara transporter och vatten.

Helsingborg ska vara en tät stad med hög nåbarhet. Vi ska i samverkan med andra aktörer arbeta med och underlätta för förtätning med kvaliteter i hela staden. Tätheten i nya utbyggnadsområden ska vara hög med 100-140 bostäder per hektar.

I centralorten ska vi till år 2035 öka andelen hållbara resor med kollektivtrafik, cykel och gång från 45% (2013) till 71%.

Vi ska effektivisera parkeringen så att den markyta som idag används till parkering totalt sett inte ökar.

Vi ska utveckla och förtäta våra regionala noder Helsingborg C, Maria station och Ramlösa station med hög täthet, besöks- och personalintensiva verksamheter, service och bostäder. Maria station och Ramlösa station ska bli lokala centrum som är lätta att nå, framförallt med kollektivtrafik, gång och cykel.

Vi vill stärka stadskärnans attraktivitet som central mötesplats och besöksmål. Stadsdelscentrum och servicepunkter ska vara lokala mötesplatser som skapar närhet till service. Vi ska arbeta tillsammans med berörda aktörer; såväl offentliga som privata, för att skapa förutsättningar för detta.

Vi ska samverka med näringslivet för att skapa täta och attraktiva verksamhetsområden och stimulera till att skapa fler arbetstillfällen genom geografisk koncentration (så kallade kluster). Verksamheter ska ligga där de har de bästa fysiska

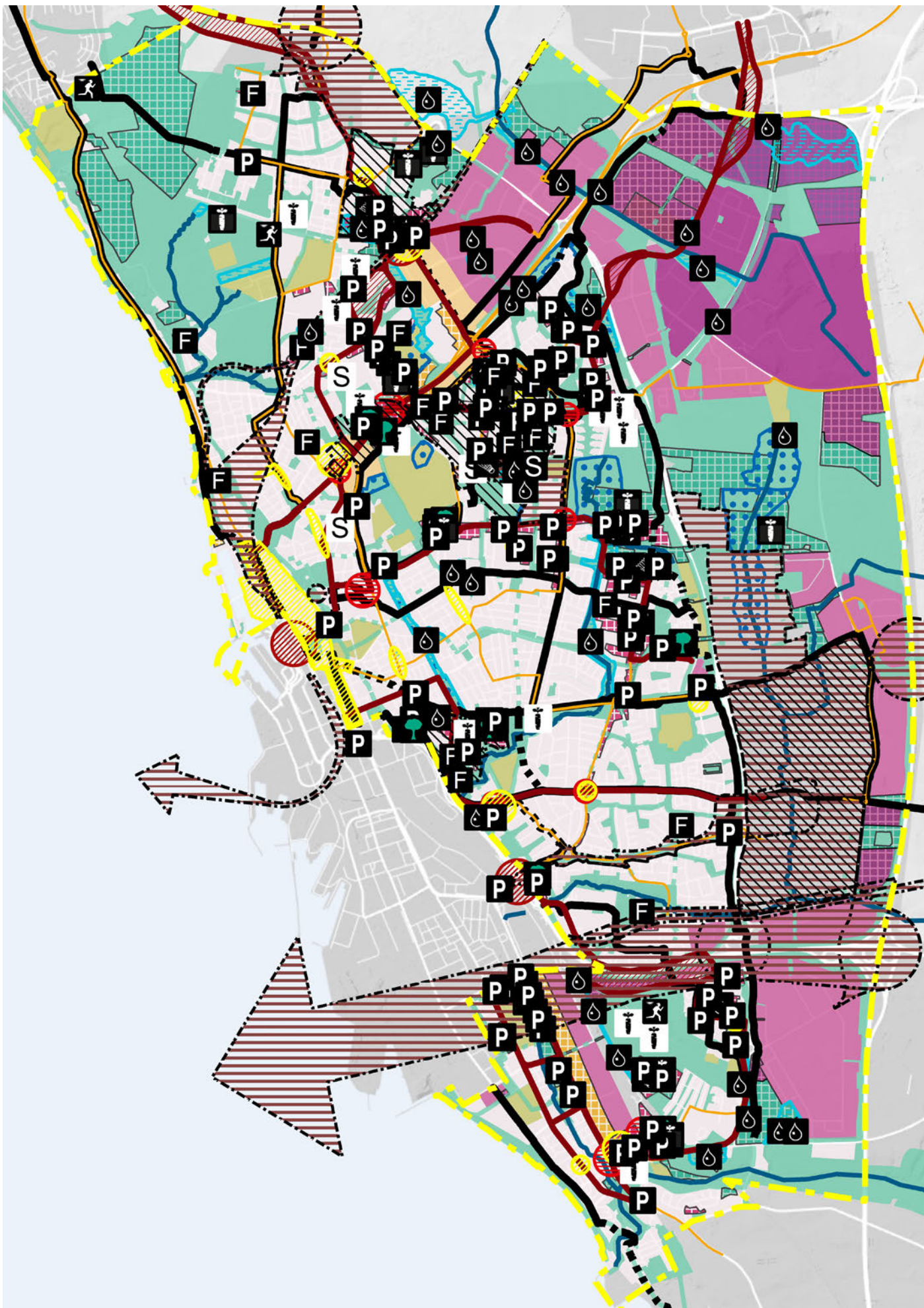
förutsättningarna som till exempel närhet av människor och varor. Verksamheter med stor omgivningspåverkan ska etableras inom utpekade områden.

Vi ska förstärka mötesplatser över hela staden och samlokalisera offentlig service såsom skola, förskola, bibliotek samt byggnader och platser för fysisk aktivitet. Skolgårdar och grönstruktur ska kunna samutnyttjas, och användas under dygnets alla timmar.

Det ska vara nära till parker och natur i Helsingborg, och grönskan ska bindas samman av gröna stråk. Vi ska ha en helhetssyn på grönska, och se värdet i grön kvartersmark samt gröna tak och väggar. Vi ska utgå från ekosystemtjänster i vårt arbete, och skapa nya värden i samband med förtätning. Koloni- och odlingslotsområden ska vara öppna och tillgängliga och en del av stadens grönstruktur.

Vi ska bygga upp ett robust dagvattensystem som tar hand om regn och förbättrar vattenkvaliteten. Vi ska ha beredskap för extrem nederbörd i form av multifunktionella ytor och sekundära avrinningsvägar, samt ta höjd för stigande havsnivåer.

Området runt Ramlösa station har stor utvecklingspotential. Därför påbörjar vi ett projekt där vi också utreder möjligheten att koppla samman området med Östra Ramlösa via Clausgatan med strukturbildande kollektivtrafik och förtätning.






Markanvändningskarta



Ändrad markanvändning (symbol)

-  Dagvattenanläggning
-  Odling
-  Förskola
-  Skola
-  Inne-aktivitet
-  Ute-aktivitet
-  Park
-  Parkering


Utveckla/Förtäta/Förstärka befintlig markanvändning (symbol)

-  Påbyggnad/utbyggnad av skola
-  Befintlig odling
-  Parkering

Plangränser

-  Plangräns Stadsplan 2017
-  Gällande planprogram

Utredningsområde

-  Behov av utredning

Centrum




Kollektivtrafiknoder

-  Regional nod
-  Bytespunkt

Kollektivtrafik



-  Kompletterande busstrafik
-  Strukturbildande kollektivtrafik

Utredningsomryta strukturbildande kollektivtrafik

-  Utredningsyta strukturbildande kollektivtrafik

Gång- och cykelbanor

Cykelstråk

-  Befintligt cykelstråk
-  Utveckla cykelstråk

Vattendrag



Ytor som ska rymma rening och fördröjning av dagvatten







Översvämningsytor vid extrem nederbörd



Grönområden



Nya grönområden

-  Ny natur
-  Ny park
-  Ny park (obestämd plats)
-  Nytt grönt stråk (definierad yta)








Utveckla/Försärk befintligt grönområde

-  Befintlig natur
-  Befintlig park
-  Befintligt grönt stråk
-  Befintligt koloni- och odlingslottsområde








Gröna stråk (odefinierad yta)

-  Nytt grönt stråk
-  Utveckla befintligt grönt stråk

Ändrad markanvändning (yta)

-  Besöks- och personalintensiv verksamhet
-  Verksamheter
-  Verksamheter med stor omgivningspåverkan
-  Blandad stad - Inriktning boende
-  Förskola och Skola
-  Trafik
-  Område med särskild användning

Utveckla/Förtäta/Förstärka befintlig markanvändning (yta)

-  Befintlig besöks- och personalintensiv verksamhet
-  Verksamheter
-  Verksamheter med stor omgivningspåverkan
-  Utbyggnad/påbyggnad av skola och förskola
-  Befintlig blandad stad
-  Trafik
-  Område med särskild användning

2.2. Övergripande strukturer

Bilden är en förenklad tolkning av markanvändningskartan och visar de övergripande strukturerna i Stadsplan 2017. För att öka läsbarheten har vi valt att visa markanvändningen för FÖP H+, även om området inte ingår i stadsplanen.

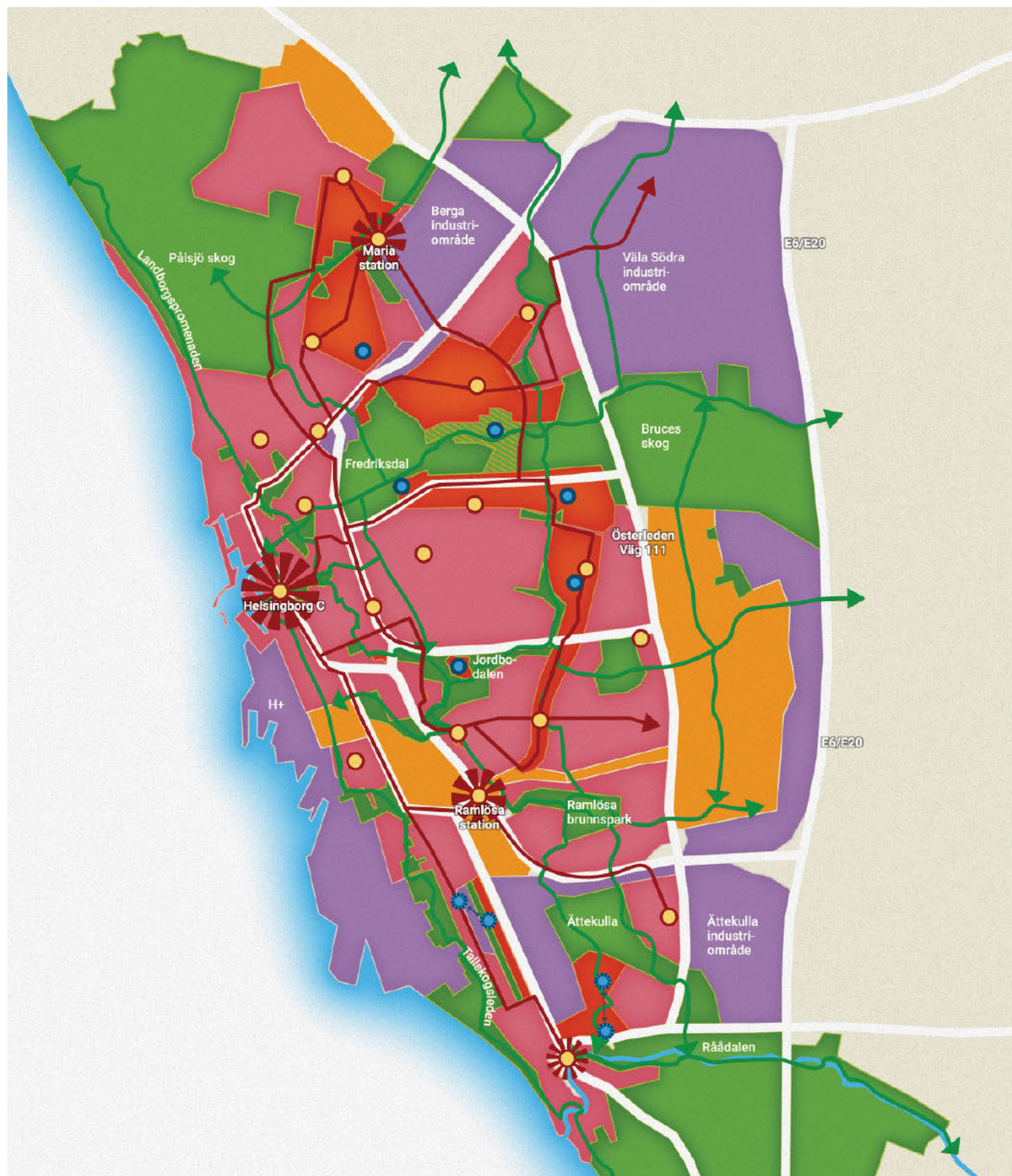
Bilden visar nya utbyggnadsområden för cirka 12 750 nya bostäder (**röd-orange ytor**) och förtätning inom befintlig bebyggelse (**rosa ytor**). I utbyggnadsområden finns det också plats för service, dagvattenhantering, parker, gröna stråk och parkering. Verksamhetsområden (**lila ytor**) omsluter staden i öster, men finns också centralt i anslutning till hamnen. Arbetsplatser finns förstås över hela staden. Vi visar också framtida utredningsområden (**orange**) för till exempel bostäder, skola och förskola och verksamheter.

I stadsplanen synliggör vi centrum och stadsdelscentrum (**gula punkter med vinröd kant**) eftersom de har betydelse för att kunna skapa en tät stad med närhet till offentlig och kommersiell service. Service behöver finnas nära bostäder och vara lättillgänglig med gång, cykel och kollektivtrafik. Skolor och förskolor ska ligga nära bostaden och på bilden visar vi var vi behöver nya skolor (**ljusblå punkter med mörkblå kant**. Är kanten streckad finns alternativa lägen för placeringen).

Stadens grönområden ger livskvalitet och attraktivitet. På bilden visar vi tre huvudstråk: Råådalen i söder, Vastorpsstråket i öster och Pålsjö-Landborgen i norr (**gröna ytor**). Dessa knyts ihop med parker, naturområden, stadsodling och gröna promenadstråk (**gröna ytor och linjer**). Stadens grönstruktur är viktig för hälsa och rekreation, ekosystemtjänster och för att hantera dagvatten.

Vi ska fortsätta utveckla de mest yteffektiva och hållbara transportslagen gång, cykel och kollektivtrafik för att tillgodose bra tillgänglighet och närhet för alla. Bilden visar våra regionala noder Helsingborg C, Maria station och Ramlösa station (**vinröd streckad punkt**), samt det strukturbildande kollektivtrafiknätet (**vinröd linje**). Gång- och cykelnätet är mer finmaskigt och visas inte här, utan i markanvändningskartan och i temakartor.

Kartan visar en förenklad tolkning av markanvändningskartan och visar de övergripande strukturerna.



3. Bostäder

Det här är en utkriven version av en digital karta. Länkar och dynamiskt innehåll som videor och interaktiva kartor är bara tillgängliga i onlineversionen på www.helsingborg.se/stadsplan2017.

- 3.1. Utbyggnadsområden för bostäder
- 3.2. Förtätning i befintlig bebyggelse
- 3.3. Bostäder för särskilda behov
- 3.4. Höga hus
- 3.5. Ställningstaganden

Helsingborg växer och det är många som flyttar hit. Det är en utmaning för bostadsbyggandet, men även för andra funktioner som behövs i den växande staden. Vi föreslår förtätning inom befintliga bebyggelseområden, men också i nya utbyggnadsområden. Vi strävar efter en hög täthet och en blandning av bostadstyper och storlekar. I utbyggnadsområdena behöver det också finnas plats för service, dagvattenhantering, grönstruktur samt parkering i samlade anläggningar. Nya bostäder ska ligga i lägen med god nåbarhet till arbetsplatser och andra målpunkter, för att främja ett hållbart resande, men även för att underlätta vardagslivet. Hög livskvalitet skapas i en vardag med social samvaro och närhet till rekreation och service.

När staden växer är det viktigt att utgå från platsen, där varje plats har unika förutsättningar. Kulturmiljöer och gamla och nya arkitektoniska kvaliteter är viktiga tillgångar i staden, och våra bevarandeprogram är underlag i den kommande planeringen.

Vi har tagit fram förtättningsprinciper som utgår från stadens olika bebyggelsekaraktärer. Principerna är utgångspunkten för all förtätning och ger oss stöd och vägledning för hur vi kan utveckla bebyggelsen och samtidigt skapa mervärdet. Det kan till exempel handla om att utveckla stråk och kopplingar genom bostadsområden eller låta högre bebyggelse markera ett torg eller en mötesplats.

Höga hus är en del av den täta staden. I Helsingborg är de lämpliga framförallt vid våra regionala noder och stadsdelscentrum samt i anslutning till strukturbildande kollektivtrafik där vi har en hög täthet av människor och arbetsplatser.

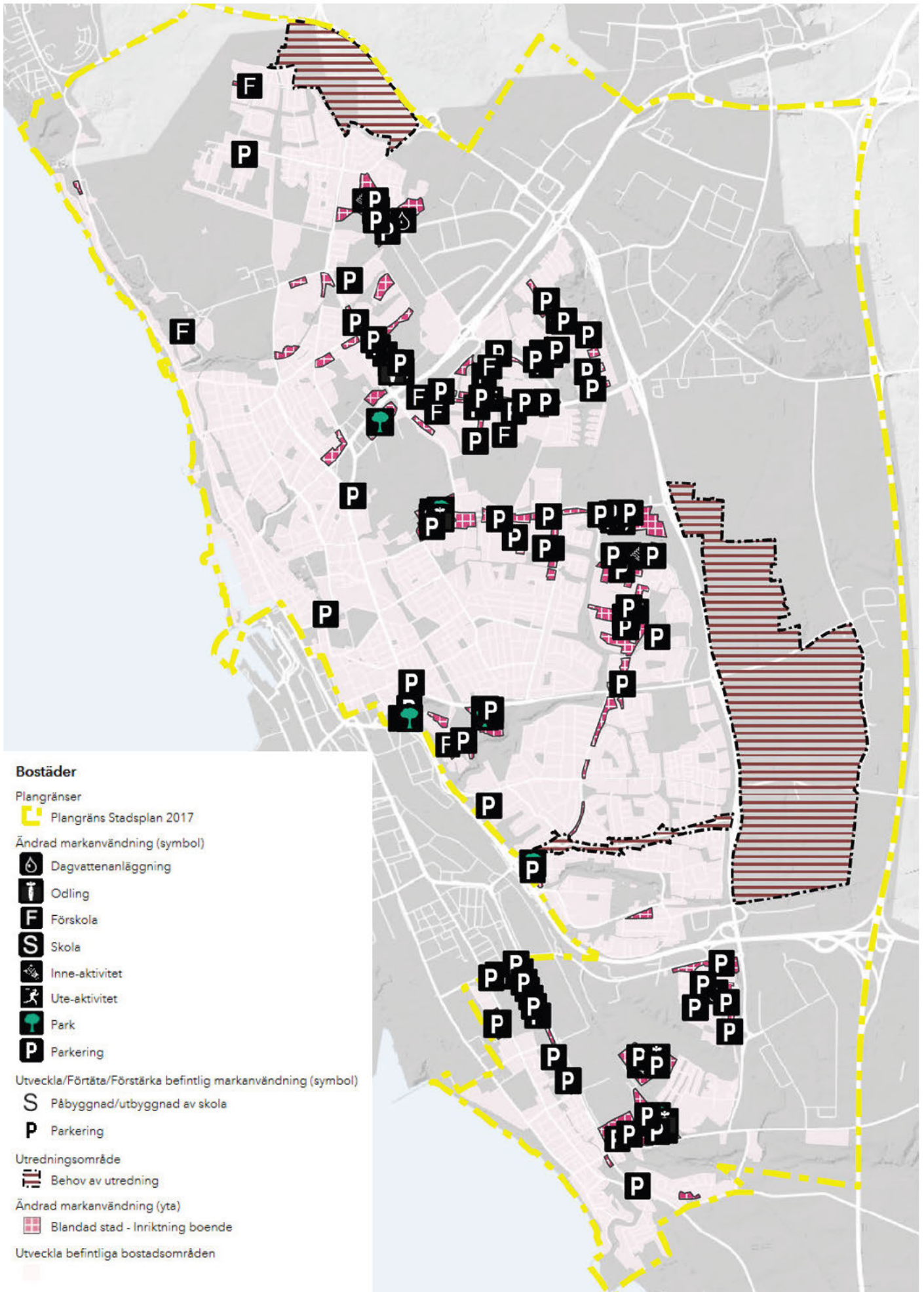
Kartan visar utbyggnadsområden för nya bostäder och förtätning i det befintliga beståndet. I utbyggnadsområdena ser vi möjligheten till större, sammanhängande bebyggelseprojekt som kräver ett helhetsgrepp. I befintlig bebyggelse handlar förtätning om mindre projekt som inte har lika stor påverkan på stadens struktur. Symbolerna visar vilka funktioner som behöver särskild yta i varje utbyggnadsområde, men var i området de ska ligga bestäms först i kommande planering.

Det är inte möjligt att göra en exakt beräkning av **hur många bostäder som kommer att bli byggda till år 2035**. I arbetet med stadsplanen har vi jobbat med beräkningar och uppskattningar för att visa vad som är möjligt och det redovisar vi här nedanför. Det finns en mängd utmaningar i att gå från stadsplanens förslag till faktiskt byggd bostad. Läs mer om det under **10.6. Vad krävs för att genomföra Stadsplan 2017?**

Vi föreslår utbyggnadsområden för bostäder med totalt cirka 12 750 nya bostäder. I de flesta områdena har vi räknat med en hög täthet på 100 - 140 bostäder per hektar. I några fall har vi räknat med 60 - 80 bostäder per hektar på grund av närheten till kultur- och naturmiljöer.

Vi räknar också med förtätning av nya bostäder inom befintlig bebyggelse. Markanvändningsmässigt finns en stor potential för en mängd projekt, oftast i den mindre skalan. Den typen av projekt är idag mer ovanliga men vi tror att de

Kartan visar utbyggnadsområden för nya bostäder och förtätning i det befintliga beståndet.



kommer att blir allt vanligare, bland annat genom projekt som 500 K, som möjliggör för förtätning i småhusområden, (Läs mer under [3.2. Förtätning i befintlig bebyggelse](#)) och genom att staden arbetar på ett annat sätt än idag. Vi uppskattar att det kan vara möjligt med 8 000 bostäder genom mindre förtättningsprojekt. Det skulle motsvara i snitt cirka 440 bostäder om året eller en utveckling med cirka 0,75 % av det befintliga beståndet årligen. Det är dock troligt att siffran kommer att vara lägre de närmaste åren och sedan öka år för år.

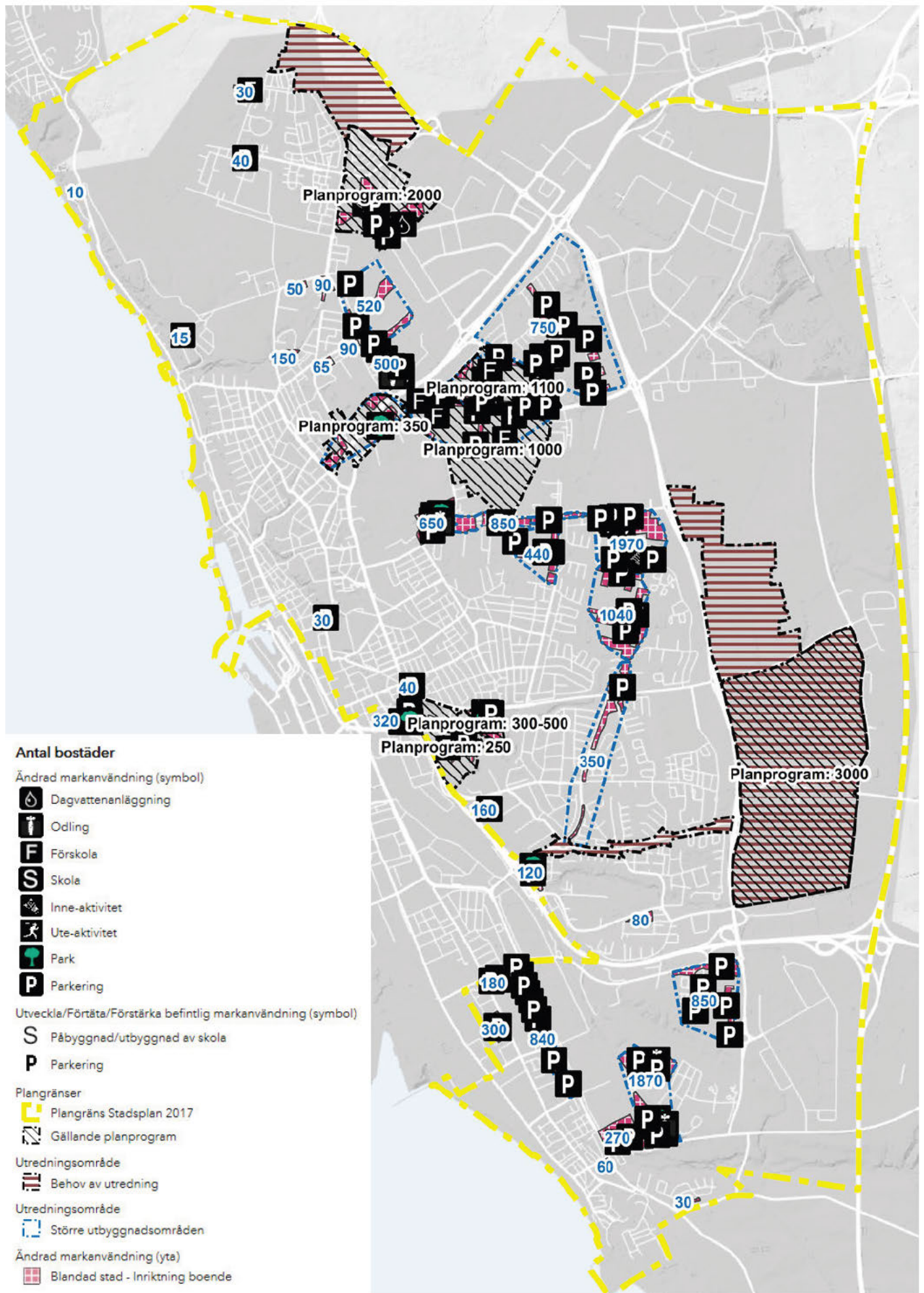
I planbufferten (outnyttjade byggrätter i gällande detaljplaner från 2007) finns i januari 2017 cirka 3 300 bostäder.

I gällande planprogram och FÖP H+ finns planförslag som omfattar cirka 13 100 bostäder. En del av dessa är redan planlagda och/eller utbyggda. Läs mer om planprogrammen och FÖP H+ under [1.5. Förhållande till kommunala planer och program](#).

Genom stadsplanen föreslår vi 20 750 nya bostäder. Tillsammans med bostäderna i planbufferten, planprogrammen och FÖP H+ finns en beredskap för totalt 37 150 bostäder. Antalet är rimligt med hänsyn till det långa tidsperspektivet som en översiktsplan har, och när det behöver finnas handlingsutrymme för framtiden.

+ Visa en karta med antalet bostäder i utbyggnadsområdena.

Kartan visar antalet bostäder i utbyggnadsområdena.



3.1. Utbyggnadsområden för bostäder

Kartan visar utbyggnadsområden. Siffran är till för att kunna identifiera områdena i texten och i bilagor.

3.1.1. Bakgrund

I en redan tät och bebyggd stad är det svårare att hitta större utbyggnadsområden för bostäder. Oftast finns det redan en pågående markanvändning, och en omvandling till bostäder är en både lång och svår process. Förtätning av staden gör det möjligt att lösa flera utmaningar samtidigt. Attraktiva boendemiljöer skapas med närhet till service och rekreation. Otrygga och otillgängliga platser blir välkomnande och avskilda stadsdelar blir en del av den centrala staden. Förtätning både förutsätter och gynnar en tillgänglig kollektivtrafik samt bra gång- och cykelvägar. Samtidigt sparar vi jordbruksmark.

3.1.2. Förslag

En tät och blandad stad bidrar till närhet mellan människor och funktioner, till en resurseffektiv och integrerad stad samt underlättar rörelse inom och mellan stadsdelar. För att främja ett hållbart resande ska nya bostäder ligga i lägen med god närhet till arbetsplatser och andra målpunkter.

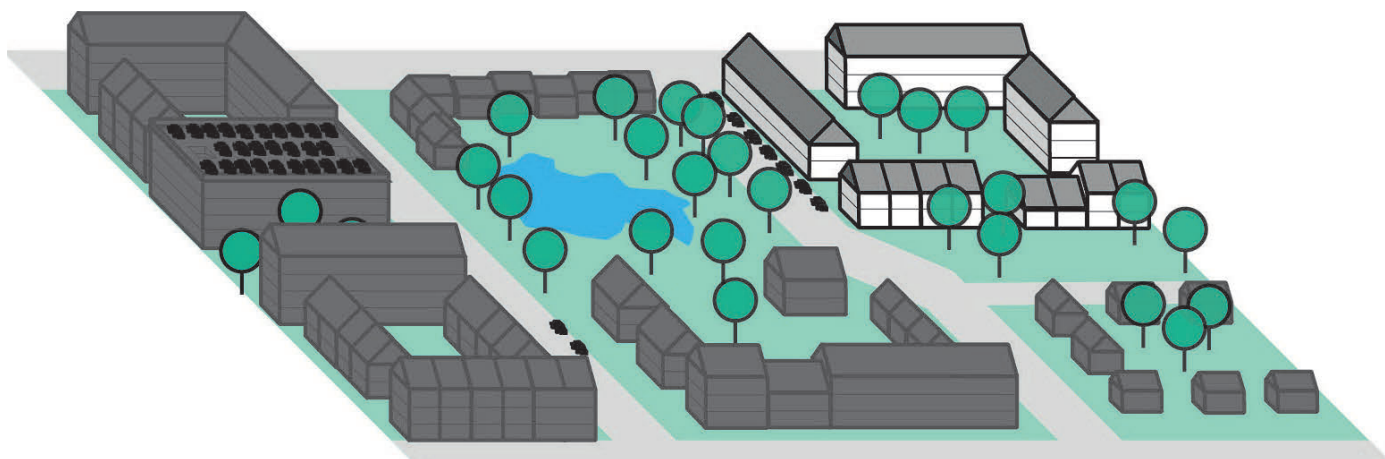
Det finns många olika sätt att beräkna täthet, och ofta är det svårt att jämföra olika mått med varandra. Man kan räkna med antalet bostäder eller boende, på kvartersnivå eller för hela stadsdelar. Idag varierar tätheten inom centralorten från 10 bostäder per hektar i glesa villakvarter till upp till 200 bostäder per hektar i tät kvartersbebyggelse.

Vi har valt att räkna antalet bostäder per hektar för varje utbyggnadsområde. Inom centralorten strävar vi efter en hög täthet och blandad bebyggelse. I större utbyggnadsområden räknar vi med 100 bostäder per hektar och i mindre områden, där det inte behövs lika mycket yta för parker, parkeringsplatser och dagvatten, räknar vi med 140 bostäder per hektar. 100-140 bostäder per hektar motsvarar till exempel dagens bebyggelse på Stattena.



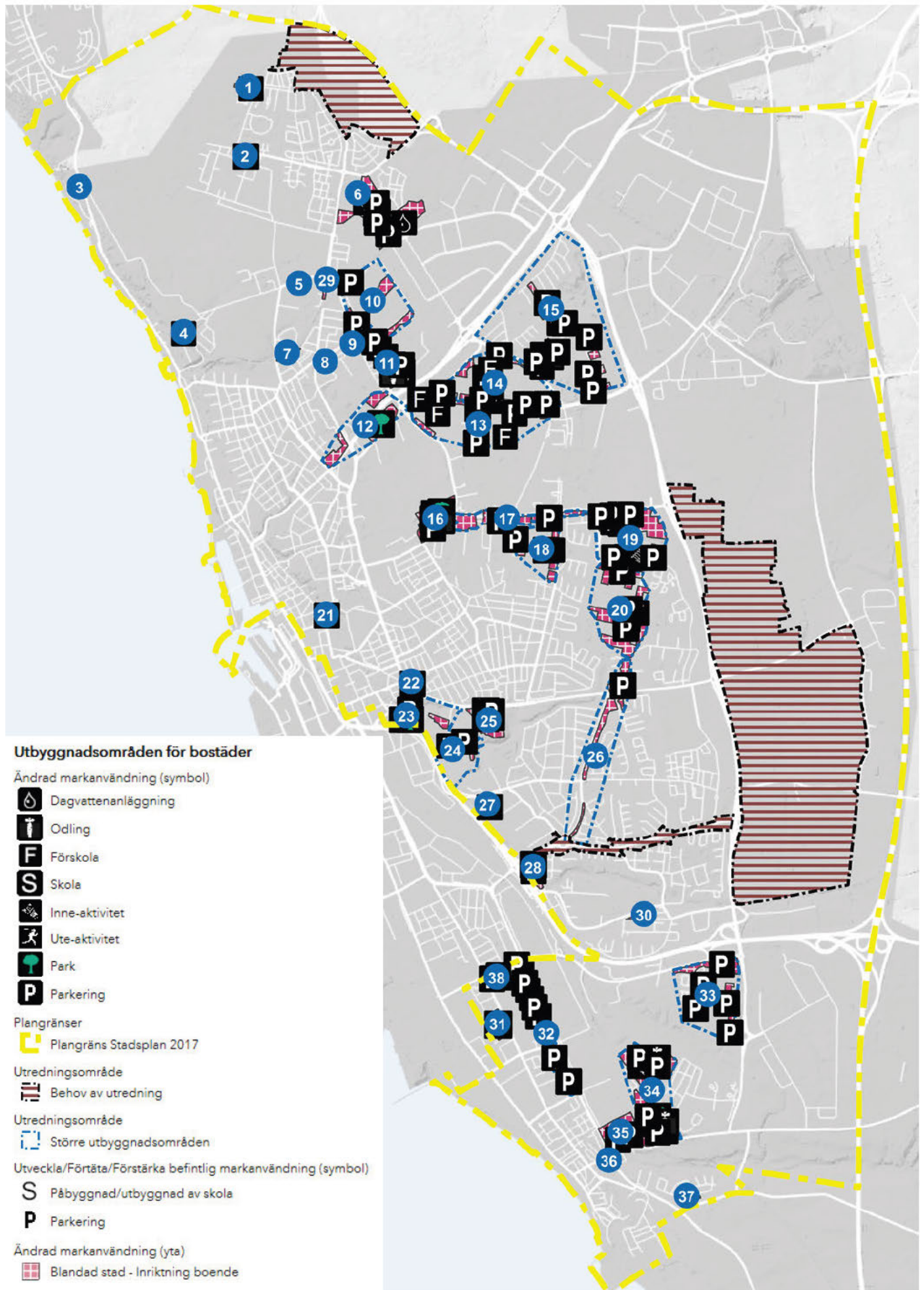
Illustrationen visar ett exempel på blandad bebyggelse och 100 bostäder per hektar.

Några få mindre områden ligger i anslutning till platser med höga natur- eller kulturvärden. För dessa områden räknar vi med en lägre täthet på 60-80 bostäder per hektar.



Illustrationen visar ett exempel på ett utbyggnadsområde med en lägre täthet på 60 till 80 bostäder per hektar.

Kartan visar utbyggnadsområden. Siffran är till för att kunna identifiera områdena i texten och bilagor.



Den höga tätheten innebär att det i utbyggnadsområdena är mycket begränsat utrymme för friliggande enbostadshus.

I utbyggnadsområdena föreslår vi:

- en blandning av bostadstyper och upplåtelseformer
- offentlig service såsom skola och förskola, bibliotek och platser för fysisk aktivitet
- kommersiell service, som till exempel matbutiker, frisörer och restauranger
- ytor för dagvattenhantering, parker, stadsodling och gröna stråk
- en struktur som underlättar för hållbara och lättillgängliga resor och transporter
- parkering i samlade anläggningar

För ny bebyggelse, oavsett omfattning, sker en prövning i kommande processer om vad som är lämpligt. Det kan till exempel vara förhållande till kulturmiljövärden, buller eller andra risker.

3.1.2.1. Specifikt för vissa utbyggnadsområden

- Område 7 samt delar av 10 och 29 är förtätning i anslutning till Västkustbanan, och förutsätter att järnvägssträckningen för Västkustbanan mellan Maria station och Helsingborg C är fastställd.
- Område 10, 15, 17, 18, 20, och 33 är förtätning i flerbostadshusområden, och vi föreslår förtätning på i huvudsak parkeringsplatser. Det förutsätter nya parkeringslösningar. Området i anslutning till Annerovägen (15) behöver utredas i ett helhetsgrepp där den fysiska kopplingen mellan Drottninghög och Dalhem är viktig.
- Område 16 och 31 är odlings- respektive rekreationslotter, och förutsätter att gällande arrendeavtal går ut.
- Område 17 och 32 är infarter. Vi föreslår att Filbornavägen omvandlas till förstadsgata från Lägervägen till Ragnvallagatan och att Landskronavägen delvis omvandlas till stadsgata. Läs mer under [7.3. Biltrafiknät och infarter](#). En utveckling till bostäder längs med Landskronavägen förutsätter strukturbildande kollektivtrafik och förändring av verksamheternas omgivningspåverkan.
- Område 30 ligger i anslutning till Skånebanan. En utveckling förutsätter att läget för dubbelspår och eventuella planskilda korsningar har fastställts.
- Norra delen av Ättekulla, område 33, förutsätter ett samlat stråk för farligt gods, och att vi vet vilka ytor som krävs för en fast HH-förbindelse.
- Område 34 ligger i anslutning till Västkustbanan och Rååbanan. Området förutsätter strukturbildande kollektivtrafik genom till exempel en station på Rååbanan eller Västkustbanan eller spårväg. Strukturbildande kollektivtrafik skapar bättre förutsättningar för utveckling av handel och service inom verksamhetsområdet närmast stationen.

Vi har tagit fram en sammanställning med de **planeringsförutsättningar** som gäller idag (våren 2017) som en hjälp till kommande planering. Vi vill poängtera att de här förutsättningarna kommer att ändras efter hand och kan vara inaktuella när planeringen påbörjas. [Finns i den här utskriftsversionen som bilaga i slutet av det här kapitlet.]

3.1.2.2. Utredningsområden

I stadsplanen redovisar vi fyra utredningsområden. Innan vi kan bestämma vad som är lämplig markanvändning krävs ett fortsatt utredningsarbete. Nordöstra Mariastaden och Östra Ramlösa är utredningsområden med tonvikt på bostäder. Clausgatan har framförallt potential att länka samman Östra Ramlösa och Ramlösa station. Ramlösa station är en regional nod med stor potential för såväl bostäder som besöks- och personalintensiva verksamheter. Vi utgår från stadsplanens ställningstaganden om bostäder, arbete och näringsliv, service och mötesplatser, grönt, trafik och vatten i det fortsatta utredningsarbetet.

Nordöstra Mariastaden ligger som utredningsområde med tonvikten på bostäder. Området ska integreras med befintlig bebyggelse och grönstruktur, dagvatten och kulturmiljö är viktiga frågor. En förutsättning för utbyggnad är strukturbildande kollektivtrafik. Vi behöver också utreda ny väganlutning till väg 111.

Östra Ramlösa är utredningsområde för ny bebyggelse med tonvikt på bostäder. Den fortsatta planeringen ska ta sin utgångspunkt i strukturbildande kollektivtrafik och starka cykelstråk. Den södra delen finns det planprogram för men tätheten behöver utredas vidare. Östra Ramlösa behöver knytas samman med resten av staden med gröna stråk och stadsstråk. I området krävs också omfattande dagvattenhantering.

Clausgatan är en av stadens infarter, men den utgör också en viktig länk mellan Östra Ramlösa och Ramlösa station. Här finns utrymme att utveckla strukturbildande kollektivtrafik och ny bebyggelse. En förutsättning för att Clausgatan ska omvandlas är en utveckling och utbyggnad av både Östra Ramlösa och Ramlösa station.

Ramlösa station ligger utanför stadsplanens avgränsning och regleras i den fördjupade översiktsplanen för H+. I den står att området runt Ramlösa station ska utredas för hur personalintensiv verksamhet, service och handel kan utvecklas med hänsyn till järnvägen. Vi föreslår ett projekt för stationsområdet, där vi också utreder möjligheten för bostäder och att koppla samman området med Östra Ramlösa via Clausgatan

3.2. Förtätning i befintlig bebyggelse

Kartan visar olika bebyggelsekaraktärer i staden, och den karaktären ligger till grund för hur vi kan utveckla bebyggelsen och vilka förtättningsprinciper som gäller. I de områden som vi inte har definierat till en särskild karaktär får bedömningen av förtättningsmöjligheten göras från fall till fall.

3.2.1. Bakgrund

Helsingborg ska växa resurseffektivt genom förtätning. Förtätning kan ske på många olika sätt, till exempel genom tillbyggnader, påbyggnader och komplettering, eller genom rivning och nybyggande med högre täthet.

Vi har analyserat stadens bebyggelsestruktur och identifierat nio bebyggelsekaraktärer som ligger till grund för hur vi kan utveckla den befintliga bebyggelsen. Olika tidsepoker har olika byggnadssätt och ideal som avspeglas i staden. Övergångarna är flytande och bebyggelsekaraktärerna kan därför rymma byggnader från helt olika tidsperioder. För att kunna sammanfatta Helsingborgs bebyggelsekaraktärer på ett tydligt sätt har vi därför gjort vissa generaliseringar.

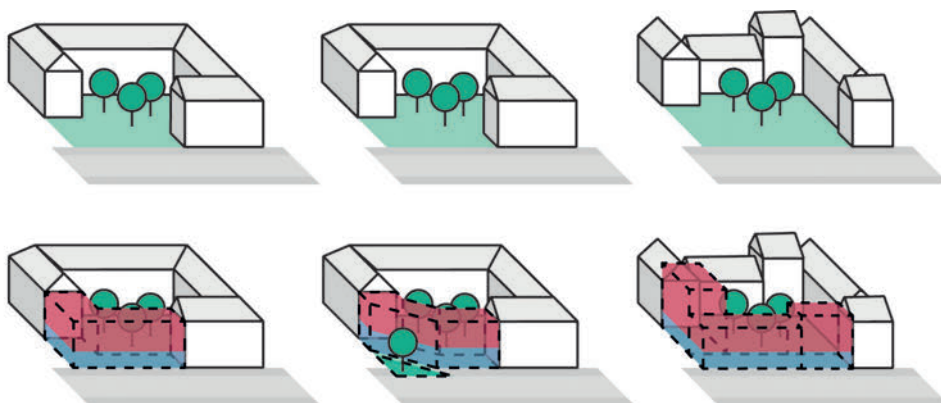
Projektet *500k* handlar om hur man kan skapa nytt liv i villastaden genom förtätning. I projektet visar man att det är möjligt med civila, småskaliga initiativ inom befintliga småhusområden för att skapa ett långsiktigt och hållbart stadsbyggande, med en större variation av bostadsstorlekar och boendeformer i området. *Läs mer i underlags-PM Bostäder.*

3.2.2. Förslag

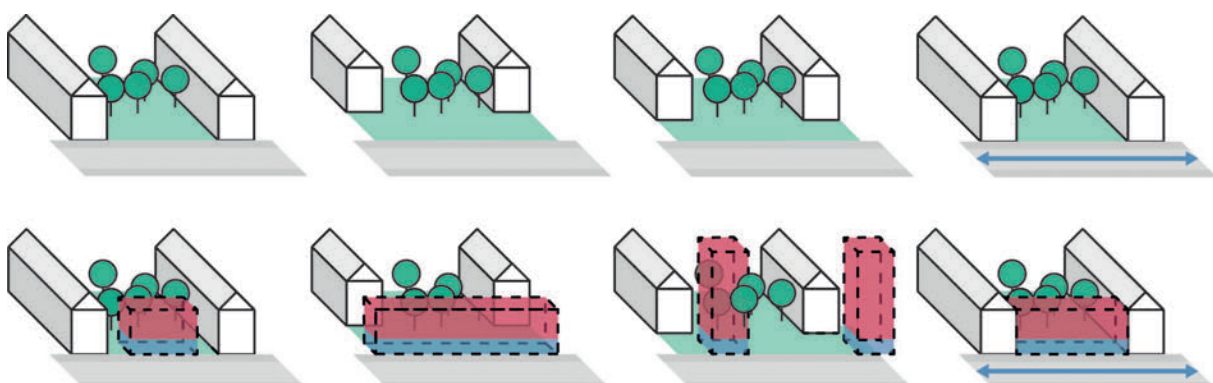
Vi är positiva till förtätning i alla stadskaraktärer, såväl i områden med flerbostadshus som i villabebyggelse, utifrån våra framtagna *förtättningsprinciper*. Dessa består av vägledande riktlinjer för den kommande planeringen samt illustrationer som visar olika möjligheter till förtätning. I underlags-PM:et finns en noggrann beskrivning av varje bebyggelsekaraktär och de specifika riktlinjerna. Vi bedömer också förtättningspotentialen, genom att analysera efterfrågan och behov, samt utrymme och möjligheter till förtätning och utbyggnad.

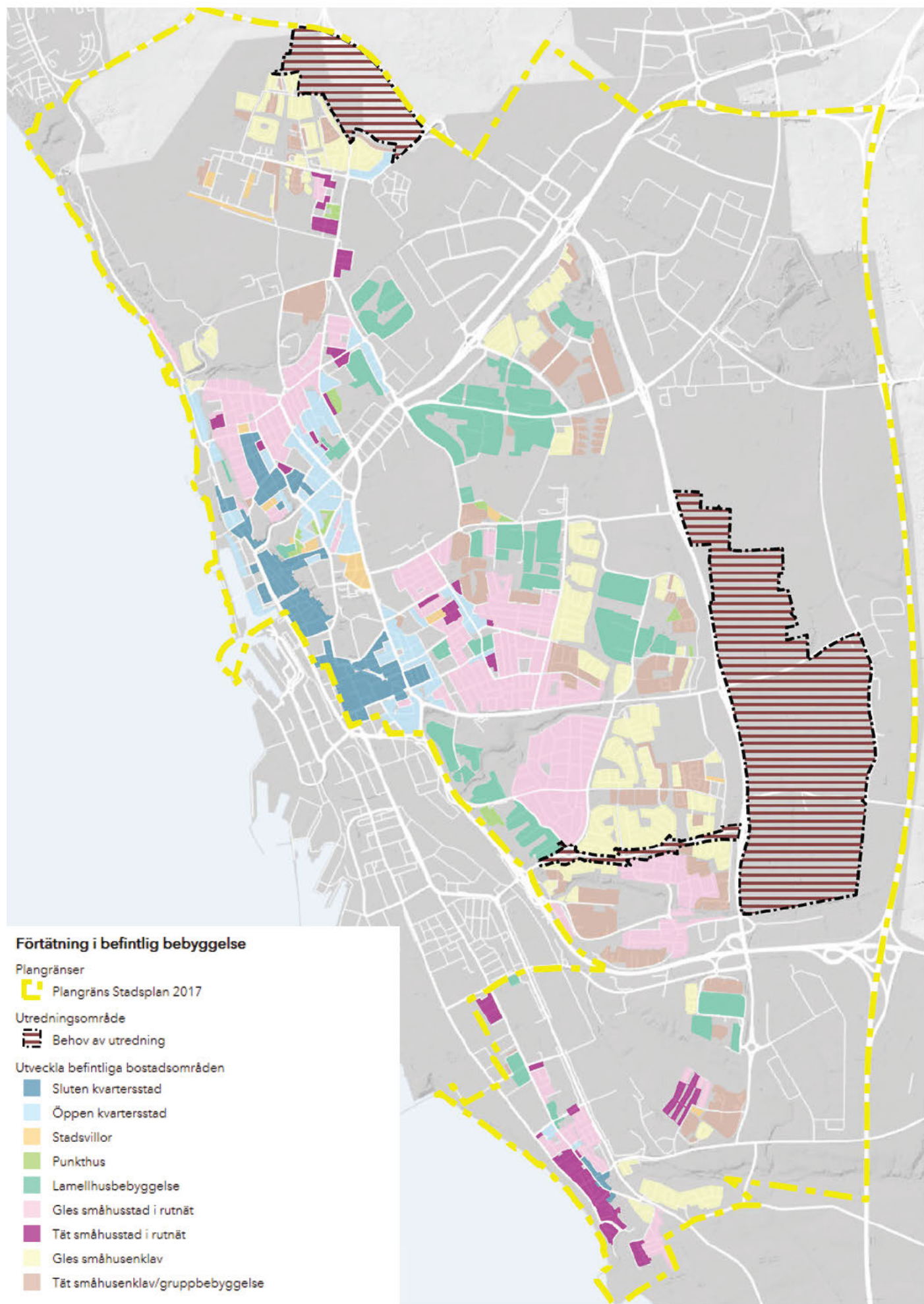
Illustrationerna visar olika möjligheter att förtäta i respektive karaktär och fördjupas i underlags-PM:et.

Den slutna kvartersstaden har vuxit fram under flera århundraden. Den finns främst i stadens mest centrala delar. Det är en tät och regelbunden bebyggelse, och här blandas bostäder med affärer, kontor och närbutiker. Grönskan finns främst på innergårdar, vilket gör att de parker som ändå finns är extra viktiga.

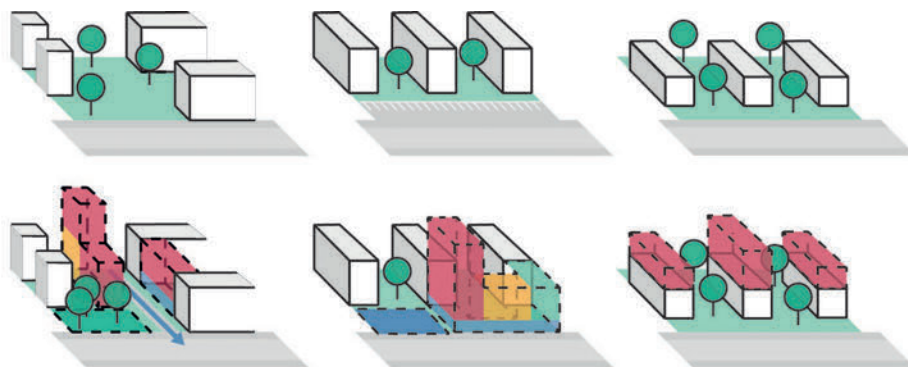


Den öppna kvartersstaden kännetecknas av en öppen och luftig karaktär samtidigt som exploateringen är hög med liten andel friyta till varje lägenhet. Det gröna består i huvudsak av mindre bostadsgårdar som är viktiga samlingsplatser när tillgången till andra grönytor är bristfällig. Servicen är koncentrerad till bostadsgatorna med kvartersbutiker i bottenvåningarna.

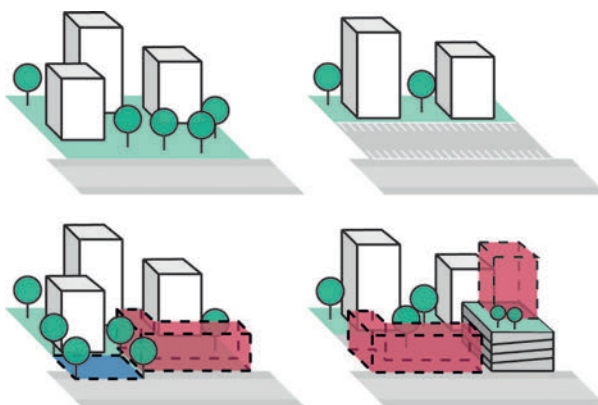




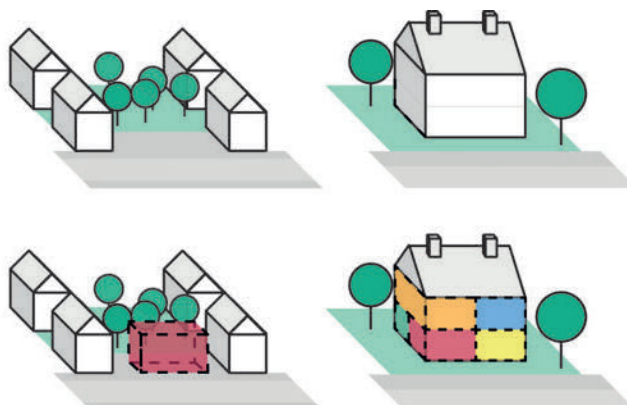
Lamellhusbebyggelse bygger på ett ideal där ljus, luft och grönska kombineras. Husen är ofta grupperade kring en gemensam grönyta. Bil och barn är i fokus. Parkeringsytorna är ofta överdimensionerade med dagens mått. De offentliga grönytorna är i många områden enfunktionella, samtidigt som de bilfria ytorna kan vara en kvalitet. Ofta finns ett lokalt centrum.



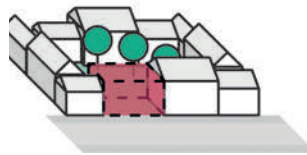
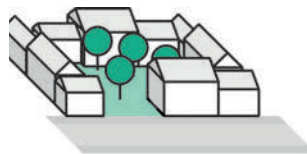
Punkthusområden byggdes ursprungligen i parkmiljö. Genom att koncentrera byggnadskroppens byggnadsarea sparas den omgivande marken för friytor. Med hus upp till åtta våningar fick de boende också andra värden i sitt boende i form av utsikt och ostördhet. I modern tid används punkthus ofta som förtätningsprojekt i redan utbyggda stadsdelar.



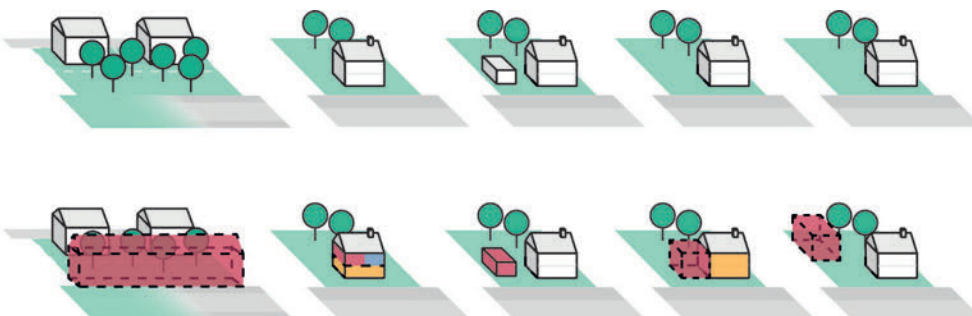
Stadsvillorna är utformade som större villor men har redan från början varit indelade i flera lägenheter. Idealet var att kombinera stadens täthet med villaområdenas luft och ljus. Stadsvillorna innehåller främst bostäder men i vissa kvarter har det funnits eller finns butiker och service i framförallt källarlokalerna. Trots att byggnaderna tar upp mycket av tomterna bidrar förträdgårdarna till att det ändå känns grönt och luftigt.



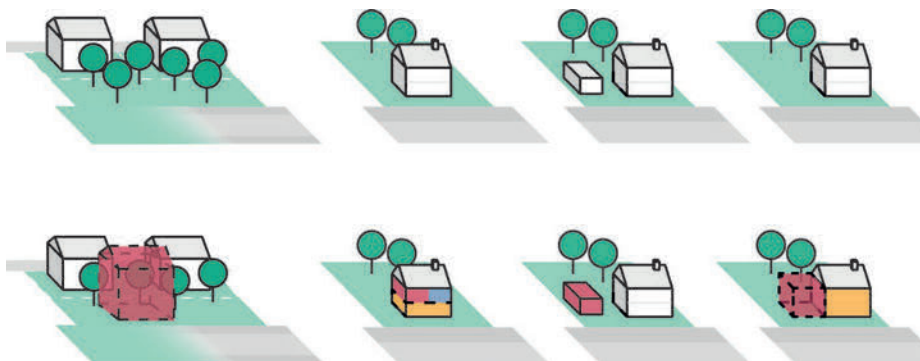
Tät småhusstad i rutnät är ofta radhusbebyggelse, men kan också vara mycket tät bebyggelse eller äldre gatuhusbebyggelse. Byggnaderna har stora individuella skillnader samtidigt som det finns en enhetlighet i skala och formspråk. Stora delar av den täta småhusstaden har höga kulturvärden.



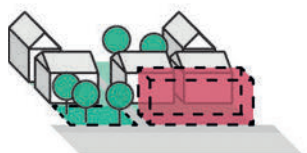
Den glesa småhusstaden i rutnät varierar från tidiga villastäder och trädgårdsstäder till egna hem. Tanken var att kombinera stad och land med måttlig täthet och friliggande hus med varierande utseende i nära förbindelse med natur och trädgårdar. Grönstrukturen ligger i separata kvarter eller som delar av kvarter.



Gles småhusenklav består av enbostadshus i en gatustruktur med säck- och ringgator. Husen har ofta ett enhetligt utseende. Grönstrukturen är sammanhängande och omsluter områdena vilket ger goda möjligheter att röra sig i en trafikkyddad miljö.



Tät småhusenklav och gruppbebyggelse är områden uppbyggda som täta enklaver där grönskan och trafikstrukturen är separerad. Bebyggelsen är ofta radhus men kan även vara enbostadshus eller parhus som ligger tätt. Det skulle vara effektivt att ta sig till och från områdena med bil samtidigt som trafiken inne i områdena hölls nere för att skapa trygga och barnvänliga miljöer.



3.3. Bostäder för särskilda behov

3.3.1. Bakgrund

I Helsingborg ska vi erbjuda attraktiva boendemiljöer för olika stadier och situationer i livet. Vi ska göra det möjligt för alla att kunna ha sin egen bostad. Det ska vi göra genom att erbjuda olika typer av boende samt boende med smarta funktioner, anpassningar och stöd.

I en god boendemiljö är även platsen viktig. Hög livskvalitet skapas i en vardag med social samvaro och närhet till rekreation och service. Helsingborgs stad ska därför samordna bostadsplanering och utbyggnad av samhällsservice och se till att serviceutbudet i city och andra delar av staden är tillgängligt.

Enligt befolkningsprognosen för Helsingborg förväntas gruppen 65 år och uppåt att öka med cirka 30 procent till år 2035. Äldreforskning visar också att äldre allt mer blir en heterogen grupp, som önskar behålla sin livsstil och livskvalitet.

3.3.2. Förslag

3.3.2.1. Det framtida behovet av vård och omsorg

De flesta i Helsingborg som har behov av vård och omsorg får det som stöd i hemmet. När antalet äldre med risk till försämrad hälsa ökar, ökar också stödet av hemvård. I Helsingborg ska det finnas bra och praktiska boenden för den som kan bo kvar hemma och det stöd vi erbjuder ska alltid vara individuellt utformat.

3.3.2.2. Vårdboenden

I Helsingborg ser vi att det fram till 2035 kan behövas upp till 600 nya vårdboendeplatser i centralorten om behovet ser ut som det gör idag. För att möta detta behov ska vi undersöka om det är möjligt att utveckla de vårdboende som redan finns.

3.3.2.3. Andra boendekoncept för äldre personer

Staden uppmanar andra aktörer att utveckla alternativa boendekoncept såsom trygghetsboende för äldre personer. Viktiga faktorer vid placeringen av dessa typer av boenden är att det i närmiljön finns tillgång till service och mötesplatser, kollektivtrafik samt grönområden.

3.3.2.4. Bostäder med särskild service

Bostäder med särskild service för personer med olika typer av funktionsnedsättning, så kallade LSS-boenden, behövs och staden planerar redan nya boenden. Vi vill göra det möjligt för dem som bor där att leva ett självständigt liv. Både gruppboenden, med lägenheter och tillgång till gemensamhetslokaler, och serviceboende, som integreras i flerbostadshus, bör därför placeras i närhet till service och mötesplatser, kollektivtrafik samt grönområden. Det kan även finnas andra behov, och placeringen av LSS-boenden bör därför utgå från det individuella perspektivet.



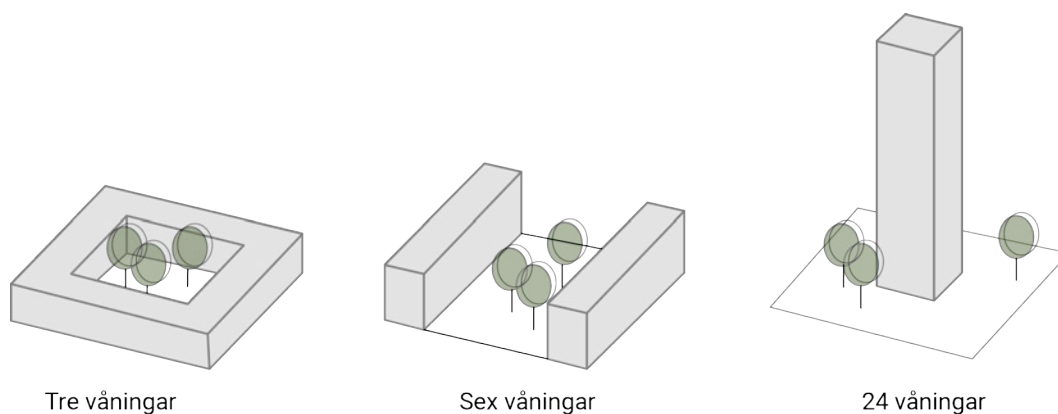
3.4. Höga hus

Kartan visar områden där höga hus kan vara lämpliga att pröva: vid regionala noder och stadsdelscentrum samt i anslutning till strukturbildande kollektivtrafik. Inom den blå markeringen ska höga hus som kan påverka Kärnan och landborgen undvikas.

3.4.1. Bakgrund

Helsingborg är en stad starkt formad av havet och den med havet parallella naturliga höjdförskjutningen Landborgen. Vad som upplevs som ett högt hus i Helsingborg beror därför på var i staden du befinner dig. Förskjutningen ger Helsingborg två taksiluetter. En för bebyggelse ovan Landborgen och en för bebyggelse nedanför. I Helsingborg är ett högt hus ett hus som är väsentligt högre än sin omgivning.

I den täta staden har höga hus en självklar plats, men det är också viktigt att komma ihåg att höga hus inte per automatik innebär hög täthet. Täthet kan åstadkommas på många olika sätt som bilden nedanför visar.



Jämförelsen mellan tre kvarter med lika mycket våningsyta, men med olika hushöjd. Illustrationerna visar att hög bebyggelsetäthet inte nödvändigtvis behöver innebära högre hus.

3.4.2. Förslag

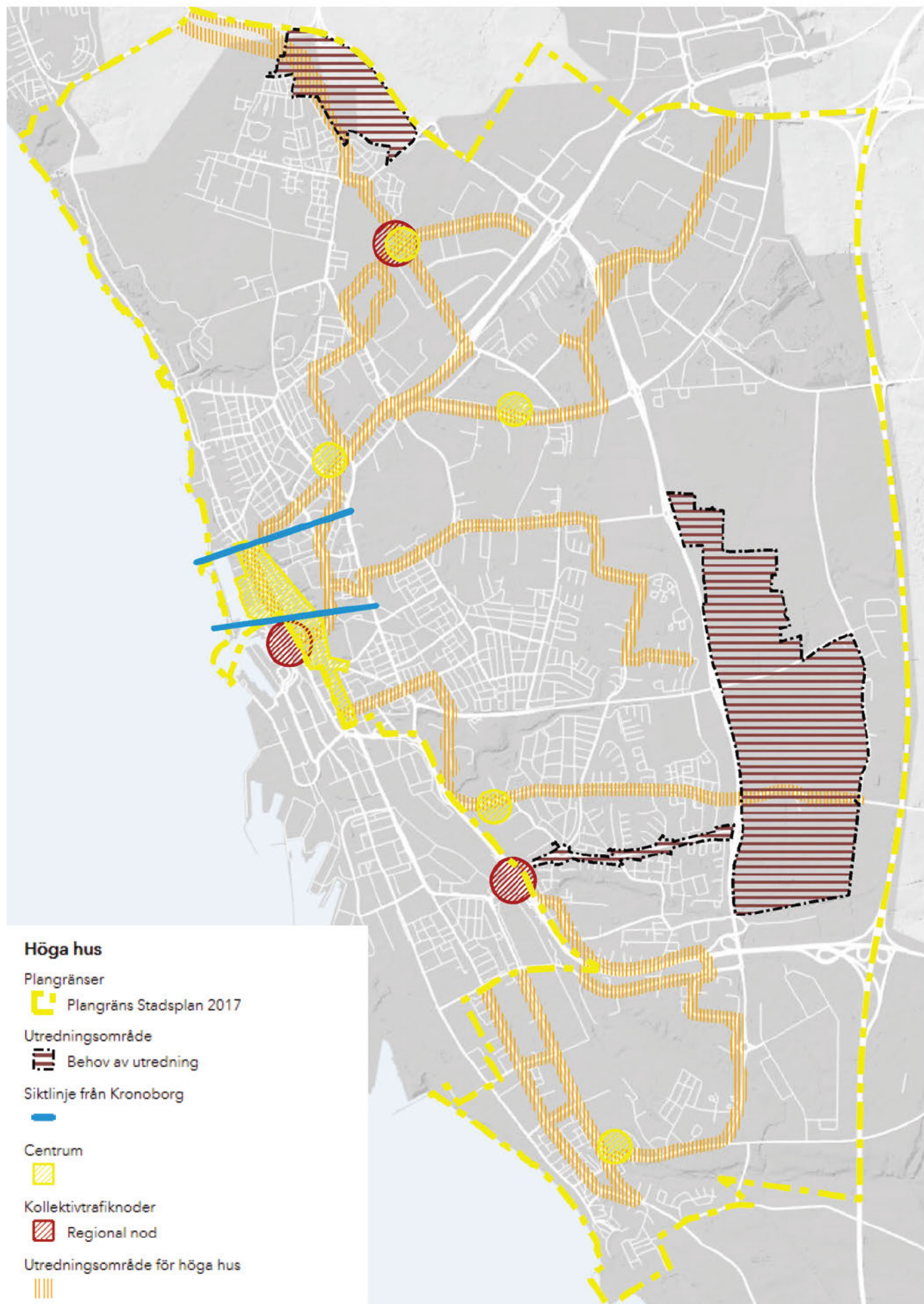
Som vi beskriver mer ingående i **3.2. Förtätning i befintlig bebyggelse** ska vi i den kommande planeringen alltid utgå från platsens unika förutsättningar och värden. Förtättningsprinciperna är utgångspunkt för hur vi kan bygga tätare. I det fortsatta planeringsarbetet behöver vi särskilt studera hur de höga husen påverkar vind- och skuggförhållanden på platsen.

Förslaget gäller för alla typer av höga hus, oavsett om husen inrymmer bostäder eller arbetsplatser.

Vi anser att hus upp till 8 våningar kan fungera inom större delen av Helsingborgs centralort, men det är alltid den enskilda platsen som avgör. Vi bedömer däremot att den medeltida lågstaden i centrum samt Råå, som båda är av riksintresse för kulturmiljön, kan behöva en mer restriktiv hållning.

Hus mellan 8 våningar och upp till 16 våningar kan vara lämpliga framförallt för att markera platser och stråk; till exempel våra regionala noder, Helsingborg C, Ramlösa station och Maria station, vid stadsdelscentrum och vid strukturbildande kollektivtrafik. Högre hus, 16 våningar och uppåt, kan vara lämpliga framförallt vid de regionala noderna och vid stadsdelscentrum för att fungera som landmärken och möjliggöra en koncentration av bostäder eller arbetsplatser. Det är i kommande detaljplanering vi prövar lämpligheten på den specifika platsen.

Kartan visar områden där höga hus kan vara lämpliga att pröva





3D-skiss för att synliggöra hur det skulle kunna se ut med fler höga hus i Helsingborg. Bilden visar högre bebyggelse (upp till 16 våningar) längs Norra infarten och vid Stattena centrum. Vid Helsingborg C och Ramlösa station är bebyggelsen upp till 25 våningar.

Öresund, landborgen och ravinerna är viktiga landmärken, och den centrala staden är riksintresse för kulturmiljövården (Se även [9.1. Riksintresse för kulturmiljövården](#)) Siktlinjen mellan Kärnan och Kronborg är betydelsefull. Från havet är Kärnans dominans på landborgen särskilt framträdande mellan Hälsovägen och lasarettbyggnaden. I denna siktlinje ska Kärnan vara dominerande, och vi ska undvika höga hus som bryter den siktlinjen. Landborgens gröna band är generellt en viktig del av Helsingborgs identitet och siluett.



Kärnan har fortfarande en framträdande placering på landborgen. Det gröna bandet som skiljer bebyggelse ovanpå och nedanför landborgen förstärker naturformationen. Den streckade linjen hänvisar till siktlinjen från Kronborg.

Hela landets yta är samrådsområde för objekt högre än 20 meter utanför tätort och högre än 45 meter inom sammanhållen bebyggelse. Det innebär att alla ärenden avseende höga objekt måste skickas på remiss till Försvarsmakten.

3.5. Ställningstaganden

Vi ska utgå från varje plats unika förutsättningar i kommande planering.

Förtättningsprinciperna är utgångspunkten för all förtätning i befintlig bebyggelse.

För nya utbyggnadsområden strävar vi efter en hög täthet på 100-140 bostäder per hektar.

Vi strävar efter en blandning av bostadstyper och -storlekar, service samt ytor för dagvattenhantering, parker, stadsodling och gröna stråk.

Bostäder ska lokaliseras där hållbart resande är möjligt.

Höga hus, från 8 våningar och uppåt, kan användas för att markera platser och stråk. Hus från 16 våningar och uppåt kan framförallt vara lämpliga att pröva vid de regionala noderna och vid stadsdelscentrum.

Kärnan ska vara dominerande på landborgen mellan Hälsovägen och Helsingborgs lasarett. Området framträder tydligt i siktlinjen från Kronborg, och vi undviker höga hus som bryter landborgens gröna band.

Vi ska i första hand skapa nya platser i vårdboende och trygghetsboende genom utveckling av befintligt bestånd, och verka för ändamålsenliga boenden för de som har möjlighet att bo kvar hemma.

Vi lokaliserar boenden för människor med behov av särskilt stöd och för äldre nära grönstruktur, kollektivtrafik och service.

Planbestämmelser i gamla och nya detaljplaner ska underlätta för ett flexibelt användande av mark och byggnader för bostäder.

Riktlinjer för kommande planering finns i underlags-PM Bostäder.



Bilaga till Stadsplan 2017

Område nr	Nuvarande markanvändning	Markägoförhållanden	Antal bostäder i stadsplanen	Förutsättningar
1. Kungshult	Natur, bostäder	Staden	30	Det finns behov av ny förskola i Mariastaden under perioden 2023-2025, kopplat till nuvarande befolkning och pågående utbyggnad. Planförfrågan har funnits för såväl bostäder som förskola. Uiformningen och omfattningen behöver ta hänsyn till övergången mot skogen och läget vid vårdboendet. Bebyggelsen bör ha en täthet på 60-80 bostäder/hektar. Dagvattenfrågan är viktig och måste lösas, och om det blir ont om plats har förskola prioritet över bostäder.
2. Maria Park, vid gamla Maria	Parkeringsplats	Privat	40	Utbyggnaden kräver en samlad parkeringslösning. Ytan är planlagd som parkering och ägs av samfälligheten Maria park. Området berörs av riksintresse kulturmiljö. Uiformningen och omfattningen av den nya bebyggelsen behöver ta hänsyn till kulturmiljön. Tätheten bör vara 60-80 bostäder/hektar.
3. Tinkarpsbacken/Söder om Sofiero	Akermark klass 7	Privat	10	Ytan är undantagen från Pälisjö naturreservat. Berörs av riksintresse natur (landborgen) och ligger i anslutning till formannen. Ledningar för vatten, spill och dagvatten finns i Sofierovägen samt elledning och optorör, men oklart kring storlek och kapacitet på ledningar. Uiformningen och omfattningen av den nya bebyggelsen behöver ta hänsyn till landskapsbilden och närheten till naturreservatet. Tätheten bör vara 60-80 bostäder/hektar.
4. Magnus Paulins gata/vid Pälisjö slott	Akermark klass 7	Staden (jordbruksarrende)	15	Möjligheternas tomt för bostäder, förskola, vård etc. Ytan undantagen från Pälisjö naturreservat. Berörs av riksintresse natur (landborgen), formannen. Fjärrvärme, spill, dagvatten och vattenledning finns i Bengt Langhs gata, men oklart kring kapacitet. Planförfrågan har funnits för bostäder. Befintligt arrende måste sägas upp.
5. Söder om Pälisjö kyrkogård/Christer Boijes väg	Parkeringsplats, park, bostäder	Staden, Helsingborgshem, samfällighet	50	Ytan är planlagd som allmän plats (park) samt yta för uthus och garage. Bostäder finns mellan parkeringsplatserna. Utbyggnaden förutsätter en samlad parkeringslösning. Befintliga bostäder är anslutna till fjärrvärmenät. Tätheten bör vara 60-80 bostäder/hektar.
6. Maria stationsområde	Akermark klass 8	Staden	2000	Gällande planprogram (2008). Delar av området är såväl detaljplanlagt som utbyggt.
7. Öster om Romares väg/Söder om Pälisjö sjukhem	Vårdboende, dagvattendamm, park	Privat, Trafikverket	150	Delar av ytan är dagvattendamm och delar utgör infart till bostäder i norr. Ligger i anslutning till Västkusbanan, vilket förutsätter att 1) järnvägssträckningen mellan Maria station och Helsingborg C fastställs och 2) förläggs i tunnel. Det ger möjlighet att gestalta området som en helhet.
8. Ringstorpsvägen/Johan Banérs gata	Park, parkeringsplats, service (ICA nära, Ringstorp bibliotek m.m.), gata	Staden, privat	65	Romares väg/Hasselgatan (norra delområdet). Järnväg och bebyggelse kräver noggrann utredning av översvämningsåtgärder i samband med genomförande av en järnvägslösning.
9. Johan Banérs gata/Kullavägen (intill Sleipner 6)	Park, gata, gc-väg	Staden, privat, Helsingborgshem	90	Befintlig service pekas ut som servicepunkt i stadsplanen och är viktigt att behålla. Möjlighet till påbyggnad med bostäder. Höjdskillnader vid Johan Banérs gata/Hammerbergsgatan går möjligtvis att utnyttja för ett parkeringsgarage. Arrende för skylt finns på parkeringsplats. Strukturbildande kollektivtrafik längs med området utpekad.
10. Västra Berga	Parkeringsplats, parkeringsgarage, bostäder, privata odlingslotter	Privat	520	Delar av området ligger i anslutning till Västkusbanan och förutsätter att järnvägssträckningen för Västkusbanan mellan Maria station och Helsingborg C är fastställd. För ytorna längs med järnvägen skapas ett tillfälle för omvandlingen i samband med järnvägsutbyggnaden. Utbyggnaden kräver en annan parkeringslösning och flytt av ledningar (NSVA+ÖKAB). En av ytorna är infart till vårdboende, som behöver annan lösning. Fördrojning och rening av dagvatten är viktigt. Västra Berga pekas ut för strukturbildande kollektivtrafik och där finns ett utredningsområde med två alternativa sträckningar. Utbyggnaden är beroende av vilken sträckning som väljs. Med ett kollektivtrafikstråk genom området öppnas även möjligheten att markera detta stråk med bostäder. Kommande planeringen behöver uppmärksamma eventuella risker från närliggande verksamheter. Nordöstra området ligger i ett område med tydlig översvämningsrisk. Det finns problem redan i befintlig bebyggelse och särskild hänsyn krävs i detta område samt området öster om. Rinnvägar får inte blockeras. De vägar som behövs för framkomlighet (utryckning osv) måste fungera vid skyfall.

Område nr	Nuvarande markanvändning	Markägoförhållanden	Antal bostäder i stadsplanen	Förutsättningar
11. Rundgången	Verksamhetsområde,	Privat, Staden	500	Omvandling av verksamhetsområde. Omvandling kräver ett helhetsgrepp med etappvis planering. Lämpligast att börja omvandlingen på norra delen. Verksamheter med omgivningspåverkan. Lämpligt att börja med planprogram.
12. Norra infarten	Infart,	Staden, Helsingborgshem,	350	Gällande planprogram (2012).
13. Fredriksdal	Parkeringsplatser, vårdboende (Spanaren 1), bussgata, matargata	Staden, Helsingborgshem, privat	1000	Gällande planprogram (2016). Ny och förskola behövs och ett större utredningsområde finns söder om Fredriksdal. Utgångspunkten är 20 000 kvm för en skoltomt, men eftersom det i detta område finns möjligheter till samutnyttjande med befintliga skolor i området samt grönstruktur är det möjligt att skoltomten kan vara mindre.
14. Drottninghög	Parkeringsplatser, Park	Helsingborgshem, staden	1100	Gällande planprogram (2012). Detaljplanläggning pågår i flera etapper, och byggnation är påbörjad. Förskolorna i anknäring till parken är alternativa placeringar till varandra.
15. Dalhem	Parkeringsplatser, grönytor	Helsingborgshem, staden, privat	750	Förtätning inom området kräver ett helhetsgrepp, som innehåller en ny parkeringslösning och trafikmatning till området. Särskilt viktigt är att utreda området i anslutning till Annerovägen i ett sammanhang, då den fysiska kopplingen mellan Drottninghög och Dalhem är viktig. Ett planprogram bör initieras som tar hänsyn till erfarenheter av förtätningsprocesserna för Drottninghög och Fredriksdal. Det finns behov för en ny idrottshall. Generellt har Dalhem har stor andel hårdgjord yta. Parkeringsplatsen i söder löper enligt skyfallskarteringen störst risk att drabbas av översvämning vid skyfall. Den fortsatta planeringen måste ske med klimatutredningen i åtanke, så att översvämningens risker förebyggs genom rätt höjdsättning av bebyggelse i förhållande till gata. Vid området längs Dalhemsvägen finns översvämningsskild vid skyfall. Höjdsättningen är mycket viktig i den fortsatta planeringen liksom vart dagvatten ska ledas (går idag mot NV Berga).
16. Mejeriet	Odlingslotter, tidigare Mejeri (verksamhet)	Privat, staden (arrende odlingslotter)	650	I detaljplanen bör man hitta en helhetslösning för hela Mejeriet med skola, förskola, bostäder och vård samt grönstruktur. Det finns också goda möjligheter att skapa nya gröna stråk och synergieffekter med Fredriksdals friluftsmuseum och Olympia park. Skolan behövs snart. skolstart hösten 2018 var utgångspunkten, men kan skjutas framåt något år. Därtill behöver detaljplanarbetet komma igång snarast, och inte invänta stadsplanens process. Beakta ledningsstråk samt markförordningar med anledning av tidigare verksamhet. Hänsyn behövs till angränsande natur- och kulturvärden i Fredriksdal museer och trädgårdar. Ersättningslotter kan erbjudas på olika platser inom staden.
17. Filbornavägen	Infart, park/buffertzon, parkeringsplatser	Staden, (arrende verksamhet) privat	810	Omvandling av Filbornavägen från Lägervägen till Ragnvallagatan kräver en helhetslösning och ny gatustruktur för att effektivisera markanvändningen. Risk för markförordningar. Hänsyn behövs till större ledningsstråk, buller, och höjdskillnader. Filbornavägen utgör kopplingen till det nya vattentornet (ligger i Filbornavägens förlängning öster).
18. Rosengården	Parkeringsplatser, stadsdelscentrum,	Staden och privat	440	Förtätning kräver en annan parkeringslösning, dagvattenhantering och fördröjning. Se skyfallskartering.
19. Äppelodlingen	Fruktodling	Privat, staden (arrende)	1970	Området behöver gestaltas som en helhet. På längre sikt avses en utveckling med bostäder, skola, förskola och idrottsaktivitet samt inslag av stadsodling. Troligen markförordningar från pågående verksamhet, buller och trafik, fördröjning och dagvattenhantering. Västra spetsen behövs för planerad översvämning vid skyfall.
20. Adolfsberg	Parkeringsplatser, infart till bostadsområde, kyrka, centrumbebyggelse	Privat	1040	Förtätning inom Adolfsberg kräver ett helhetsgrepp som inkluderar gemensamma parkeringslösningar. Det finns redan befintliga byggrätter för radhus på grönområdet i dp 15573. Ta hänsyn till kulturmiljöerna runt "Slottet" och Adolfsbergs kyrka.
21. Bastionen	Parkeringsplats	Staden (arrende för parkering)	30	Planuppdrag/överklagad detaljplan finns sedan tidigare. En annan parkeringslösning behövs samt hänsyn till riksintresse kulturmiljö, och natur (Landborgen). Hänsyn gällande buller.
22. Parkeringshuset Hummern/	Parkeringshus, grönytor	Staden, (arrende för verksamhet)	40	Antalet bostäder är beräknat för en kombination av bostäder och parkeringshus på 4 våningar. Hänsyn gällande buller.

Område nr	Nuvarande markanvändning	Markägoförhållanden	Antal bostäder i stadsplanen	Förutsättningar
23. Malmöleden/ Södra Stenbocksgatan	Parkeringsplats, bensinmack, parkmark, gc-väg, hotell	Staden, privat	320	Området behöver gestaltas som en helhet och med ny gemensam parkeringslösning. Hänsyn behöver tas till eventuella markföreningar och buller. Angränsar i söder till FÖP H+ som pekar på utveckling till blandad stad med inriktning boende samt utveckla gröna stråk. Genom området går ett grönt stråk, och området behöver en närpark.
24. Närlunda	Parkeringsplats	Helsingborgshem	250	Gällande planprogram(2016). Detaljplanering pågår.
25. Sundspärlan	Parkeringsyta, Folkets park/evenemangsyta	Staden (arrende för sport/i/drott)	400	Gällande planprogram (2011). Det finns ett stort behov av en ny skola i området. Området ska även i fortsättningen kunna vara en grön samlingsplats i kombination med skola och förskola. Hänsyn behöver tas till buller och gasledning.
26. Södra Hunnetorpsvägen/ Lagmansgatan	Park (buffertzon), gc-väg, gata, bensinmack,	Staden (arrende för verksamhet)	350	Inom området finns ett ledningsstråk (NSVA + ÖKAB). Planlagda, obebyggda ytor för bostäder. Planuppdrag finns för Pyslingen 1 mfl, 2016-09-22, dvs den norra delen av planområdet fram till Bankogatan. Skyfallsmodelleringen visar översvämningsrisk i de norra delarna. Förutsättning för bebyggelse är att dagvatten- och skyfallshantering utreds för tillrinningsområdet. Åtgärder kan krävas för ett större område. NSVA har underlagsmaterial.
27. Elineberg	parkerig, centrumbbyggelse	Privat	160	Det finns ett pågående detaljplanearbete för området. Hänsyn till buller samt riksintresse naturvård (Landborgen). Det finns förättningspotential för hela Elineberg samt längs Elinebergsvägen.
28. Spikfabriken	Verksamhet, parkmark	Staden, privat	120	Utvecklingen av området bör synkas med utvecklingen kring Ramlösa station. Eventuella risker från närliggande verksamheter och vägar. Ramlösa station ligger utanför stadsplanens avgränsning och inom FÖP H+. Enligt FÖP H+ ska området runt Ramlösa station utredas för personalintensiv verksamhet, service och handel med hänsyn till järnvägen. Vi föreslår ett projekt för stationsområdet, där vi också utreder möjligheten för bostäder och att koppla samman området med Östra Ramlösa via Clausugatan.
29. Christer Bojjes Väg/Kullavägen	bostad, förskola, parkmark	Privat, staden, samfällighet	90	Ligger i anslutning till Västkustbanan, vilket förutsätter att 1) järnvägsskräckningen mellan Maria station och Helsingborg C fastställs och 2) förläggs i tunnel. Det ger möjlighet att gestalta området som en helhet. Dagvattenfrågan måste lösas i samband med utbyggnaden av järnvägstunneln.
30. Område i anslutning till Skånebanan	Park/Natur och parkering	Staden, privat	80	Riksantikvarieämbetet tog 2016 beslut om att revidera riksintresset för kulturmiljövård för Ramlösa brunnsark. I samband med det togs grönsyten bort från riksintressets avgränsning. En utbyggnade förutsätter mer kunskap om ev. planskilda korsningar och yta för dubbelspår på Skånebanan. Bebyggelsen bör ha en täthet på 60-80 bostäder/hektar. Den kommande planeringen behöver uppmärksamma eventuella risker och buller från järnvägen.
31. Tuppens rekreationslotter	Rekreationslotter	Staden (arrende rekreationslotter)	300	Gällande arrende behöver sägas upp. Markföreningar samt eventuella risker och buller från närliggande verksamheter och vägar behöver uppmärksammas i den fortsatta planeringen. Lågpunkt i den södra delen.
32. Landskronavägen	Verksamheter (externhandel Lidl, Coop m.f)	Privat	840	Omvandling av Landskronavägen delvis till stadsgata. Norra delen ligger inom reservat för fast HH-förbindelse. Eventuella risker och bullerproblematik från närliggande verksamheter och vägar behöver beaktas i det fortsatta planarbetet. Två nedlagda deponier inom området (riskklass "måttlig"). Område där det enligt klimatutredningen är stor risk för översvämning och stora vattendjup vid skyfall liksom vid stora flöden i Lussebacken. Föreslagen förtätning kan inte genomföras innan åtgärder vidtagits. Fördjupad utredning finns (PM Modellering av Lussebacken, 2016.) Skola inom området är en alternativ placering till den på Norrnedsskolan. Pågående (våren 2017) planläggning för sportgymnasiet på Tyfonen 2.
33. Åttekulla	Parkeringsplats, garage, bullervall	Staden, privat	850	Norra delen förutsätter ett samlat stråk för farligt gods, och att vi vet vilka ytor som krävs för en fast HH-förbindelse. Eventuella risker samt buller från närliggande verksamheter och vägar. Riskreducerande åtgärder kan bli aktuella. Förtätning kräver en samlad parkeringslösning. Nordöstra delen ligger inom vattenskräddningsområde

Område nr	Nuvarande markanvändning	Markägoförhållanden	Antal bostäder i stadsplanen	Förutsättningar
34. Raus & Raus vång	Akermark klass 7, gård, bostäder	Staden (arrende jordbruksmark)	1870	Området förutsätter strukturbildande kollektivtrafik genom till exempel station på Rååbanan eller Västikustbanan eller spårväg. Strukturbildande kollektivtrafik skapar bättre förutsättningar för både utveckling av handel och service inom verksamhetsområdena närmast stationen. Eventuella risker från närliggande verksamheter och vägar. Hänsyn behöver tas till angränsande naturreservat, landskapsbilden och kulturmiljön vid Backagården.
35. Landskronavägen/Rausvägen	Handel (sällanköp) och livsmedelsbutik	Privat	270	Området förutsätter strukturbildande kollektivtrafik genom till exempel station på Rååbanan eller Västikustbanan eller spårväg. Strukturbildande kollektivtrafik skapar bättre förutsättningar för både utveckling av handel och service inom verksamhetsområdena närmast stationen. Stor lägpunkt. Eventuella risker och buller från närliggande verksamheter och vägar.
36. Vid Fregatten-Landskronavägen	Park	Staden	60	Området ligger lågt och utbyggnad förutsätter klimatanpassningsåtgärder kring Lussebacken och utformningen av en park väster om området. Buller. Ligger inom riksintresse kulturmiljövård (Rååns dalgång) och angränsar till riksintresse för naturvården (Råån med omgivningar). Planarbetet pågår.
37. Pålstorp	Park	Staden	30	Planansökan finns för bostäder.
38. Norrehedsskolan	Skola	Staden	180	Översvämningsrisk vid skyfall. Kompetenscentrum har avtal med fastighetsförvaltningen fram till 2018. I anslutning till stråk för färdigt gods enligt FÖP H+. Eventuella risker och buller från närliggande verksamheter och vägar.
Summa			17820	

4. Arbete och näringsliv

Det här är en utskriven version av en digital karta. Länkar och dynamiskt innehåll som videor och interaktiva kartor är bara tillgängliga i onlineversionen på www.helsingborg.se/stadsplan2017

- 4.1. Besöks- och personalintensiva verksamheter
- 4.2. Verksamheter
- 4.3. Verksamheter med stor omgivningspåverkan
- 4.4. Förtätning i verksamhetsområden
- 4.5. Ställningstaganden

Kartan visar verksamhetsområden med olika inriktning. Arbetsplatser kan förstås finnas på andra platser också, men då i en mer blandad bebyggelse.

Helsingborg utgör en central arbetsmarknad och tillväxtmotor i Skåne. Här finns många små och medelstora företag, branschspridningen är stor och många helsingborgare får sin inkomst från det privata näringslivet. Goda kommunikationer och närhet till andra städer är viktiga förutsättningar för ett välmående näringsliv. Det ger stabilitet och gör det enkelt att röra sig i regionen.

En växande befolkning medför också växande ekonomisk aktivitet, vilket i sin tur genererar nya arbetsplatser. Hur många arbetsplatser det handlar om är en komplex fråga och av flera anledningar kan vi inte veta precis hur det kommer att se ut år 2035. En framskrivning av prognoserna pekar på cirka 20 000 fler arbetstillfällen. Vi vet att många traditionella arbeten kommer att ersättas av teknikutveckling och digitalisering men samtidigt kommer många nya att skapas. För att stimulera att fler arbeten skapas behöver vi ta tillvara på kreativitet och entreprenörskap och få företagssamma människor med liknande intressen att nätverka och företag att samverka. Fler förväntas arbeta från hemmet och fler företag kommer att uppstå i eller i anslutning till bostaden. Antalet arbetsplatser i den blandade stadsbebyggelsen förväntas öka. Därför måste staden vara öppen för nya typer av arbetsplatsmiljöer.

I nära samverkan med företagen samlar vi liknande verksamheter till samma geografiska område, och gör det möjligt för verksamheter att dra nytta av varandra och förbättra sin konkurrenssituation. Vid verksamhetsetableringar är det viktigt med samverkan mellan intressenten och staden.

För att bäst utnyttja investeringar i kollektivtrafiksystemet, främja hållbar utveckling och minimera störningar ska besöks- och personalintensiva verksamheter ligga i lägen där en stor andel av Helsingborgs invånare når dem inom rimlig restid med kollektivtrafik. Kunskapsintensiva företag har både ett lokalt och ett regionalt upptagningsområde och behöver lägen med goda pendlingsmöjligheter inom kommunen och regionen. För dessa företag lämpar sig centrala lägen i stadskärnan med närhet till Helsingborg C samt vid Ramlösa station och Maria station. Rena cityverksamheter som handel, hotell och restauranger har en fördel av att ligga i stadskärnan.

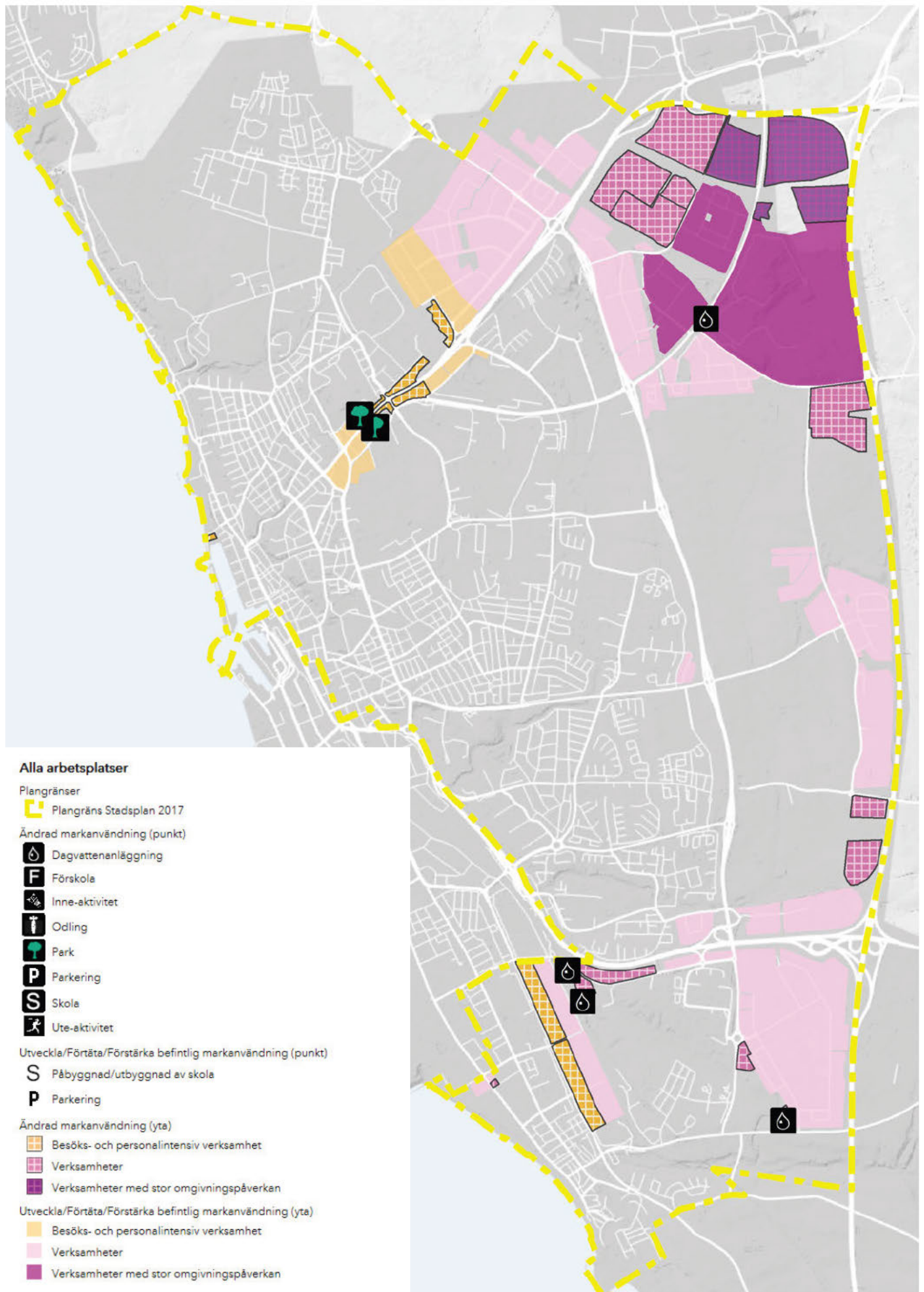
I Berga vill vi samla verksamheter inom tjänster, produktion och tillverkning och Väla Södra ska vara den självklara platsen för verksamheter inom miljö- och energiteknik. Transportintensiva verksamheter med omfattande lastbilstrafik har bäst möjlighet att utvecklas i områden nära motorvägen. Vid industrispåren i Långeberga, Ättekulla och Vångagärdet reserverar vi mark för verksamheter som transporterar gods på järnväg.

Verksamheter med stor omgivningspåverkan ska etableras i Väla Södra och där det är långt till närmsta bostad.

Vi uppskattar att det i nya områden för verksamheter kan tillkomma cirka 10 200 arbetstillfällen. I befintliga områden finns en förtätningspotential på cirka 5 100 arbetstillfällen på privata fastigheter.

Vi har tagit fram en sammanställning med de **planeringsförutsättningar** som gäller idag (hösten 2017) som en hjälp till kommande planering. Vi vill poängtera att de här förutsättningarna kommer att ändras efter hand, och kan vara inaktuella när planeringen påbörjas. *[Finns i den här utskriftsversionen som bilaga i slutet av det här kapitlet.]*

Kartan visar verksamhetsområden med olika inriktning.



4.1. Besöks- och personalintensiva verksamheter

Kartan visar befintlig och föreslagen besöks- och personalintensiv verksamhet och platser i blandad stadsstruktur som är lämpliga för en stor andel besöks- och personalintensiva verksamheter. Här är det lämpligt med kontor, högre utbildning, besöksmål, andra typer av icke-störande verksamheter, offentlig service och kommersiell service.

4.1.1. Bakgrund

I Helsingborg är handels- service och tjänstesektorn den största näringsgrenen och flest sysselsatta finns i de centrala delarna av staden och på Väla. Prognoserna pekar på en ökad efterfrågan av arbetskraft inom detaljhandeln men också inom hotell- och restaurangbranschen.

Service och handel som riktar sig mot både de som bor i området och de som arbetar där blir mindre sårbara. Idag är det fler personer som är sysselsatta i stadskärnan än som bor där. För att stärka företagen i stadskärnan är det önskvärt med en balanserad blandning av arbetsplatser och bostäder.

Turismen är viktig för Helsingborg och den växer bland såväl svenska som utländska besökare. En ökad besöksnäring ger ökad arbetsmarknad även i andra branscher, till exempel inom handeln, och skapar också förutsättningar för nyföretagande. Besöksnäringen bidrar också till till många ungdomsjobb och till ökad integration då många av dessa jobb är ett steg in på arbetsmarknaden för unga och utrikes födda.

Samlastning och effektivisering av godstransporter får större betydelse i takt med att staden förtätas. Förutom minskade störningar och minskad klimatpåverkan kan samlastning höja servicen till handlarna i form av bättre planering av leveranser och ökad service vid returflöden och andra tjänster. Samordnade lager och transporter ger också bättre förutsättningar för mindre verksamheter som exempelvis matproducenter att etablera sig och sälja närproducerad mat.

Helsingborg har utvecklats från en utpräglad handels- och industristad till en kunskapsstad med flera yrkeshögskolor och Campus Helsingborg som centrala aktörer. Campus och yrkeshögskolorna har ett nära samarbete med näringslivet och en rad unika utbildningar, bland annat inom logistik och handel, vilket bidrar till att stärka staden som en modern handelsstad. Genom att studenter, forskare, den idéburna sektorn och näringslivet samarbetar kring den framtida stadsutvecklingen kan staden möta framtida behov och stärka sin position som kunskapsstad.

Staden arbetar idag med att dra nytta av digitaliseringens möjligheter genom att till exempel öppna upp stadens data och öppna fria wifi-nätverk. Det är bra för insyn och transparens men också för innovation och entreprenörskap. Genom att tillhandahålla öppen data kan nya innovativa tjänster och affärsidéer utvecklas för invånare och företag. Digitaliseringen gör det också möjligt att samnyttja varor och tjänster på ett helt annat sätt än tidigare vilket stödjer ett resurseffektivare samhälle och bidrar till en fortsatt utveckling av "den smarta staden".

4.1.1.1. Hållbara resor

Helsingborg utgör en central arbetsmarknad och tillväxtmotor i Skåne. Det märks bland annat av en stor inpendling som följd av allt effektivare transportsystem men också av en tydligare specialisering inom arbetslivet.

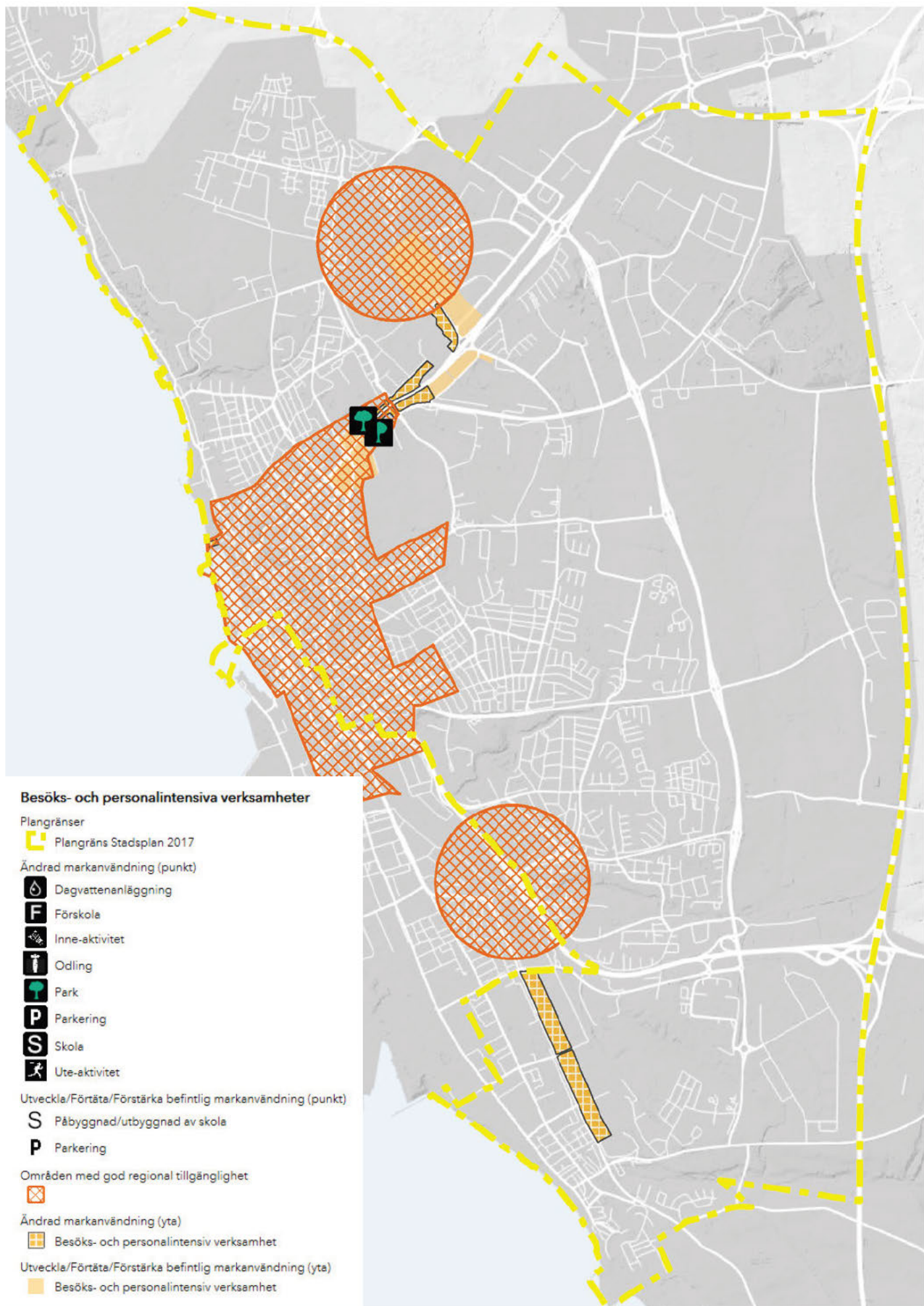
Nio av tio arbetstillfällen i Helsingborg finns inom centralorten. Majoriteten av de som arbetar här bor i kommunen. God närbarhet med hållbara färdslag är inte bara en viktig fråga för att minska bilresandet utan spelar stor roll för att invånarna ska ha tillgång till arbetsmarknaden oavsett om man har bil eller inte. Det finns också studier som visar att kontorshyran ökar ju fler invånare som når området inom 30 minuter med kollektivtrafik.

4.1.2. Förslag

En konkurrenskraftig stadskärna med god kollektivtrafik har stor betydelse för att attrahera både näringsliv och besökare till staden. Vi vill att Helsingborgs stadskärna ska vara den självklara platsen för kunskapsintensiva och kontaktintensiva verksamheter. Vi verkar för en koncentration av forskning och utbildning, stadsliv och konsumtion, kultur och föreningsliv, och är positiva till en större andel boende i stadskärnan.

Goda kommunikationer främjar besöksnäringen, binder samman en större arbetsmarknad och ökar möjligheten för företag att skapa affärer och hitta kompetent arbetskraft. För att bäst utnyttja investeringar i kollektivtrafiksystemet ska besöks- och personalintensiva verksamheter ligga i lägen där en stor andel av Helsingborgs invånare når dem inom rimlig restid. Helsingborg C, Maria station och Ramlösa station är områden med stor regional närbarhet. Här har också verksamheter såsom huvudkontor och större anläggningar för kultur och idrott, till exempel teatrar och badhus, störst möjlighet att utvecklas.

Kartan visar befintlig och föreslagen besöks- och personalintensiv verksamhet.



Utmed Bergavägen, Ängelholmsleden och Landskronavägen föreslår vi en successiv förtätning av dagens verksamhetsområden med fler kontor, fler lokaler för handel och fler verksamheter med ett stort antal anställda och besökare. De norra delarna av områdena utmed Landskronavägen ligger inom uppmärksamhetsområde för verksamheter med omgivningspåverkan och inom utredningsområde för farligt gods.

Vid utbyggnad med besöks- och personalintensiva verksamheter i befintlig blandad stad ska vi ta hänsyn till förtättningsprinciperna, som finns under **3.2. Förtätning i befintlig bebyggelse**. Flera av utbyggnadsområdena ligger även i anslutning till strukturbildande kollektivtrafikstråk, kollektivtrafiknoder och stadsdelscentrum, där det är möjligt att pröva högre bebyggelse. På dessa platser gäller de ställningstaganden som anges under **3.4. Höga hus**.

4.1.2.1. Antal arbetstillfällen 2035

I de nya områdena för besöks- och personalintensiva verksamheter finns möjlighet att skapa utrymme för cirka 6 000 arbetstillfällen, enligt våra schablonberäkningar.

Genom förtätning och omstrukturering av befintliga områden för besöks- och personalintensiva verksamheter finns möjlighet att skapa cirka 2 800 bostäder. Utöver det kommer förhållandevis många nya arbetsplatser att skapas i anslutning till de regionala noderna och stadskärnan.

4.2. Verksamheter

Kartan visar befintliga och föreslagna verksamhetsområden. Här är det lämpligt med verksamheter och deras tillhörande kontor, men också kommersiell service, sällanköpshandel och kontor. Dessa verksamheter kan även lokaliseras till övriga delar av staden i blandad stadsbebyggelse, så länge de inte kräver stora uppmärksamhetsavstånd. I områdena är det olämpligt med verksamheter som kräver uppmärksamhetsavstånd på 500 meter eller mer.

4.2.1. Bakgrund

De olika verksamhetsområdena i staden är uppbyggda av flera olika typer av verksamheter som använder sina byggnader och fastigheter på olika sätt. Över tid har områdena successivt utvecklats och förtätats allteftersom verksamheterna vuxit och deras behov förändrats. I äldre verksamhetsområden som Norra infarten, Berga och Gåsebäck finns därför mer personalintensiva verksamheter med ett effektivt utnyttjande av sina fastigheter, medan nya områden som Ättekulla och Väla södra karakteriseras av en glesare struktur med färre anställda sett till fastigheternas storlek. I framtiden är det troligt att även dessa områden blir tätare.

4.2.1.1. Specialiserad arbetskraft och digitaliserat näringsliv

Antalet enklare industrijobb minskar kraftigt samtidigt som samma bransch söker arbetskraft med högre kompetens och utbildningsnivå när produktionen blir mer digitaliserad. Utvecklingen kan även innebära att samma produktion kan ske mer yteffektivt och med mindre personal.

Fler företag inom tillverkning flyttar hem till Sverige efter att tidigare ha flyttat sin produktion till länder med lägre produktionskostnader. Det sker så länge de ser kvalitetsmässiga, finansiella- eller andra produktionsrelaterade fördelar. Detta beror på en ökad efterfrågan på hållbarhet och socialt ansvar men också på att företag och privatpersoner vill få sina varor snabbare. Uppskattningsvis resulterar ett jobb i industrin i ytterligare två arbetstillfällen. Industrisektorns omsättning består inte bara som tidigare av varor och produkter, utan till stor del av tjänster.

4.2.1.2. Logistik- och transportverksamhet

Helsingborg utgör ett av Skånes och Sveriges viktigaste logistiknav genom vårt geografiska läge med järnvägsnät, motorvägarna E4/E6/E20, hamnen och närheten till kontinenten. Cirka 8% av de sysselsatta i Helsingborg arbetar inom transportnäringen vilket är 62% högre än genomsnittet i Sverige. Helsingborg är en väl utvecklad e-handelsstad med ett starkt kompetenskluster kopplat till digitala affärer.

En stark logistiknäring bidrar också till att utveckla och öka produktiviteten i andra näringsgrenar. Förutom själva varuhanteringen behövs kvalificerade tjänster för informationssystem, finansiella tjänster, teknisk utveckling med mera.

Hållbar transportutveckling gynnas av att tillverkning, lager och transport koncentreras till få centrallager och till färre noder och stråk. På så sätt skapar vi förutsättningar för konkurrenskraftiga företag samtidigt som vi begränsar störningar från den tunga trafiken.

4.2.2. Förslag

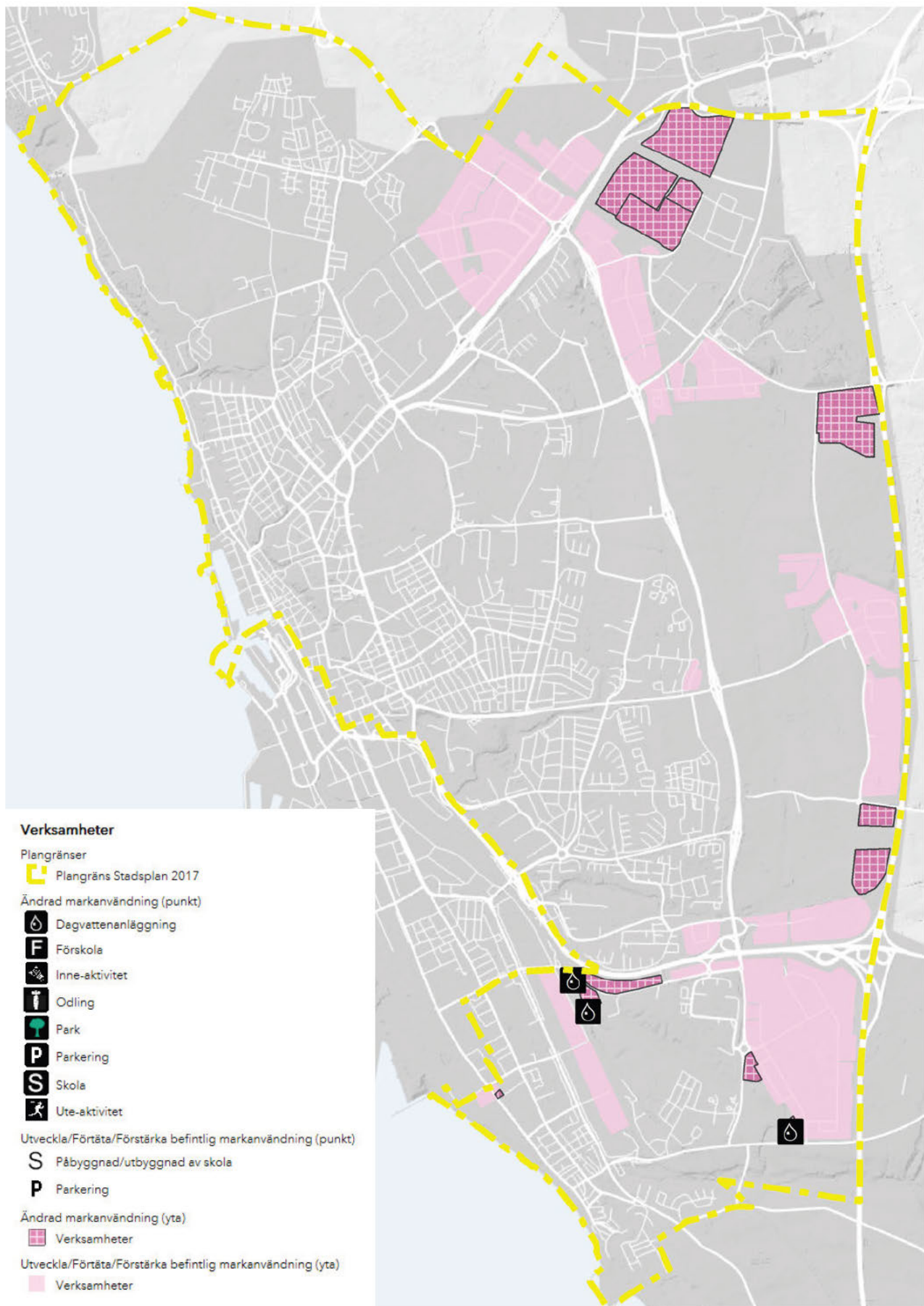
Tillgången på mark är begränsad i Helsingborg och därför eftersträvar vi tätare verksamhetsområden. I befintliga områden arbetar vi i nära samarbete med verksamheterna med förtätning. Vid utbyggnad av nya områden prioriterar vi verksamheter med hög personaltäthet och ett effektivt utnyttjande av marken. Den genomsnittliga personaltätheten i verksamhetsområdena är ungefär 38 anställda per hektar fastighet. I underlags-PM Arbete och näringsliv finns en mer ingående beskrivning av olika verksamhetstypers personaltäthet.

Berga är ett blandat område bestående av flera olika typer av verksamheter. Genom att samla verksamheter inom tjänster, tillverkning och produktion till Berga tror vi att företag kan dra nytta av varandras kompetens och erfarenhet och tillsammans växa inom digitalisering och teknikutveckling.

Transportintensiva verksamheter hänvisar vi till områden där godstransporter kan ske effektivt och där negativa störningar och risker kan minimeras. Verksamheter med omfattande lastbilstrafik ska lokaliseras i nära anslutning till motorvägen. Vi reserverar mark för verksamheter som har för avsikt att transportera en stor andel gods på järnväg vid industrispåren i Långeberga, Ättekulla och Vångagårdet väster om Landskronavägen.

Nytablering av verksamheter utmed Rusthållsgatan mellan Malmöleden och Västkustbanan förutsätter att vi vet vilka ytor som krävs för en fast HH-förbindelse och ett samlat stråk för farligt gods till hamnen. Området kan också vara lämpligt för till exempel materialhantering och grusupplag under byggtiden.

I anslutning till naturreservaten Bruces skog, Väla skog och Ättekulla samt eventuella framtida reservat ska anslutande



verksamheter visa hänsyn till reservaten och vid prövningar ska eventuell påverkan utredas.

4.2.2.1. Antal arbetstillfällen 2035

Hur många arbetsplatser som är möjliga att skapa i verksamhetsområdena är beroende av vilka branscher som väljer att etablera sig i respektive område. I stadsplanen föreslår vi flera nya områden för alla typer av verksamheter vilket, enligt våra uppskattningar, möjliggör utrymme för cirka 3 400 arbetsplatser.

I befintliga områden finns stora ytor för parkerings, oanvända ytor på industrifastigheter samt lediga fastigheter till en uppskattad storlek av 87 hektar. Det motsvarar verksamhetsytor för cirka 2 200 anställda. De båda uppskattningarna baseras på en genomsnittlig personaltäthet per verksamhetsfastighet i Helsingborg idag.

4.3. Verksamheter med stor omgivningspåverkan

Kartan visar befintliga och föreslagna områden för verksamheter med stor omgivningspåverkan. Här är det lämpligt att pröva verksamheter och deras tillhörande kontor och verksamheter som kräver uppmärksamhetsavstånd på 500 meter eller mer. Det är däremot olämpligt med besöksmål, bostäder och kontor som inte är kopplade till verksamheter.

4.3.1. Bakgrund

Helsingborgs stad har som målsättning att vara ledande inom miljö- och klimatfrågor. Det ställer krav på staden att stödja och inspirera företag inom miljö- och energiteknik och verka för ökad samverkan i branschen. Det främjar ett ökat resursutnyttjande och lockar företag och investerare till regionen.

Idag ligger tillstånds- och anmälningspliktiga verksamheter i stort sett i en ring runt centrala Helsingborg. De med störst omgivningspåverkan finns i dagsläget i Västhamnen och Industry Park of Sweden, IPOS (båda inom FÖP H+ och omfattas därmed inte av stadsplanen) och på Vera Park (Väla södra).

Inom IPOS har många olika företag gemensamma lösningar för energi- och resursfrågor som exempelvis vattenrening och energioptimering. Inom industriparken finns tillgång till expertis inom miljö, säkerhets- och arbetsmiljöområdena. Det lite nyare Vera Park vid Filborna/NSR bygger på liknande principer men med fokus på miljölösningar och återvinning.

4.3.2. Förslag

Företag ska kunna fortsätta investera och utvecklas i Helsingborg utan att det blir en konflikt med djur- och växtlivet eller människors hälsa och säkerhet. Vi vill att företag inom miljö- och energiteknik ska ligga nära varandra för att främja hållbar utveckling med ökat resursutnyttjande och för att dra nytta av varandras kompetenser och erfarenhet. Genom att finnas nära varandra på Vera Park underlättas också utveckling och innovation av produkter och tjänster inom miljö- och energiteknik.

Verksamhetsområdet Väla södra är det område i centralorten där det är längst till närmsta bostad. Här har verksamheter med stor omgivningspåverkan störst möjlighet att utvecklas utan att det sker i konflikt med boende. Det kan exempelvis vara kemiföretag, lackeringsindustrier och företag inom energi och avfall. Inga utbyggnadsområden för bostäder finns i omgivningarna och för att säkra en framtida utveckling för dessa företag tillåter vi inga nya bostäder närmare än 500 meter från det utpekade området.

+ Visa bild på område som har långt till närmsta bostad och där verksamheter med stor omgivningspåverkan har störst möjlighet att utvecklas

Väla by, som består av bostäder, ligger nära Väla södra som vi pekar ut för verksamheter med stor omgivningspåverkan. Byn påverkas redan idag av buller, växthus med nattbelysning och av befintliga verksamheter med uppmärksamhetsavstånd. På sikt anser vi inte att området är lämpligt för bostäder. Vi föreslår därför att vi i dialog med de boende i området ska ta fram strategier för Väla bys successiva omvandling till verksamhetsområde. Vi ser också möjligheter att i en övergångsperiod kombinera bostäder och icke-störande verksamheter i befintliga Väla by, för att på sikt tillåta allt fler verksamheter och färre boende. Vi behöver då hantera hur den befintliga bebyggelsen möter kommande verksamhetsområden.

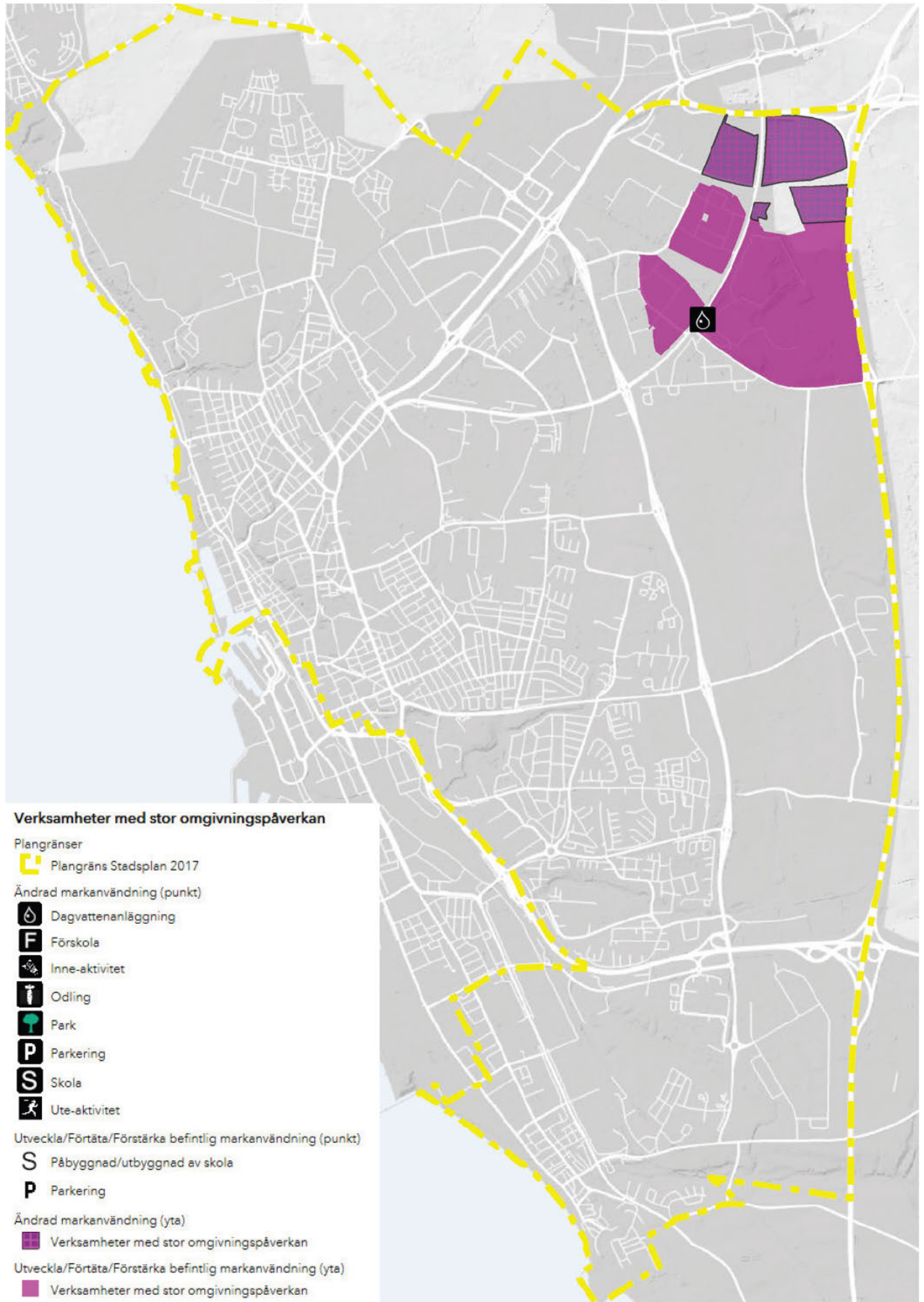
I anslutning till naturreservatet Bruces skog ska anslutande verksamheter visa hänsyn till reservatet och vid provningar av nya verksamheter ska eventuell påverkan utredas.

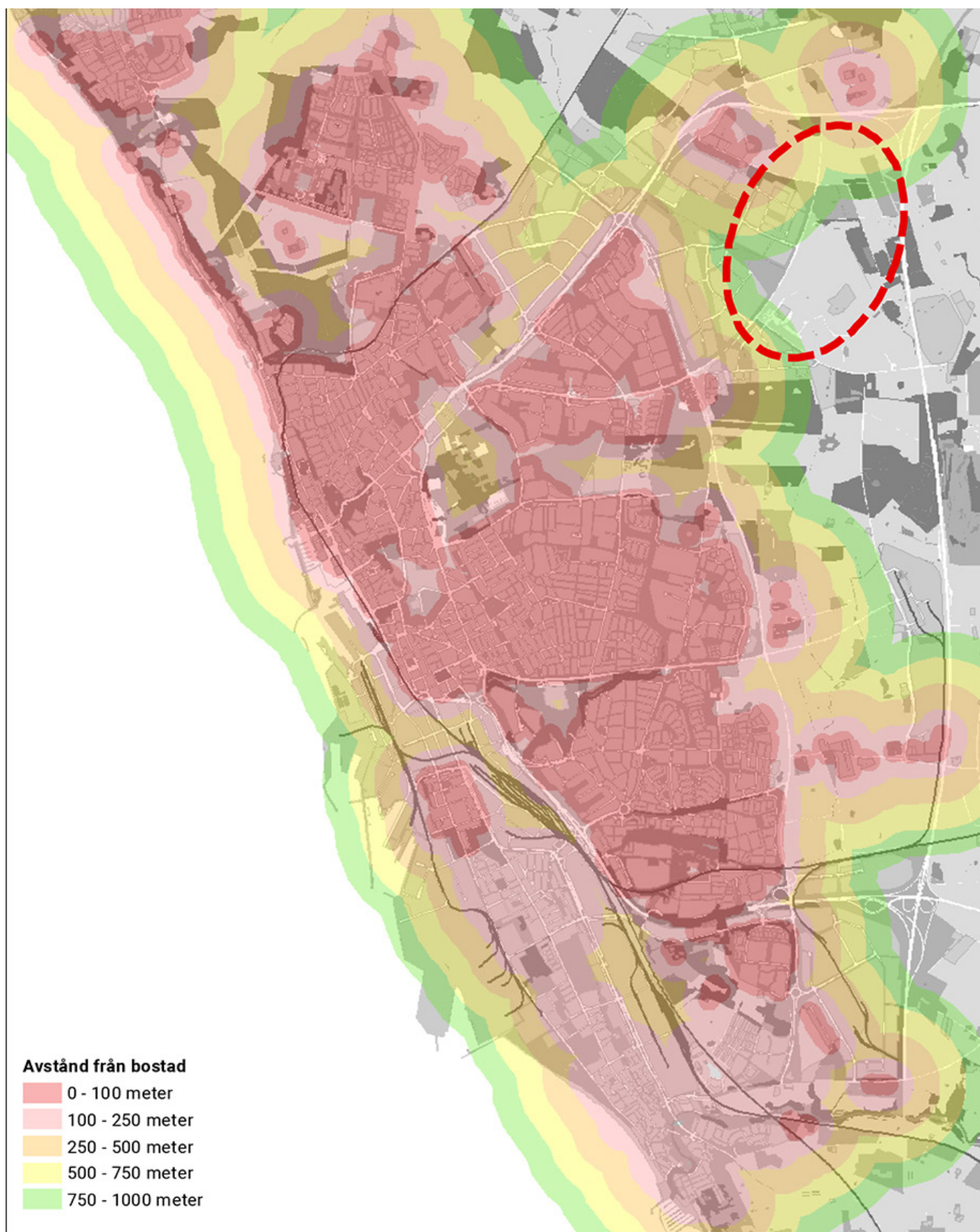
4.3.2.1. Antal arbetstillfällen 2035

Vi föreslår flera nya områden för verksamheter med stor omgivningspåverkan vilket, enligt våra uppskattningar, skapar utrymme för cirka 800 arbetsplatser (Vera Park ej inräknat).

Tillgången på oanvända ytor, lediga fastigheter och parkeringsplatser i områdena är väldigt begränsad och motsvarar endast ytor för verksamheter med totalt cirka 70 anställda (Vera Park ej inräknat). Uppskattningarna baseras på en genomsnittlig personaltäthet per verksamhetsfastighet i Helsingborg idag.

Kartan visar befintliga och föreslagna områden för verksamheter med stor omgivningspåverkan.

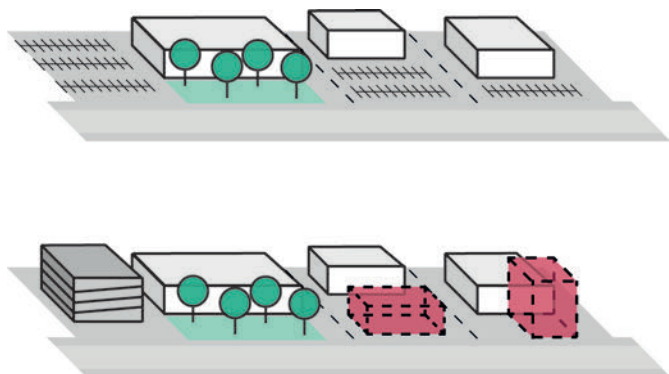




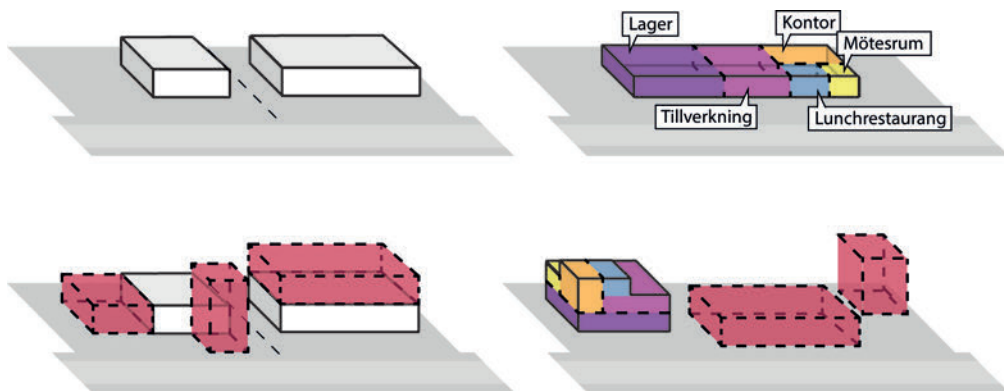
4.4. Förtätning i verksamhetsområden

För att Helsingborg ska kunna växa resurseffektivt uppmuntrar staden till förtätning av befintliga verksamhetsområden. Utvecklingen kan ske genom initiativ från fastighetsägarna själva, vid ägarbyte, när verksamheterna flyttar eller genom att ta idag oanvända delar av fastigheten i anspråk.

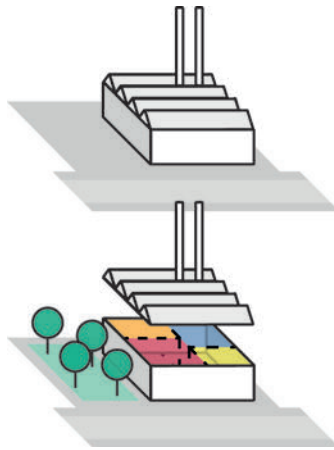
Här visar vi möjligheter och exempel på hur vi kan förtäta i verksamhetsområden.



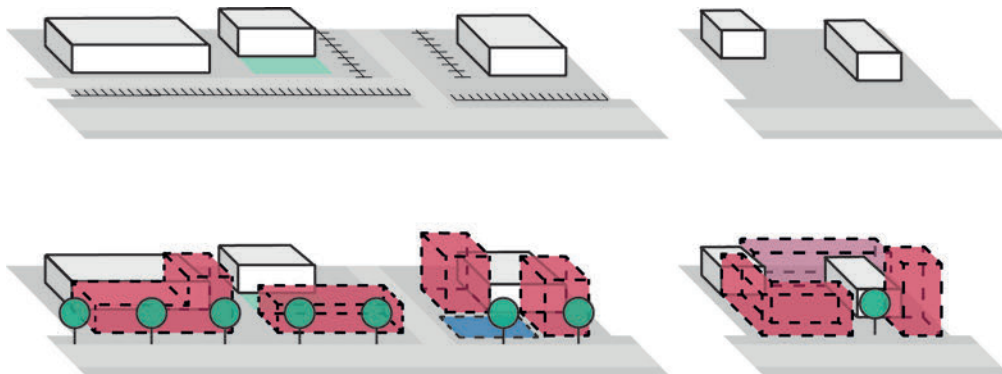
Samnyttja parkering och skapa parkering i flera plan – Flera av de större parkeringsytorna är lika stora som en normalstor verksamhetstomt. Genom att samnyttja och/eller ordna gemensam parkering i flera plan kan stora ytor frigöras för nya verksamheter. (Områden för besöks- och personalintensiva verksamheter, verksamhetsområden och områden för verksamheter med stor omgivningspåverkan)



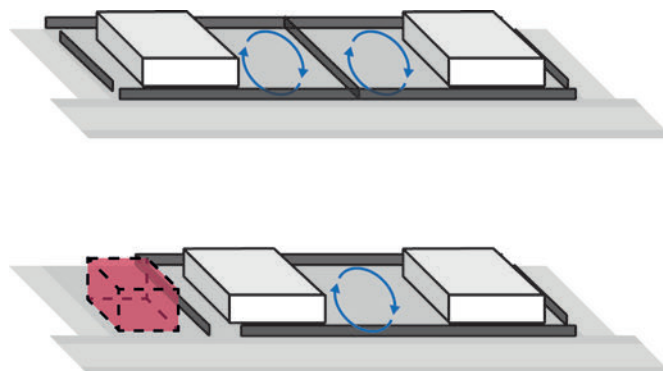
Påbyggnad/Tillbyggnad med kontor eller verksamhet – Många av byggnaderna är byggda i ett våningsplan och på de flesta fastigheterna finns mindre ytor där det skulle vara möjligt att bygga till befintliga byggnader. Genom på- och ombyggnad med kontor och verksamheter i flera plan kan fastigheterna användas effektivare utan att lastplatser och vändytor påverkas. Många av verksamheterna har lokaliserat mötesrum, kontor, lunchrum och liknande till markplan. Genom att placera dessa funktioner på andra våningen frigörs yta i markplan som kan användas för att utveckla verksamheten. Vid påbyggnad kan 3D-fastighetsindelning göra det möjligt för flera verksamhetsutövare att samsas på samma markområde. (Områden för besöks- och personalintensiva verksamheter, verksamhetsområden och områden för verksamheter med stor omgivningspåverkan)



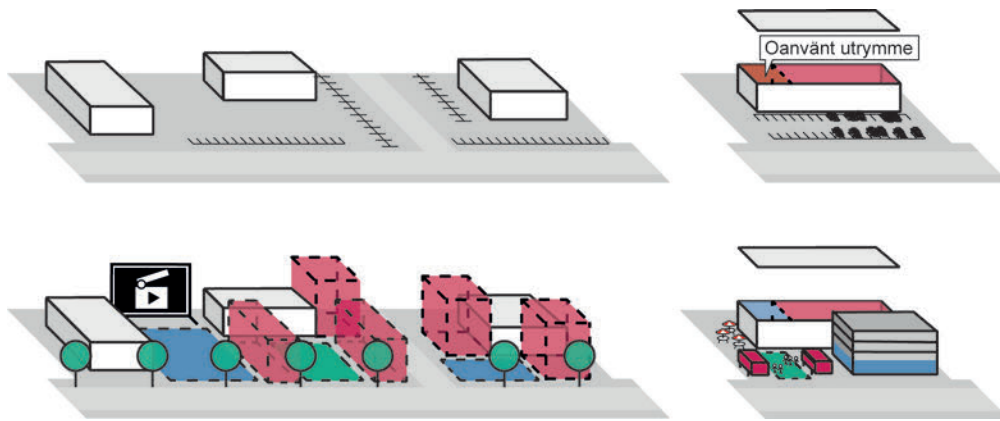
Återanvända industribyggnader för mer personaltäta verksamheter - Genom att använda befintliga verksamhetsbyggnader som kontorsbyggnader kan intressanta och kreativa miljöer skapas där stadens industriarv lyfts fram. (Områden för besöks- och personalintensiva verksamheter)



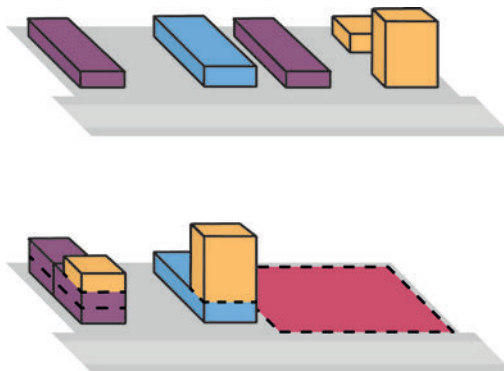
Förtäta för att skapa mer stadsmässiga gaturum – Genom att nya byggnader lokaliseras utmed gatorna kan en mer stadsmässig, spännande och tätare stadsmiljö skapas. För att detta ska bli möjligt bör inte tomtgränsen i detaljplaner läggas som prickmark. Genom att anpassa gaturum efter funktion, bygga på parkeringsytor, omvandla angöringsytor och bygga bort dubbla vägstrukturer kan områdena bli attraktivare. I områden för besöks- och personalintensiva verksamheter bör förtätningen även sträva efter att skapa kvartersstrukturer där långsidorna på byggnaderna vänds mot gatan. (Områden för besöks- och personalintensiva verksamheter och verksamhetsområden)



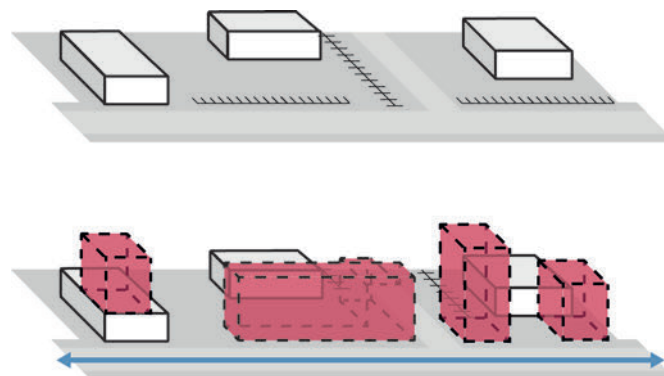
Samnyttjande av angöringsytor mellan verksamheterna – På flera ställen har intelligande verksamheter egna separata angöringsytor. Om verksamheterna hade samnyttjat dessa hade ytor frigjorts för förtätning. (Verksamhetsområden och områden för med stor omgivningspåverkan)



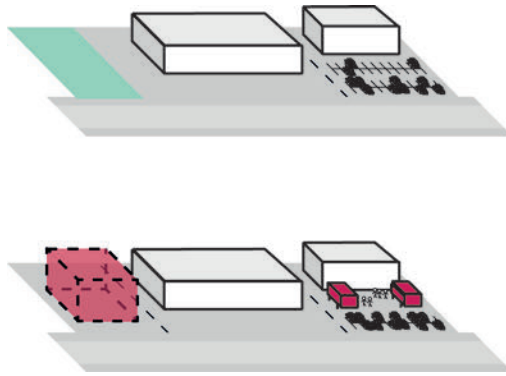
Skapa mindre platsbildningar med service och mötesplatser – Genom att skapa offentliga ytor dit de som arbetar i områdena kan gå för att äta lunch, fika, arbeta eller ta en paus skapas möjligheter till informella möten. Outnyttjade parkeringsplatser kan lånas ut till exempelvis street food-vagnar och servicebutiker kan tillfälligt inhysas i outnyttjade delar av en lokal. Bottenvåningen på parkeringshus eller en tillbyggnad på en verksamhetsbyggnad kan bli utrymme för lokal service. Större företag kan öppna upp sina lunchrestauranger för andra företag. (Besöks- och personalintensiva verksamheter, verksamhetsområden)



Lokalisera verksamheter och service till bottenvåningarna och placera kontor på övre våningsplan - Genom att vid om- och nybyggnad strukturera om verksamheten kan ett effektivare utnyttjande av fastigheterna skapas, som bidrar till att frigöra utrymme för nya verksamheter. (Områden för besöks- och personalintensiva verksamheter)



Skapa och markera stråk och platser med högre bebyggelse – Genom att markera platsbildningar och längre sammanhängande gaturum med högre bebyggelse skapas en mer lättorienterad och attraktiv miljö. (Områden för besöks- och personalintensiva verksamheter, verksamhetsområden och områden för verksamheter med stor omgivningspåverkan)



Förtätning på oanvända ytor – På flera fastigheter finns obebyggda gräsbevuxna ytor, uppställningsytor och parkeringsytor som inte används. Dessa skulle kunna bebyggas eller tillfälligt upplåtas för verksamheter i temporära lokaler. (Verksamhetsområden och områden för verksamheter med stor omgivningspåverkan)

4.4.1. Vad kan vi göra för att öka förtätningspotentialen?

Genom att öka attraktiviteten i de olika verksamhetsområdena kan staden tillsammans med verksamhetsutövarna öka incitamenten för framtida förtätning.

- Utveckla och samordna system för hur parkeringshus gemensamt kan finansieras och drivas inom verksamhetsområdena. Staden bör även samordna p-köp för att stimulera samnyttjande av parkeringsplatserna.
- Göra en översyn av stadens parkeringspolicy samt ändra parkeringsnormen, för att stödja samnyttjande av parkeringsplatser på närliggande fastigheter och i gemensamma parkeringshus och för att skapa mer yteffektiva parkeringslösningar.
- Förstärka gång- och cykelnätet, och underlätta för cyklister att arbetspendla.
- Utveckla befintliga grönytor och skapa grönare gaturum, som också kan hantera dagvattenhantering för både rening och fördröjning. Dagvattenlösningarna ska även bidra till att göra områdena mer estetiskt tilltalande. Genom att skapa platser för aktivitet, som exempelvis utegym, löpslingor och promenadstråk, ökar attraktiviteten och möjligheten till rekreation i verksamhetsområdena.
- Skapa mötesplatser och centrala stråk i områdena. Genom att samla aktivitetsytor, hållplatser och serviceutbud kan vi skapa attraktiva stråk som upplevs som centrala mötesplatser. Vi kan utveckla den lokala servicen i tillfälliga eller permanenta lokaler och skapa platser för street food-vagnar. Genom att omgestalta gaturummen och samtidigt förtäta, kan vi arbeta med längre stråk som knyter ihop verksamhetsområden med bostadsområden.
- Utveckla passager över större vägar och järnvägar för att öka tillgängligheten mellan olika målpunkter, som mellan stadsdelscentrum och kollektivtrafiknoder. Det är extra viktigt mellan servicepunkten i Ättekulla och verksamhetsområdet, samt mellan Långeberga och ett eventuellt framtida centrum i Östra Ramlösa.
- Skapa attraktivare och mer stadsmässiga stationslägen med lokal service och en tydlig koppling mellan båda sidor av Maria station.
- Genomföra åtgärder som ökar tydligheten och orienterbarheten för trafikanter, till exempel vad gäller väjningsplikt, samt utforma gaturum och vägbredd efter hastighet och funktion.
- Förbättra tillgängligheten med kollektivtrafik, genom snabbare eller mer direkta linjer från de delar av staden som har svårt att nå verksamhetsområdena med kollektivtrafik. Utveckla hållplatslägen med vindskydd, sittplatser och bra gång- och cykelanslutningar.
- Stärka kapaciteten för godstrafik på vägnätet.
- Utbyggnad av HelsingborgExpressen och spårväg samt utbyggnad av en tågstation i Raus kommer att öka attraktiviteten i de berörda områdena.
- Vid behov stärka den tekniska infrastrukturen som el, fjärrvärme och fiber.
- Skapa eller använda befintliga nätverk och samverkansgrupper för att diskutera områdenas långsiktiga utveckling, klusterbildning och förtätning.

- Arbeta med detaljplaner för att underlätta för förtätning, antingen genom ändringar av befintliga detaljplaner, områdesbeskrivningar eller genom att ta fram nya detaljplaner. Redan idag är detaljplanerna förhållandevis flexibla i verksamhetsområdena. Längs med stråk och på platser där planerna inte tillåter förtätning kan vi i dialog med fastighetsägarna öka byggrätterna i området. Nya detaljplaner ska underlätta framtida förtätning. Vi bör överväga nyttan och syftet med mark som inte får bebyggas. Möjligheten för bredare användning och fler ändamål är önskvärd och ska eftersträvas, till exempel att kombinera verksamheter på bottenvåningen med kontor på övriga våningsplan. Vi ska även sträva efter att vara generösa med bebyggelse i flera våningar när det är lämpligt, även om det inte finns ett behov från början.



4.5. Ställningstaganden

Tillgången på mark är begränsad i Helsingborg och vi prioriterar därför verksamheter med hög personaltäthet och god yteffektivitet.

Vi arbetar med förtätning av befintliga verksamhetsområden och effektivt utnyttjande av marken.

Vi prioriterar verksamheter som stärker och utvecklar stadens näringsliv, bidrar till sysselsättningsutveckling och effektiv markanvändning. Vi ska erbjuda en variation av lägen och lokaler för verksamheter av olika slag och i olika tillväxtfaser.

Vi ska verka för att verksamheter lokaliseras så att transporter kan ske effektivt och negativa störningar minimeras.

Vi ska arbeta med att höja attraktiviteten i våra verksamhetsområden så att de fyller den funktion som förväntas och bidrar till kreativa och hälsosamma miljöer.

Arbetsplatser och besöksmål med regionalt upptagningsområde hänvisar vi i första hand till de regionala noderna Maria station, Ramlösa station och Helsingborg C.

Besöks- och personalintensiva verksamheter ska i första hand lokaliseras till utpekade områden, alternativt i lägen där en stor andel av Helsingborgs invånare når dem inom rimlig restid med kollektivtrafik. Här prioriterar vi kontor, utbildning, service, besöksmål och andra verksamheter med ett stort antal anställda eller besökare.

Vi vill minska risken för störningar och hänvisar verksamheter med stor omgivningspåverkan till Väla Södra och Vera Park där det är långt till närmaste bostad. Här tillåter vi inga nya bostäder närmare än 500 meter från det utpekade området.

Planbestämmelser i gamla och nya detaljplaner ska underlätta för ett flexibelt användande av mark och byggnader för verksamheter.

Riktlinjer för kommande planering finns i underlags-PM Arbete och näringsliv.

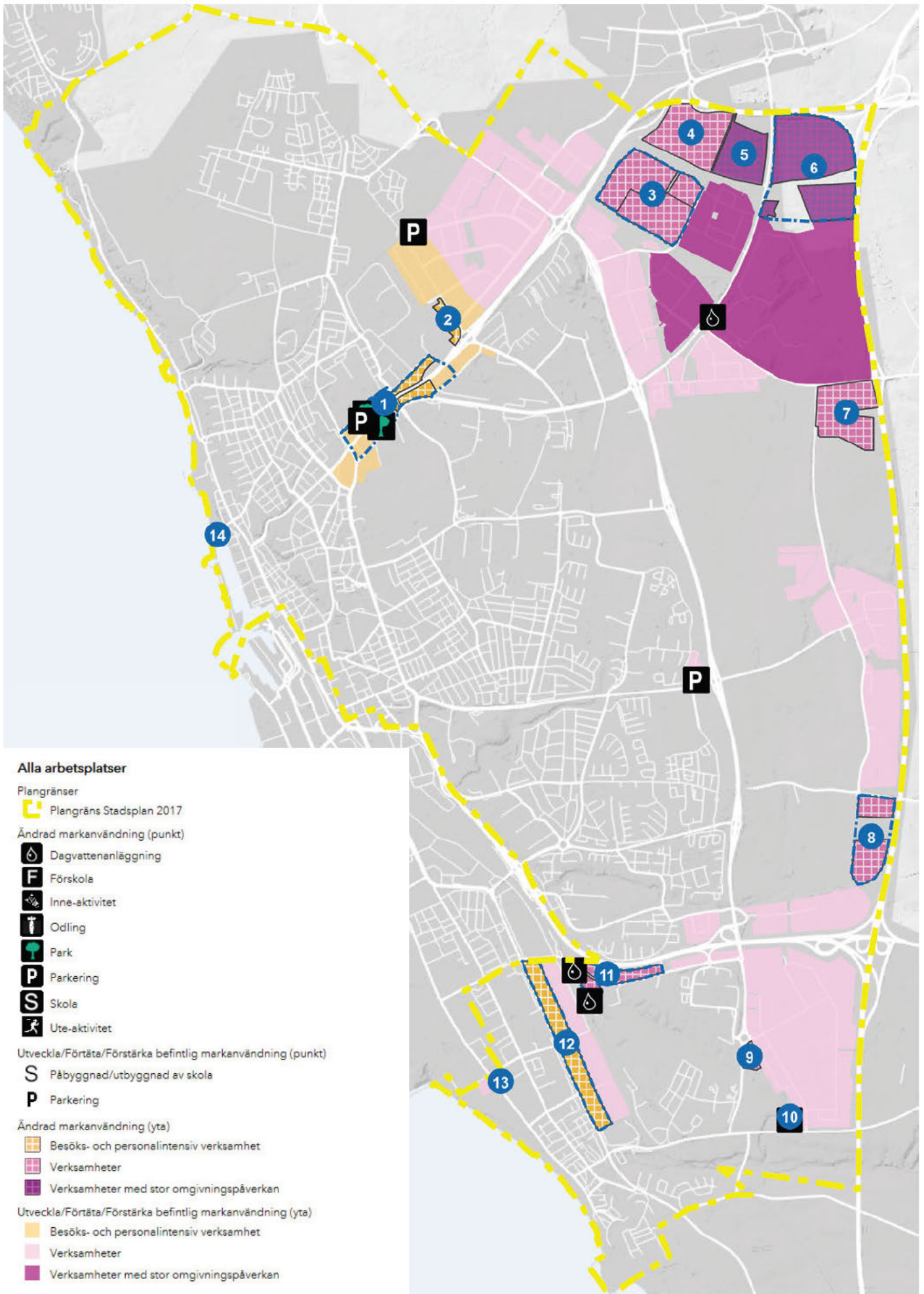


Område nr:	Användning i stadsplanen:	Markgöförhållanden:	Föresättningar:
1. Ängelholmsvägen	Besöks och personalintensiva verksamheter	Mestadels privat mark	Utmed såväl Ängelholmsvägen som Vasatorpsvägen finns en framtida spårvägssträckning utpekad. I både Ängelholmsvägen och Grenadjärgatan finns fjärrvärmeledning. Delar av området ligger på infiltrationskänsliga områden. Därför behöver särskild hänsyn tas så att inte grundvattnet förorenas vid eventuella olyckor. I området finns flera verksamheter där risker från verksamheterna bör beaktas. Ängelholmsleden är även en färdväg för farligt gods och riskerna kring färdvägarna bör därför också beaktas i det fortsatta planarbetet.
2. Södra Bergavägen	Besöks och personalintensiva verksamheter	Mestadels privat mark	Framtida spårvägssträckning pekas ut i Bergavägen. Bergavägen utgör även ett område med stora översvämningsrisker. Åtgärder för att fördröja vatten kommer förmodligen behövas utmed Bergavägen och på grönytorerna mellan Berga och Västra Berga. Höjsättning av gata och byggnader behöver studeras i det fortsatta planarbetet. I anslutning till området finns färdväga för farligt gods och riskerna kopplat till färdvägarna bör beaktas i det fortsatta planarbetet.
3. Brohult (Runt motorbanan)	Verksamheter	3/4 stadens mark	I södra delen av området ligger en motorbana. För att utveckla området behöver en nytt läge motorbanan utredas. Utmed Grusvägen finns en framtida spårvägslinje utpekad. Dagvattensystemet i Väla södra är redan idag tungt belastat. För att kunna bygga ut verksamhetsområdet måste dagvattenfrågorna utredas och nya fördröjnings- och reningsytor skapas. Väster om Välavägen finns även en fjärrvärmeledning. I anslutning till området finns färdväga för farligt gods och riskerna kopplat till färdvägarna bör beaktas i det fortsatta planarbetet.
4. Väla by	Verksamheter	Mestadels privat mark	Utmed Grusvägen finns en framtida spårvägslinje utpekad. Dagvattensystemet i Väla södra är redan idag tungt belastat. För att kunna bygga ut verksamhetsområdet måste nya fördröjnings- och reningsytor skapas. I området ligger idag Väla by. En förutsättning för utbyggnaden i området är att en plan för byns successiva omvandling till verksamhetsområde tas fram och följs. I norra kanten av området finns en luftburen högspänningsledning med skyddsavstånd. Delar av området ligger på infiltrationskänsliga områden. Därför behöver särskild hänsyn tas så att inte grundvattnet förorenas vid eventuella olyckor
5. Området väster om Välavägen	Störande verksamheter	Stadens mark	Dagvattensystemet i Väla södra är redan idag tungt belastat. Eftersom området ansluter till samma system är det nödvändigt skapa nya fördröjnings- och reningsytor. Norra delen av området är även utsatt för översvämningsrisk. Väster om området ligger Väla by. För att störande verksamheter ska kunna lokaliseras till området måste påverkan på bostäderna i byn. Om byn utvecklats till ett verksamhetsområde ökar möjligheterna till att lokalisera fler och mer störande verksamheter till området. Tvårs igenom området finns en luftburen högspänningsledning med skyddsavstånd. Väster om Välavägen finns även en fjärrvärmeledning. I anslutning till området finns färdväga för farligt gods och riskerna kopplat till färdvägarna bör beaktas i det fortsatta planarbetet. Området omfattas av biotopskyddsområde och trädriddar och stenmurar finns i området. Eftersom groddjur och fladdermus finns öster om Välavägen finns även risk för förekomst i området. Detta måste utredas i kommande planprocess

6. Norra Vera park (öster om Välavägen)	Störande verksamheter	Stadens mark	Dagvattensystemet i Väla södra är redan idag tungt belastat. Eftersom området ingår i samma system är det nödvändigt att nya fördröjnings- och reningsytor skapas. I norra kanten av området finns en luftburen högsprängningsledning med skyddsavstånd. Delar av området ligger på infiltrationskänsliga områden. Därför behöver särskild hänsyn tas så att inte grundvatten förorenas vid eventuella olyckor. I anslutning till området finns färdvägar för farligt gods och riskerna kopplat till färdvägarna bör beaktas i det fortsatta planarbetet. Området omfattas av ett biotopskyddsområde och stenmurar, trädriddar, fladdermöb och groddjur finns i området. Detta måste utredas i kommande planprocess
7. Truckstop	Verksamheter	Privat mark	I anslutning till området finns Naturresevatet Bruce skog, där flera känsliga vattendrag finns. I den framtida planeringen är det viktigt att hänsyn visas till naturreservatet. Dessutom måste ytor för rening och fördröjning av dagvatten utredas i området. Delar av området ligger på infiltrationskänsliga områden. Därför behöver särskild hänsyn tas så att inte grundvatten förorenas vid eventuella olyckor. Översvämningsrisk vid skyfall samt behov av utrymme för dagvatten. I anslutning till området finns färdväga för farligt gods och riskerna kopplat till färdvägarna bör beaktas i det fortsatta planarbetet.
8. Södra Långeberga	Verksamheter	Stadens mark	Området ligger i anslutning till Skånebanan, för vilken en utbyggnad för dubbelspår planeras. Innan de södra delarna av området kan byggas ut måste Skånebanans ytbekov ha utretts. Delar av området ligger på infiltrationskänsliga områden och inom ett vattenskyddsområde. Därför behöver särskild hänsyn tas så att inte grundvatten förorenas vid eventuella olyckor. Skyddsföreskrifter för området finns som stöd för kommande planarbete. Södra delen av riskerar att översvämmas vid större skyfall. Utredningsområdet för Trafikplatsen vid Ättekulla kan eventuellt innebära att en ny avfart skapas från trafikplatsen till Långebergavägen.
9. Ättekullarondellen	Verksamheter	3/4 stadens mark	I stadsplanen föreslås förbättrade kopplingar över Österleden till en servicepunkt. Delar av området ligger på infiltrationskänsliga områden. Därför behöver särskild hänsyn tas så att inte grundvatten förorenas vid eventuella olyckor.
10. Södra Ättekulla	Verksamheter	Stadens mark	Risk för översvämning i området. Därför krävs att fördröjningsytor skapas i det föreslagna naturområdet väster och norr om planområdet. Delar av området ligger inom ett vattenskyddsområde och intill ett vattendrag med avrinning till Råån. Därför behöver särskild hänsyn tas så att inte ytvatten förorenas vid eventuella olyckor. Skyddsföreskrifter för området finns som stöd för kommande planarbete.
11. Rusthällsgatan	Verksamheter	3/4 privat mark	I västra delen av området finns ett utredningsområde för trafik, som syftar till att skapa en koppling från Malmöleden till hamnen och för att möjliggöra en framtid HH förbindelse för vägtrafik. Innan utbyggnaden är möjlig måste trafiklösningens ytbekov vara utrett. För att avlasta Västkustbanans avrinningssystem måste fördröjningsytor skapas i området. Norr om Rusthällsgatan samt i Ekedalsvägen - Kummelgatan finns en fjärrvärmeledning. Om dessa flyttas vid en eventuell byggnationen av avfarten från Malmöleden bör de flyttas så att de maximerar den byggbara ytan för framtida fastigheter. Delar av området ligger på infiltrationskänsliga områden. Därför behöver särskild hänsyn tas så att inte grundvatten förorenas vid

12. Östra sidan av Landskronavägen	Verksamheter	Privat mark	Landskronavägen pekas ut som framtida sträckning för spårväg. Översvämningsrisken i området är stor från Lussebäcken och därför behöver fördröjningsåtgärder skapas längre upp i systemet. Flera begränsande passager finns utmed Lussebäcken som bidrar till att skapa en stora översvämningsytor. Hur risken från dessa kan minimeras behöver utredas i samband med framtida planarbete. Delar av området ligger på infiltrationskänsliga områden. Därför behöver särskild hänsyn tas så att inte grundvatten förorenas vid eventuella olyckor. I anslutning till området finns befintliga färdvägar för farligt gods och riskerna kopplat till färdvägarna bör beaktas i det fortsatta planarbetet. Området ligger även i anslutning till ett utredningsområde för framtida färdvägar för farligt gods. Riskerna från detta behöver därför beaktas i det kommande planarbetet.
13. Holger Danskes gata		Privat mark	Området ligger när Industry park of Sweden och riskerar att påverkas av eventuella risker från verksamheterna. Riskerna kopplat till närliggande verksamheter ska beaktas. I anslutning till området finns färdväga för farligt gods och riskerna kopplat till färdvägarna bör beaktas i det fortsatta planarbetet.
14. Gröningen	Verksamheter	Stadens mark	Området ligger inom ett område med översvämningsrisk från stigande havsnivåer.

Kartan visar befintliga och föreslagna områden för verksamheter en numerering av de nya områdena



5. Service och mötesplatser

Det här är en utkriven version av en digital karta. Länkar och dynamiskt innehåll som videor och interaktiva kartor är bara tillgängliga i onlineversionen på www.helsingborg.se/stadsplan2017

- 5.1. Centrum
- 5.2. Förskola och skola
- 5.3. Fritid och fysisk aktivitet
- 5.4. Områden med särskild användning
- 5.5. Stråk och barriärer
- 5.6. Teknisk infrastruktur
- 5.7. Ställningstaganden

I en tät stad med hållbart resande ökar behovet av närhet till både offentlig och kommersiell service. Den behöver finnas nära bostäder och vara lättillgänglig med gång, cykel och kollektivtrafik. Vår stadskärna, våra stadsdelscentrum och våra servicepunkter spelar en viktig roll i stadens struktur.

En ökande befolkning innebär att vi behöver nya förskolor och skolor. De tar relativt mycket yta i anspråk och måste vara tillgängliga och nås på ett enkelt och hållbart sätt. Vi ser att det finns stor potential i att samutnyttja både lokaler och uteytor; till exempel att skolgården kan användas för fysisk aktivitet även utanför skoltid eller att föreningslivet kan använda skol- och idrottslokaler. Det behövs även platser och anläggningar för fysisk aktivitet som också har stora krav på närhet.

Det finns områden med särskild användning och begränsad tillgänglighet men som ändå är en resurs för rekreation, aktivitet och möten. Det gäller till exempel kyrkogårdar och besöksmål.

Den tekniska infrastrukturen, som vatten, avlopp och el, är också en del av servicen. Vi bedömer att vi har god kapacitet i våra tekniska system



5.1. Centrum

Kartan visar stadsdelscentrum och servicepunkter.

5.1.1. Bakgrund

5.1.1.1. Utmaningar

Handel och service förändras i rask takt men stadens strukturer – i form av byggnader, centrumlokaler, torg och parker samt trafiknät för gång, cykel, kollektivtrafik och bilar – är tunga investeringar med lång livslängd.

Alla invånare behöver ha tillgång till en livsmedelsbutik oavsett om man äger en bil eller inte. För att uppnå ett hållbart samhälle behöver dock fler ha möjlighet att välja andra sätt än bilen för att ta sig till butiken. En lättillgänglig servicestruktur är en viktig nyckel för att kunna skapa en tätare stad, där ytorna för bilar kan minska (eller åtminstone inte öka) och där människor kan bli mindre beroende av att använda bilen.

5.1.1.2. Trender

Livsmedelsbutiker behöver idag ett stort kundunderlag för att överleva och små lokala butiker har en tuff konkurrens med stora butiker i bilorienterade lägen. Höga krav på sortiment och utbud har gynnat större butiker, samtidigt som näthandel med livsmedel och matkassar tar en ökande del av inköpen. Kunderna tar sig fortfarande oftast till en butik som finns nära men köptroheten är låg.

Samtidigt finns tecken på att lokala butiker och centrum åter kan få en starkare roll.

- Allt fler äldre invånare, färre personer med körkort och fler småhushåll gör att mindre mataffärer i närheten av bostaden får större betydelse.
- Ökande tidsbrist får människor att prioritera ett enkelt vardagsliv och många vill handla snabbare vilket gynnar mindre inköpsställen i närheten av bostaden.
- Nätbutiker med livsmedel kan komma att ersätta de större livsmedelsaffärerna. Mindre affärer får då en ökad betydelse som komplement till näthandeln.
- Varu- och paketutlämning sker med fördel i lokala centrum som är lätta att nå.

5.1.1.3. Kan vi planera för handel?

Staden kan inte planera fram handel men kan skapa långsiktiga förutsättningar för handelns utveckling. Besluten om etableringar fattas sedan av handlarna och livskraften avgörs av oss som är konsumenter. Staden kan underlätta genom var vi lokaliserar offentlig service som bibliotek och andra mötesplatser. Syftet med planering är att skapa långsiktiga förutsättningar för handelns utveckling. Vi vill också uppnå en handels- och servicestruktur med god tillgänglighet för invånarna och som underlättar hållbara resor.

5.1.1.4. Läge för stadsdelscentrum?

Stadsdelscentrum är viktiga mötesplatser i närområdet, och har särskilt stor betydelse för människor med svagare band till samhället. För att ett lokalt centrum ska ha långsiktig livskraft måste det både ha ett centralt läge med goda förbindelser till tätbefolkade bostadsområden och ligga intill bil- och kollektivtrafikstråk. Den fysiska utformningen av utemiljöerna ska upplevas som trygg. Det ska vara lätt att nå sitt centrum från bostaden men också vara enkelt att stanna till på väg hem från arbetet eller förskolan. Bra, säkra och trygga vägar för gående och cyklister är nödvändigt.

+ Visa en karta över tillgängligheten till lokala centrum i centralorten. Om avståndet är över 600 meter minskar andelen gående betydligt.

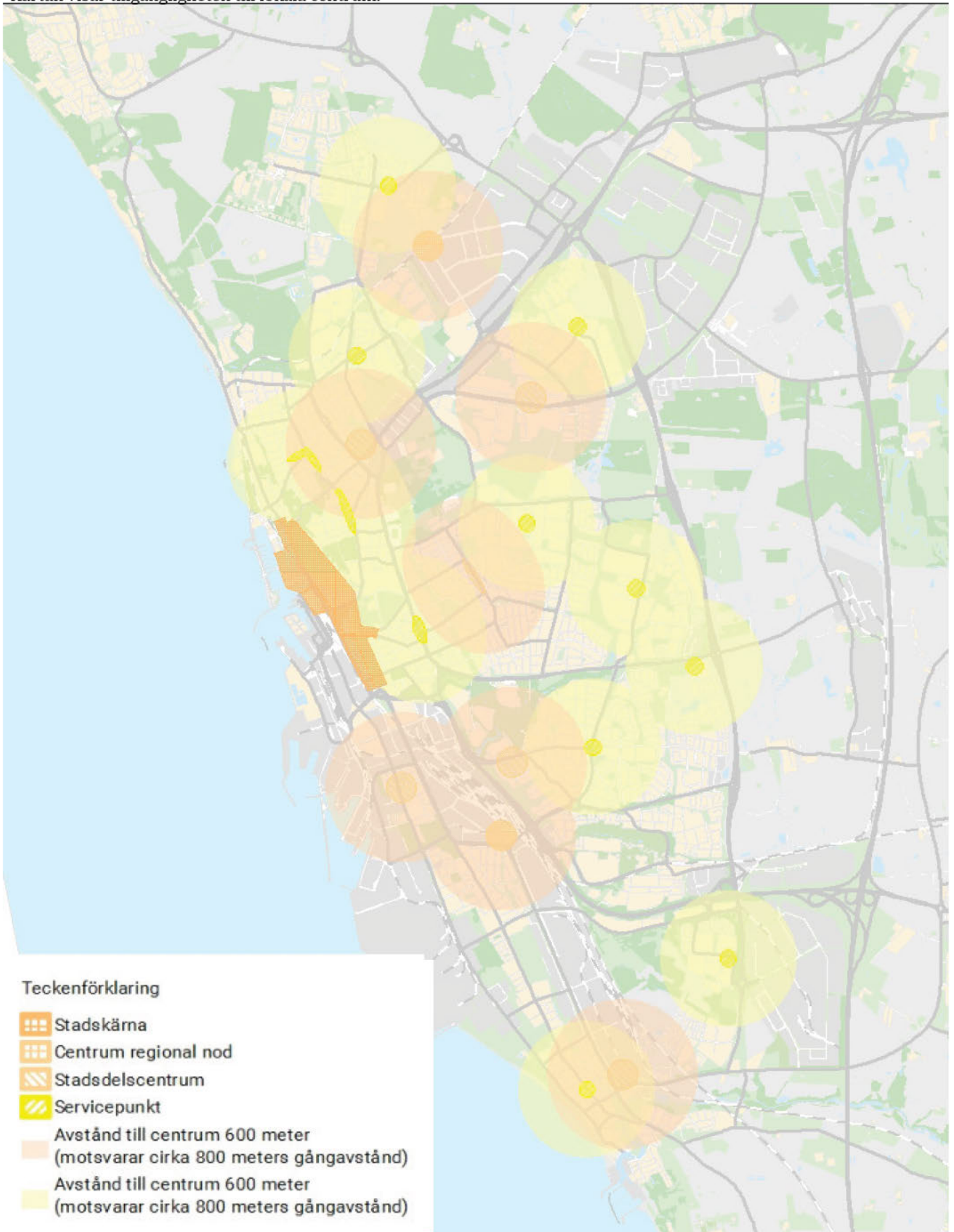
5.1.2. Förslag

I Helsingborg vill vi att det ska finnas olika typer av handels- och serviceplatser.

Stadskärnan är Helsingborgs största mötesplats och har en stark identitet med en delvis medeltida stadsstruktur. Stadskärnan har många roller - som historisk plats, turistmål, handelsplats och som plats för möten, kultur och aktiviteter. Här finns ett brett utbud och många boende, studerande och arbetande. Stadskärnan är lätt att nå för alla och Helsingborg C är den nod som nästan all kollektivtrafik passerar. Även Väla är en stark regional handelsplats med brett utbud men området ingår inte i stadsplanen.

En attraktiv och innehållsrik stadskärna är viktig för invånarna och för stadens dragningskraft på besökare och näringsliv. Ambitionen är att stärka stadskärnan som gemensam mötesplats och stadscentrum. I takt med att staden växer och





efterfrågan förändras behöver stadskärnan utvecklas med nya funktioner så att Helsingborg kan fortsätta vara ett starkt regionalt centrum.

De regionala noderna Ramlösa station och Maria station har hög tillgänglighet och ska bli ännu starkare bytespunkter i det framtida kollektivtrafiknätet. Barriärer, som skiljer dem från omgivande stadsdelar, behöver överbyggas tryggt och säkert. Noderna ska vara lättillgängliga både med kollektivtrafik och i gång- och cykelnätet. På sikt kan därför dessa noder utvecklas till lokala centrum med ett bra serviceutbud för både resande och kringboende och för de som bor och arbetar i den framtida täta bebyggelsen.

Ramlösa station är enkel att nå med både kollektivtrafik och bil. Det kan därför vara ett bra läge för till exempel nya publika idrottsanläggningar.

Stadsdelscentrum och servicepunkter är lokala platser som är viktiga för invånarnas vardagsservice. För att kunna utveckla dessa behöver vi samla offentligt och kommersiellt serviceutbud. Det blir då mer bekvämt och attraktivt för invånarna och verksamheterna kan stödja varandra. En bra livsmedelsbutik är avgörande för ett centrum överlevnad. Ett centrum behöver också fungera som lokal mötesplats med en trivsamt utemiljö som upplevs som trygg. En lättillgänglig servicestruktur är nödvändig om det ska gå att minska beroendet av bilar och parkering i staden.

Förslag på lägen för stadsdelscentrum som vi pekar ut bygger på:

- Hög befolkningstäthet idag eller många planerade bostäder på gångavstånd. Gärna också arbetsplatser i närheten.
- Dagens centrumstruktur med lokaler, torg med mera.
- Kollektivtrafiklägen med flera linjer eller stora strömmar av resande
- Tydliga rörelsestråk där det är enkelt för gående och cyklister att nå kringliggande bostäder och arbetsplatser på ett trafiksäkert och tryggt sätt.
- Ett omland som ger stora passerande rörelseströmmar.

Vi vill prioritera centrumlägen för bibliotek, träffpunkter och andra publika verksamheter. Staden har en viktig roll men kan inte ensam påverka. För att kunna behålla och utveckla ett stadsdelscentrum behöver staden, fastighetsägare, handlare och andra verksamhetsutövare arbeta tillsammans och stötta varandra. Vi ska skapa trygga och säkra miljöer genom att, i enlighet med livskvalitetsprogrammet, uppmuntra ökad mänsklig närvaro som bidrar till upplevelsen av trygghet i stadens offentliga rum.

Flera stadsdelscentrum har i dagsläget svårt att hävda sig i den starka konkurrensen från stora handelsplatser och livsmedelsbutiker som är enkla att nå med bil. Vi ser ändå att stadsdelscentrumen med vardagsservice och fritidsaktiviteter har en viktig roll också i framtidens stad.

Stattena är ett innehållsrikt centrum med ett tätbefolkat omland och många passerande busslinjer. Drottninghög är ett stadsdelscentrum med mindre utbud, men många personer bor i närheten och det ligger intill ett större stråk. Råå handelsplats har idag alltför svaga kopplingar till kringliggande bostads- och verksamhetsområden för att fungera som lokalt centrum. Rollen som stadsdelscentrum förutsätter bättre kollektivtrafik och en större bostadsutbyggnad i närområdet.

Vi pekar också ut så kallade servicepunkter, där vi ser en fördel med att placera service. De flesta är tidigare stadsdelscentrum vars utbud minskat, men vi visar också ett par nya lägen. Genom att peka ut servicepunkter vill vi uppmuntra till samlokalisering och stärka möjligheterna för lokal service i dessa områden. Servicepunkterna är inte lika starka som centrumlägena eftersom befolkningsunderlaget är mindre, möjligheterna för bil- och kollektivtrafik är sämre eller utbudet av service och lokaler är mindre.

5.1.2.1 Handelsutveckling

Idag fattas besluten kring handel i staden oftast i samband med att en aktör ställt en fråga om etablering. I det skedet är det svårt att föra in resonemang om kundperspektivet och om hållbart resande. Hur vi långsiktigt hanterar tillgången till dagligvaror i staden, behovet av att minska bilberoendet och hur vi hanterar de snabba förändringarna inom handeln behöver diskuteras i samverkan med branschens aktörer. Vi behöver fortsätta samarbetet mellan staden och handelns investerare och aktörer för att

- öka kunskapen om handelns villkor i kommunen

- fastighetsägare ska kunna planera sina investeringar utifrån kunskap om kommunens planering
- handelsföretag ska veta spelreglerna i förväg
- integrera ett kund- och invånarperspektiv och behovet av att minska bilresandet

5.2. Förskola och skola

Kartan visar föreslagna nya skolor och förskolor, och de befintliga skolor och förskolor där det finns utrymme att bygga till. Vissa skolor och förskolor är alternativa placeringar till varandra, och det redovisar vi i texten nedanför. Vi visar också de utbyggnadsområden där det behövs yta för förskola och/eller skola, men där platsen inte är bestämd. Det får göras i kommande planering.

5.2.1. Bakgrund

5.2.1.1. Nuläge och befolkningsprognoser

Idag finns det 14 000 elever i Helsingborgs grundskolor och 7-8 000 barn i förskolan. En stor del av de kommunala grundskolorna och förskolorna i centralorten är fullbelagda och kan inte utökas på den plats där de ligger. Befolkningsprognoser visar att Helsingborg kommer att öka med 500 till 700 elever per år i grundskolan. För förskolan är motsvarande siffra 150 till 200 barn per år.

5.2.1.2. Utmaningar

När Helsingborg växer ökar kraven på planering av skolor och förskolor, men utmaningarna är flera. Eftersom bostadsbyggandet är marknadsstyrt är det svårt att veta när bostäder kommer att byggas. En annan osäkerhet är att eleverna kan välja en annan skola än den som ligger i närområdet. Det kan vara svårt att hitta tillräckligt stora ytor för förskolor och skolor i innerstaden, där det både sker förtätning och där allt fler barnfamiljer väljer att bo.

Antalet barn som går i skola och förskola i ett område varierar över tiden. Samtidigt tar det minst 2 år att färdigställa en skola eller förskola. Med flexibla skol- och förskolelokaler och platser kan de under perioder användas till annat för att sedan åter användas som skola när behovet uppstår.

5.2.1.3. Barn och ungas behov av fysisk aktivitet

Barn och unga behöver minst 60 minuters måttlig fysisk aktivitet per dag. Skol- och förskolegårdar har därför stor betydelse för att barn ska kunna mötas och vara aktiva. Ju högre kvalitet på skolgården i form av grönska och väl planerade lektytor, desto mer tid spenderar barnen utomhus. Det innebär stora ytor där det går att använda befintlig grönska och där barnen kan vara aktiva utan att trängas. För att kunna undervisa även utanför skolgården är det viktigt att det är nära till natur, park och andra gröna friytor.

5.2.2. Förslag

Vi bedömer att det behövs 10-12 kommunala grundskolor och 10-12 kommunala förskolor. Vår bedömning bygger på uppskattningar och prognoser av befolkningsökning och bostadsbyggande fram till 2035. Skolorna behöver stora sammanhängande ytor som det är ont om i den redan bebyggda strukturen, och därför är det viktigt att prioritera skolan på de platser vi har pekat ut. Förskolor kräver mindre yta, och därför är det först i kommande planering vi kan avgöra det faktiska behovet.

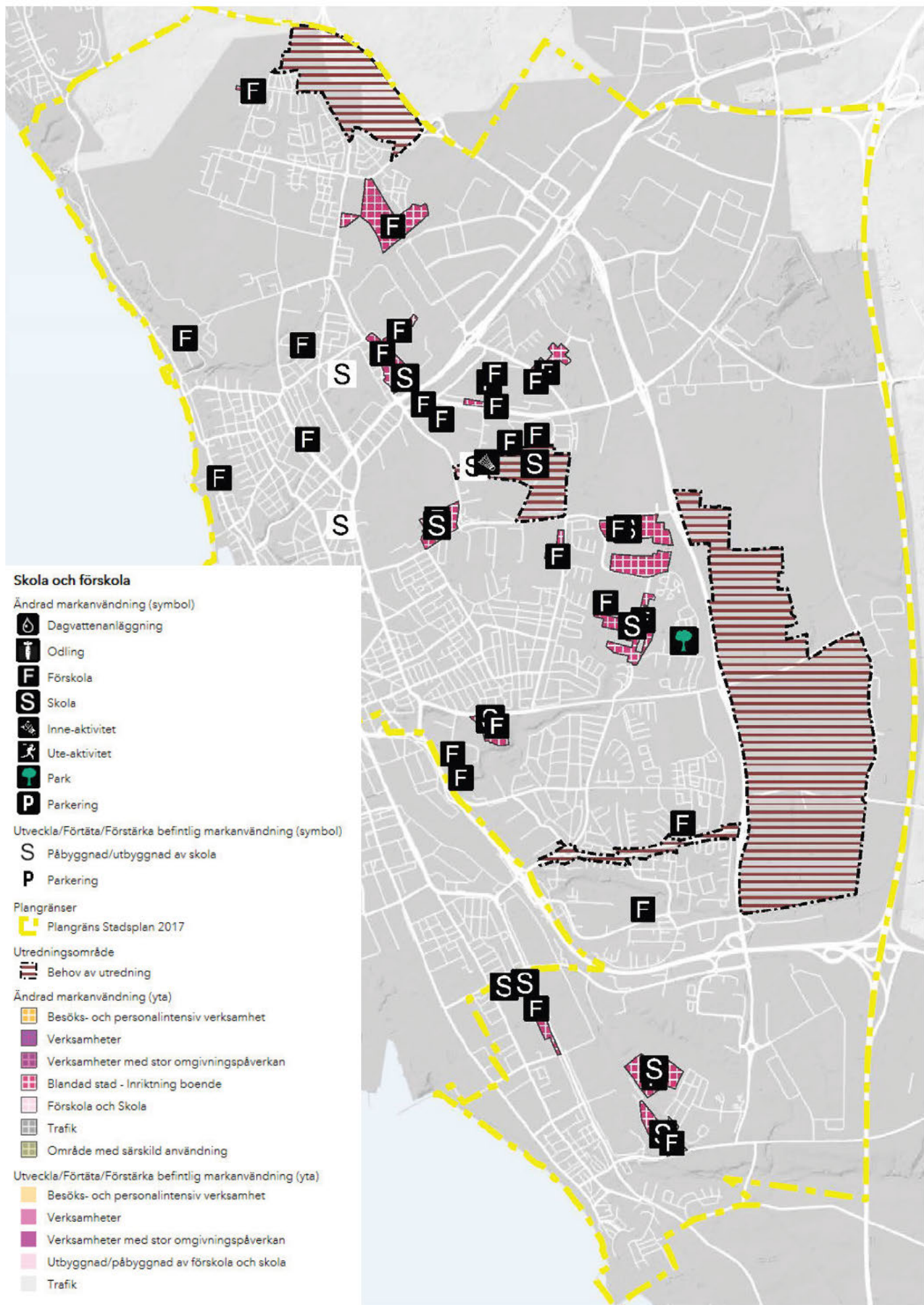
Inom stadsplanens område föreslår vi 8 nya skolor. Två av dessa, vid Landskronavägen respektive Raus, är alternativa lägen till varandra. Placeringen av en ny skola för Drottninghög – Dalhem – Fredriksdal är inte färdigutredd, och därför finns ett utredningsområde som omfattar norra delen av koloniområdet Brytstugan, delar av Fredriksdalsparken, Kubikskolan (före detta Fredriksdalskolan) och Filbornaskolan. I området ska platsen för ny skola och förskola, och utveckling av de befintliga skolorna Kubikskolan och Filbornaskolan, utredas vidare tillsammans med behovet av stråk och kopplingar. Eftersom behovet av en ny grundskola är stort i centrala Helsingborg har detaljplanearbete för Mejeriet, med bland annat skola, förskola och bostäder, redan påbörjats.

Vi visar lämpliga platser för totalt 30 förskolor, vilket är betydligt mer än det uppskattade behovet. Det finns flera skäl till det. De föreslagna ytorna för förskolor är planerade som ganska stora enheter, vilket kanske inte alltid är genomförbart, till exempel med hänsyn till vem som äger marken. Det finns dessutom redan idag brist på förskoleplatser i till exempel centrum och på Tågaborg. Ibland handlar det om två alternativa placeringar för en ny förskola, som i Drottninghögsparken. Det finns också en del förskolor som skulle behöva ersättas med nya eller mer permanenta lösningar.

Det är redan trångt på förskolor och skolor i centrala staden (Centrum, Slottshöjden, Olympia och Tågaborg), och även om vi inte föreslår nya utbyggnadsområden för bostäder här så räknar vi med en förtätning i det befintliga bostadsbeståndet. Blir det många fler barn i området kan det bli svårt med skolförsörjningen. En ny skola inom H+-området skulle kunna möta behovet.

Utöver det kommer ytterligare skolor behövas inom området för FÖP H+, där det planeras 5000 nya bostäder (men som ligger utanför stadsplanens område). Om det blir bostäder i utredningsområdena Östra Ramlösa och nordöstra Marias-

Kartan visar föreslagna nya skolor och förskolor, samt förskolor och skolor med utbyggnadsmöjligheter.



taden kommer där att behövas både skolor och förskolor.

På kartorna i stadsplanen visar vi inte skolor som redan är under planering eller byggnation.

5.2.2.1. Nära till skolan

Skolor och förskolor ska finnas där barnfamiljerna bor. Vi föreslår platser för framtida skolor och förskolor i hela centralorten, både i befintliga stadsstrukturer och i nybyggda områden. Platser som har stor brist på ytor och som samtidigt måste ta emot fler elever de närmaste åren är centrala staden (inklusive H+ området), Tågaborg och Stattena.

5.2.2.2. Storlekar och volymer

För framtida skolor räknar vi med 550 elever per skola, en byggnad på 5 000-7 000 m² och en tomt på

15 000-20 000 m² inklusive byggnad. För en förskola räknar vi med 150-200 elever per enhet, en byggnad på 2 000 m² (ungefär 10 m² per barn) och en tomt på 5 000-6 000 m² inklusive byggnad. Utformning och antal våningar bestäms inte i stadsplanen, utan i kommande planering.

5.2.2.3. Samnyttja mark och lokaler

För att skapa mervärden i våra stadsdelar och använda mark så effektivt som möjligt vill vi samnyttja mark och lokaler.

Ett sätt att samnyttja lokaler är att bygga på höjden. Ett annat sätt kan vara att samnyttja stadens lokaler för olika funktioner, där det kan ske möten mellan generationer, mellan människor från olika delar av staden, mellan offentlig service och ideella föreningar och så vidare. Vi ser också möjligheter till samnyttjande om skolor och idrottshallar byggs samtidigt och nära varandra. Skolgårdar kan vara en resurs för elever på kvällar och helger. Gröna ytor och platser utanför skolgårdar kan ge ett mervärde för skolorna. En ökad användning av parkmark innebär dock att slitage eller störningar ökar vilket ställer särskilda krav på drift, skötsel och finansiering.

Ett samnyttjande av skolgård och grönstruktur kan göra det möjligt att acceptera något mindre ytor än rekommenderat för skolgård. I de fall där behovet av en skola är mycket stort vill vi att det ska vara möjligt att avvika från rekommendationen för friytor om de kompenseras med högre kvaliteter på en mindre yta. För att kunna samnyttja skolgårdar och grönstruktur krävs det att de ligger nära varandra och utan barriärer.

En tillräckligt stor friyta ger barn möjlighet att dagligen vara ute och röra på sig vilket främjar kreativt lärande och en god fysisk hälsa. Friytan ska ligga i direkt anslutning till byggnaden (upp till årskurs 6) medan äldre barn ska kunna nå den utan att passera till exempel en trafikerad gata. Utemiljön ska vara tillräckligt stor och flexibel för att ge övning i problemlösning, motorik och kreativitet. För att barn ska kunna utveckla sin lek och sitt sociala samspel visar forskning att den totala storleken på friytan bör överstiga 3000 m². En bra och varierad utemiljö inspirerar även personalen i det pedagogiska arbetet.

Boverket och Socialstyrelsen rekommenderar 40 m² friyta per barn i förskolan och 30 m² friyta per barn i grundskolan. Vi ska ta fram riktlinjer för att få samsyn kring kvantitet och kvalitet för skolor och förskolors utemiljöer i Helsingborg.

I stadsplanen föreslår vi att koloni- och odlingslotsområden ska vara mer tillgängliga och attraktiva för stadens invånare. Vi är positiva till att man utreder möjligheterna att samnyttja marken genom att placera exempelvis förskolor och andra publika verksamheter eller mötesplatser inom områdena.

5.2.2.4. Gymnasieskolor

Lokalisering av gymnasieskolor har inte samma anspråk på friytor med mera som förskola och skola, och de är därför friare i sina möjligheter till etablering. En grundtanke för etablering för kommunala gymnasieskolor är att fortsätta utveckla befintliga områden. Skolor med särskilda behov av lokaler eller ytor ska även kunna etableras i lägen där en stor andel av eleverna kan nå dem med kollektivtrafik, till exempel i områden för besöks- och personalintensiva verksamheter vid de regionala noderna och i centrum.

5.3. Fritid och fysisk aktivitet

5.3.1. Bakgrund

5.3.1.1. Fysisk aktivitet för ökad folkhälsa

Att vara fysiskt aktiv handlar om såväl organiserad träning som vardagliga aktiviteter som att cykla, promenera eller leka. Fysisk aktivitet har många positiva effekter som bättre kondition och hälsa, mentalt välbefinnande och starkare immunförsvar. För barn leder fysisk aktivitet till bättre skolresultat, utveckling och självkänsla. Människor är också mer fysiskt aktiva om det finns möjlighet till motion nära hemmet eller arbetsplatsen. Platser för fysisk aktivitet är viktiga mötesplatser.

5.3.1.2. Nuläge och våra utmaningar

En av Helsingborgs främsta utmaningar inom hälsa och miljö handlar om att få fler människor i rörelse. Tendensen i samhället i stort är att barn rör sig allt mindre på egen hand i staden, till och från skola, aktiviteter och på fritiden.

I Helsingborg ser vi däremot att ungdomars aktivitet i föreningslivet har ökat under åren 2012-2015. Det gäller främst ungdomar i högstadiet, där vi ser att aktiviteten har ökat mest i idrottsföreningar och särskilt inom individuella idrotter, enligt forskningsstudien Ung livsstil (2016). Samtidigt ser vi att den spontana aktiviteten också ökar, det vill säga att man rör sig på egen hand utan att delta i organiserad verksamhet. Förklaringen till att fler ungdomar är aktiva, såväl spontant som organiserat, kan vara resultat av satsningar på möjlighet till fysisk aktivitet. Skillnaderna är däremot stora mellan olika stadsdelar vilket är en utmaning som vi måste hantera när vi planerar utbudet av aktiviteter i ett övergripande perspektiv.

Vi ser en ökad grad av spontan och självorganiserad aktivitet med nya sätt att röra sig och nya aktiviteter. Utövarna ställer högre krav på att det ska vara flexibelt, enkelt och tidseffektivt att vara aktiv vilket gör att många använder stadsrummet i större utsträckning. Samtidigt lever vi i en attraktiv region i en stad som växer, vilket innebär att vi ska få plats med fler människor och aktiviteter på samma yta. Det innebär att vi måste samordna aktiviteter och samnyttja ytor för både spontana som organiserade aktiviteter, såväl utomhus i stadsrummet som i fasta utomhus- och inomhusanläggningar.

Det finns god tillgång till aktiviteter i norra delen av staden, men vi behöver utveckla i de södra delarna. Framför allt Närlunda, Ramlösa, Planteringen, Högasten, Åttekulla och Råå har jämförelsevis mer begränsat utbud. Därför är det viktigt att vi strävar efter en jämnare geografisk spridning.

5.3.1.3. Aktivitet för alla

Det är viktigt att vi ser till att de platser vi planerar för aktiviteter blir platser där alla kan mötas på lika villkor oavsett könsidentitet, funktionsvariation samt socioekonomisk eller kulturell tillhörighet. På så sätt kan aktiviteterna bidra till att minska mentala och fysiska barriärer och motverka segregation. Platser för aktivitet är mötesplatser där man kan mötas mer kravlöst än på andra platser i samhället. Det är också viktigt att mötesplatserna är trygga så att möjligheten att delta inte begränsas av otrygghet eller risk att bli utsatt. För att skapa bra platser för fysisk aktivitet, rekreation och möten är det viktigt att vi ger möjlighet till delaktighet och dialog med invånarna.

5.3.2. Förslag

5.3.2.1. Behov till 2035

Utbudet av platser för fysisk aktivitet måste öka i den takt som staden växer. Det gäller i såväl befintliga stadsdelar som i nya utbyggnadsområden. Vi behöver plats för 7 nya hallar för inomhusaktiviteter. Vi behöver 5 platser för utomhusaktiviteter där det till exempel kan finnas fotbollsplaner, multiarenor, ytor för spontanidrott eller aktivitetsfält. Vi behöver också större anläggningar som ishall, arena eller badhus. Området kring Ramlösa station är en passande plats för det.

För barn upp till 12 år är det viktigt att kunna aktivera sig spontant eller tillsammans med förening i sitt närområde. I de större utbyggnadsområdena är det därför viktigt att de större ytorna för aktiviteter pekas ut tidigt. Exakt vilka aktiviteter ytorna ska användas till avgörs i senare planering. För mindre ytkrävande aktiviteter såsom lekplatser, utegym och motionsspår hanterar vi placering och utformning i mer detaljerade handlingsplaner för aktiviteter.

I stadsplanen föreslår vi att koloni- och odlingslotsområden ska vara mer tillgängliga och attraktiva för stadens invånare. De kan med fördel innehålla ytor för samvaro och rekreation, exempelvis lekplatser eller andra aktivitetsytor.

5.3.2.2. Att kunna nå aktiviteter

För att uppmuntra fler invånare till att motionera ska vi se till att det finns aktiviteter nära bostäder och att de kan nås på ett hållbart, säkert och tryggt sätt med gång, cykel eller kollektivtrafik. Genom att satsa på ett nätverk av gröna

gång- och cykelstråk kan vi koppla samman målpunkter och stadsdelar. Större anläggningar som ishall och badhus ska placeras i kollektivtrafikhärlägen i områden för personal- och besöksintensiv verksamhet så att de enkelt kan nås av besökare från andra delar av staden och regionen.

5.3.2.3. Lokalisering av aktiviteter ger kvaliteter

Vi ska uppmuntra spontana aktiviteter genom att göra aktiviteterna synliga och tillgängliga i närområdet. Det är viktigt att aktiviteterna riktar sig till en bred målgrupp och även tar fasta på otraditionella lösningar, exempelvis att placera olika idrotter på samma plats, att aktiviteter kan ske längs med vägen och att vi använder den potential som finns i grönytor för att tillgodose behovet av rörelse och aktivitet. Aktiviteterna kan placeras längs stråk som knyter ihop staden och där många människor rör sig. De kan vara en attraktion som lockar besökare och skapar möten mellan generationer och människor från olika delar av staden. Vi vill även samnyttja platser genom att placera ytor för fysisk aktivitet i anslutning till varandra och därmed skapa fler kvaliteter i människors vardag. En ökad tillgång till och användning av multifunktionella ytor, där aktiviteter pågår under större delar av dygnet, kan av boende i omgivningen upplevas som störande vilket får utredas i den fortsatta planeringen. Vi ska även se till att tillgodose människors behov av platser för stillsam rekreation, lugnare aktiviteter eller vila. När vi skapar nya mötesplatser ska vi ta utgångspunkt i invånarnas behov och om möjligt göra det tillsammans för att ge möjlighet till inflytande och delaktighet. Genom att lokalisera aktiviteterna på rätt platser kan vi öka människors livskvalitet och skapa attraktiva och mer levande stadsdelar.



5.4. Områden med särskild användning

Kartan visar områden med särskild användning som till exempel kyrkogårdar, idrottsplatser och besöksmål. I vissa fall behöver de kompletteras med fler funktioner, till exempel med skola och förskola eller dagvattenhantering.

5.4.1. Bakgrund

Det finns områden i staden som har särskilda funktioner och begränsad tillgänglighet men som ändå är en viktig resurs för rekreation, aktivitet och möten. Hit hör till exempel idrottsplatser och kyrkogårdar, men också Fredriksdal och Sofiero. Fredriksdal och Sofiero är stadens mest besökta platser, men har stängsel och entréavgift under delar av året. Olympia Park och Folkets park/Sundspärlan är fritt tillgängliga för allmänheten och lockar många med idrott, evenemang, park och kulturmiljöer. Helsingborgs ridhus, Gustavslunds gård och Pålsjö gård är viktiga mötesplatser för ryttare. Omgivande betesmarker och markvägar ger möjlighet till rekreation och promenadmöjlighet även för dem som inte har häst.

5.4.2. Förslag

I en tätare stad behöver även områden med särskild användning kunna innehålla fler funktioner och fungera på mer än ett sätt och för fler än en målgrupp. En del av områdena är omgärdade av stängsel med grindar och har begränsade öppettider. Vi vill att områdena ska vara mer tillgängliga och om möjligt öka öppettider, ta bort stängsel och entréavgifter.

Kyrkogårdar är för många en rekreativ och grön oas i en tät stad. I fortsättningen bör vi skapa möjligheter att promenera genom kyrkogårdarna och koppla samman dem med de gröna promenadstråken. [Läs mer under 6.3. Gröna stråk.](#)

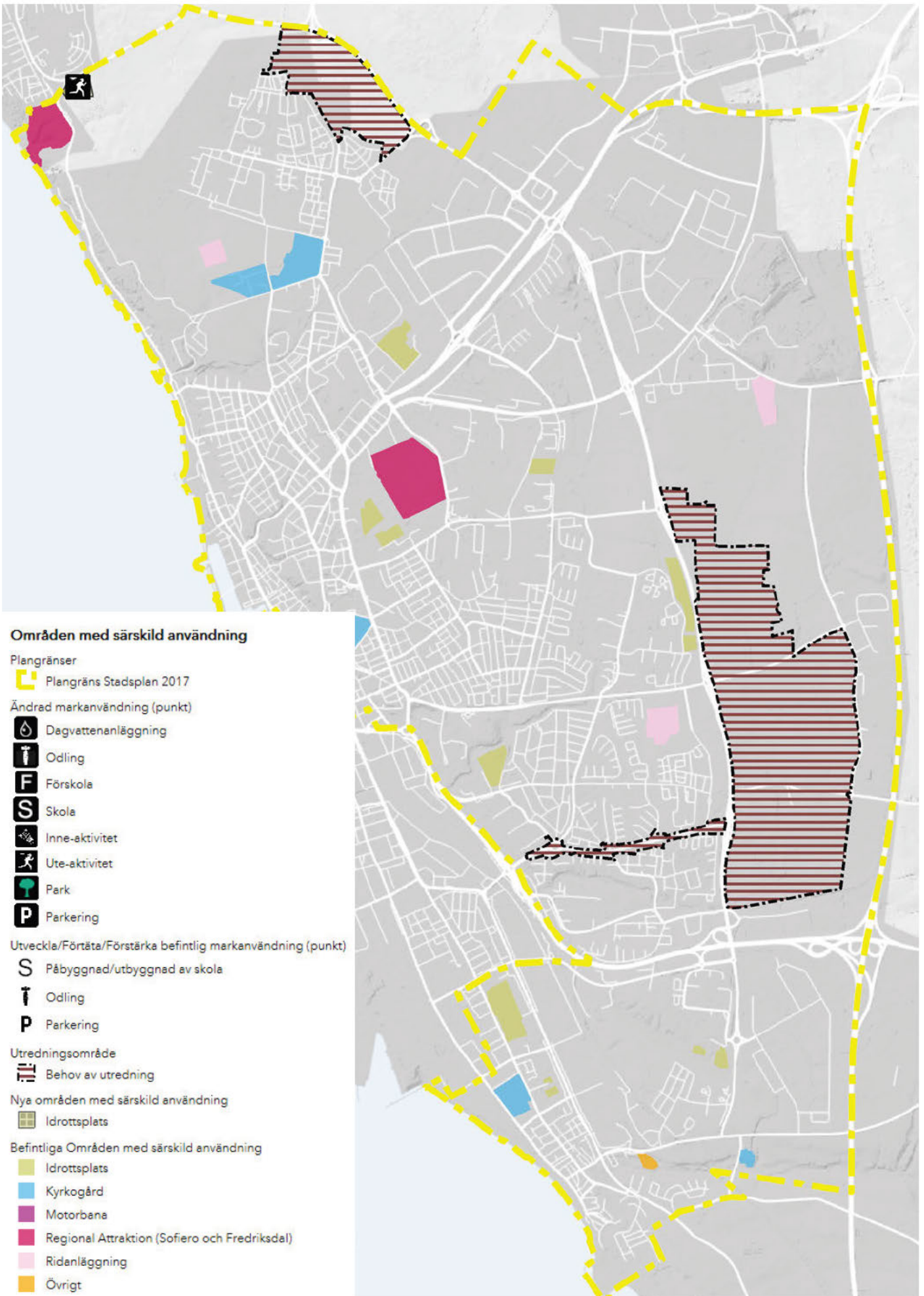
Idrottsplatser ska bli tillgängligare även för dem som inte är organiserade inom klubbar och föreningar. Idrottsplatserna ska fungera för fler sporter och aktiviteter än idag.

Olympia Park är en stor aktivitets- och mötesplats med inriktning på sport och evenemang med konstgräsplaner, idrottsoas samt närhet till park och natur. De stängsel som tidigare omgärdade platsen har tagits ner vilket ger en ökad öppenhet, tillgänglighet och goda förutsättningar för ökade rörelser genom området. Olympia Park kan kompletteras med ytterligare aktiviteter för spontanidrott för att bredda utbudet utan att inkräkta på natur eller park. Området har potential för samnyttjande av rekreationsytor för eleverna i den föreslagna skolan och förskolan i före detta Mejeriområdet, men också för boende i centrum.

Fredriksdal och Sofiero är Helsingborgs stora turistmål och mötesplatser för boende och besökare. Områdena har stängsel med grindar, särskilda öppettider och entréavgifter under delar av året. Om vi vill öka tillgängligheten behöver vi se över detta så att fler invånare kan uppleva de gröna miljöerna och passera igenom på ett enklare sätt.

Folkets park med Sundspärlan är en av stadens äldsta parker med flera byggnader från början av 1900-talet. Parkens läge i staden, dess storlek, inom- och utomhusscen gör den lämplig för större evenemang, konserter och liknande. Området ska även i fortsättningen kunna vara en grön samlingsplats i kombination med skola, förskola och bostäder.

Helsingborgs ridhus, Gustavslunds gård och Pålsjö gård är anläggningar som erbjuder ryttare möjlighet att utöva sin sport. Gårdarna med markvägar ska även i framtiden vara en resurs för ridning och vara tillgängliga för allmänheten för promenader.



5.5. Stråk och barriärer

Bilden visar exempel på hur den täta staden kan kopplas samman med upplevelserika stads- och aktivitetsstråk och var staden behöver byggas samman med stadskopplingar.

Att skapa stråk och överbrygga barriärer är centralt för att uppnå en socialt hållbar stad. Social hållbarhet i stadsmiljön handlar om att invånarna har möjligheter att samspeka och möta andra människor, ett fungerande vardagsliv, identitet och upplevelser, tillgång till gröna miljöer och om hur väl stadens delar hänger samman med varandra. Det handlar om att alla ska ha tillgång till stadens rum och uppleva att staden är tillgänglig. Därför är det viktigt att vi skapar möjligheter för människor att röra sig mellan olika stadsdelar och inte enbart i den egna stadsdelen.

Barn och ungas behov och äldres perspektiv är viktiga infallsvinklar. När man betraktar stadsmiljön med social hållbarhet för ögonen är det viktigt

- att alla enkelt kan nå vardagsfunktioner som arbete, skolor, fritidsaktiviteter och vardagsservice,
- att stadens struktur med stråk, platser och målpunkter bidrar till att människor med olika bakgrund korsar varandras väg och att staden erbjuder trygga platser där man både passerar och har skäl att stanna till en stund så att möten kan uppstå
- att människor kan vara stolta och identifiera sig med sina platser och stråk i staden och
- att staden är sammanbunden med gena och trygga stråk för gång och cykel, och att stråken överbryggar barriärer mellan närliggande stadsdelar och målpunkter av olika slag.

Upplevelsen av trygghet i ett område är förknippad med människor som bor och vistas där. Det är därför viktigt i all stadsplanering att ta hänsyn till faktorer som påverkar människors upplevda trygghet. Vi kan skapa ökad livskvalitet genom att uppmuntra mänsklig närvaro som ger oss trygghet och får oss att vistas mer i våra gemensamma rum. För att uppfylla detta behöver stadens olika delar och målpunkter vara väl sammankopplade. Stadsdelscentrumen behöver vara en del av gena och trygga stråk så att människor kan passera och bidra till en ökad trygghet.

Helsingborg har stora barriärer i form av trafikerade vägar och järnvägar, landborgens branta slänter och inhägnade områden med verksamheter, koloniområden och besöksparker. Det finns också storskaliga verksamhetsområden med breda vägar för tunga fordon, där det saknas gång- och cykelbanor för dem som inte kör bil.

För att integrera stadsdelar behöver vi dels skapa stråk som många vill använda och vistas i, dels överbrygga barriärer mellan stadsdelar och till målpunkter. Det behövs sammanbindande stråk av olika karaktär, både rekreativa stråk och snabba, gena kopplingar för gående och cyklister. I några fall är barriärerna så starka att vi behöver skapa "stadskopplingar" där det nya stråket också stöds av ny bebyggelse så att staden länkas samman. Sådana stadskopplingar kan ge nya lägesförutsättningar och skapar möjligheter för utveckling i stadsdelar som idag är avskilda.

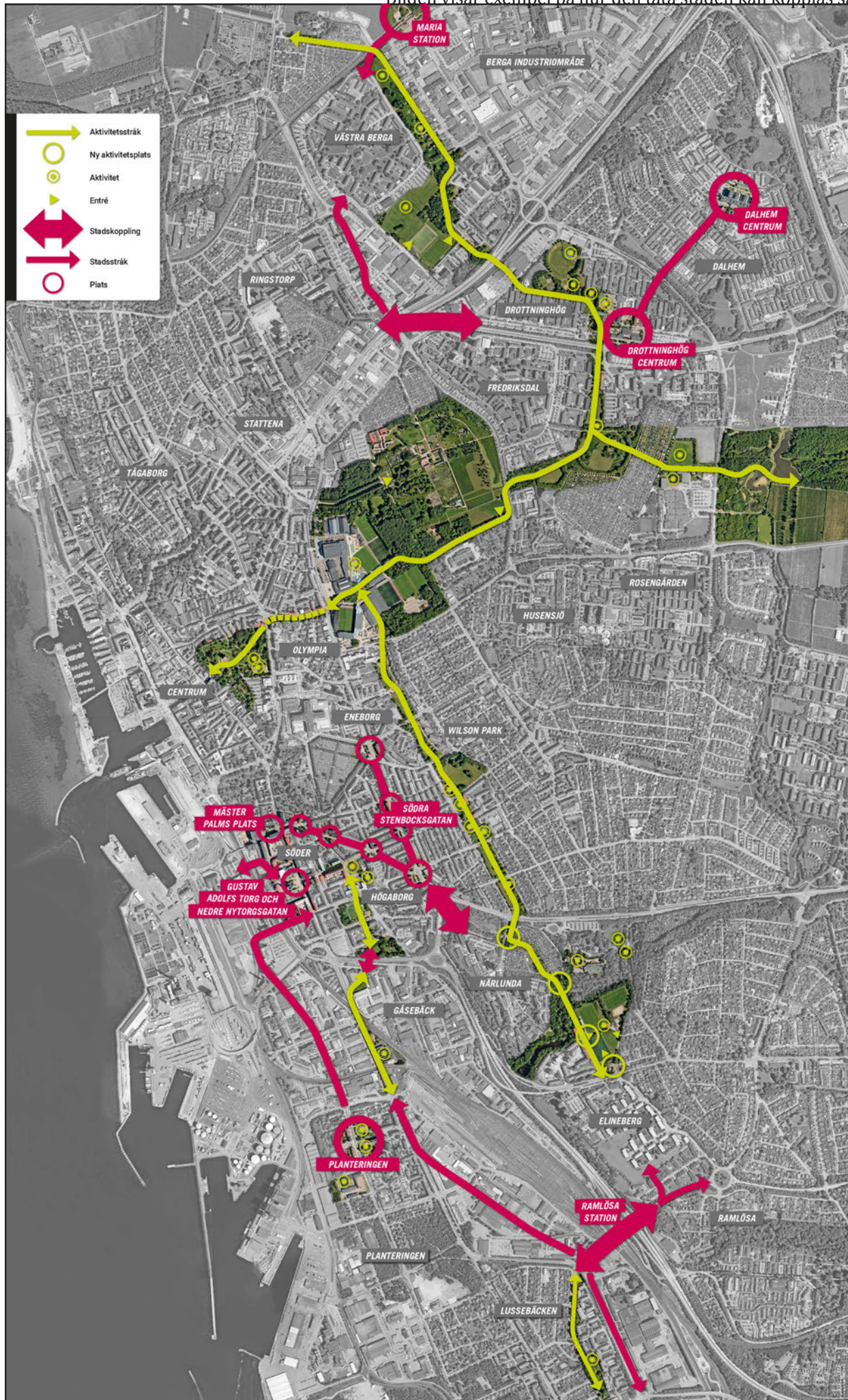
Bilden till höger visar några "pilotstråk" som har prioriterats utifrån att:

- de förbinder stadsdelar med hög befolkningstäthet eller där högre täthet föreslås
- de skapar ny struktur och starka kopplingar för stadsdelar som idag avskämmas av stora barriärer och har svaga samband, som upplevs som otrygga, med omgivande stadsdelar
- de ger nya rekreativa kvaliteter och kopplingar i tätbefolkade stadsdelar och områden som förtätas

Aktivitetsstråk – ger möjlighet att röra sig i ett rekreativt och grönt stråk med många möjligheter till aktiviteter. Det mesta finns redan idag, men några länkar saknas. Nya platser och aktiviteter kan skapas och dagens aktiviteter kan vända sig tydligare mot det gröna stråket.

Stadsstråk – kopplar samman staden med fokus på gående och cyklande. De kan både vara gatusträckningar med biltrafik och rena gång- och cykelstråk. Stråken ska ha en trivsamt miljö utifrån gåendes hastighet och skala och det ska finnas platser och upplevelser att stanna till vid.

Stadskoppling – bygger samman staden genom att brygga över barriärer och mentala avstånd mellan stadsdelar och viktiga målpunkter. Här krävs stora grepp med stadskopplingar där stråk och bebyggelse tillsammans binder samman stadsdelar som idag är åtskilda.

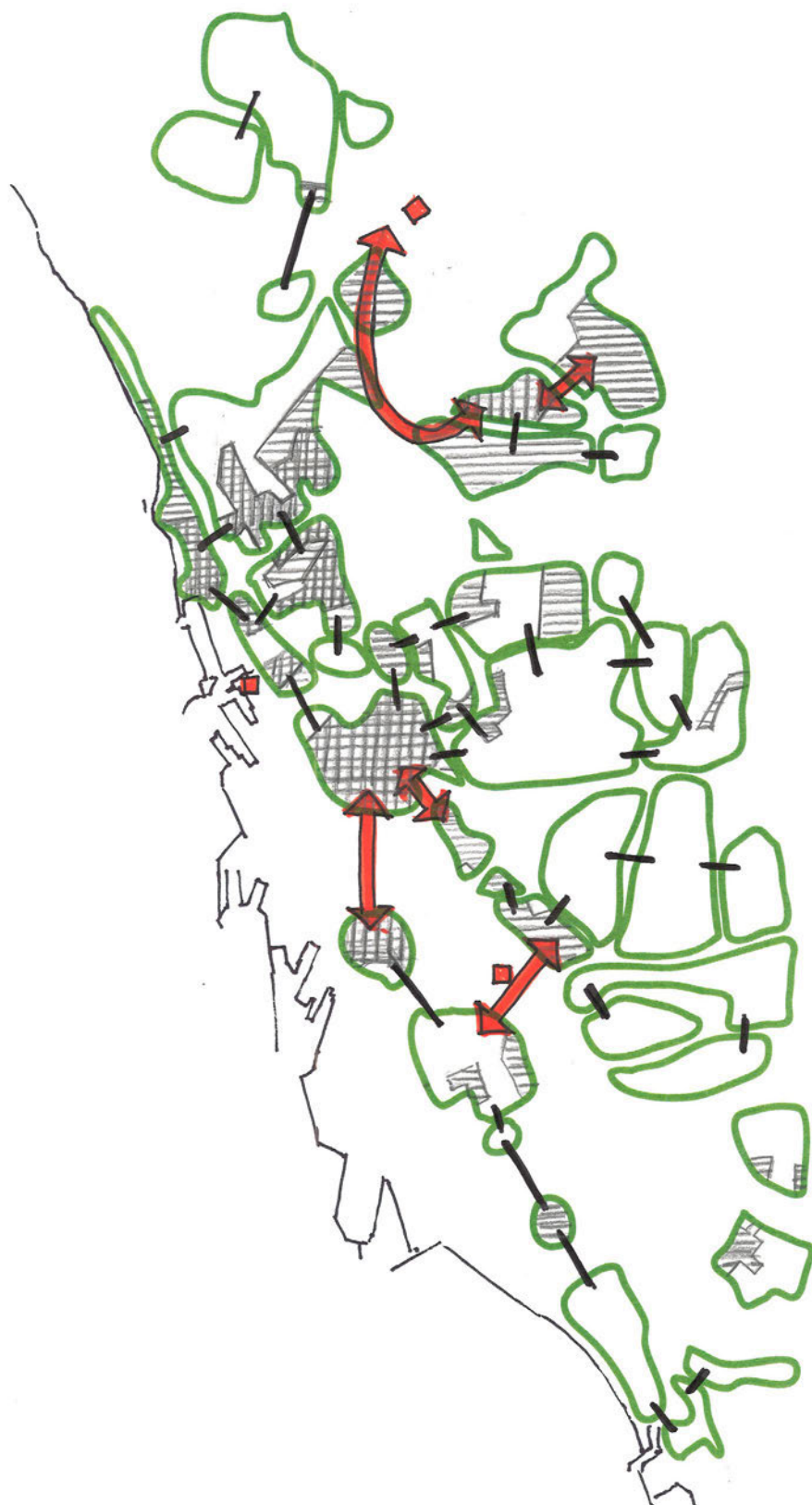


På Söder skisseras några kopplingar och stråk som bryggas över barriärer i väster och söder, och som samtidigt bryggas över stadsplanens plangräns mot översiktsplanen för H+. Kopplingarna kan utvecklas och fungera i mellantiden, innan det är möjligt att genomföra det blå-gröna stråket från Jordbodalen till H+ och andra långsiktiga stråk som pekats ut i FÖP H+.

Somliga stråk kan enkelt genomföras stegvis på mark som staden äger, medan andra kräver mer kreativa lösningar som kan innebära ändrade gatusträckningar, fastighetsgränser och ledningar och helt ny bebyggelse som stöttar stråket. Dessa kopplingar behöver studeras vidare.

+ Visa en skiss över var stadskopplingar kan skapa nya möjligheter genom att brygga över barriärer mellan tätbefolkade stadsdelar.

Skissen visar var stadskopplingar kan skapa nya möjligheter genom att brygga över barriärer mellan stadsdelar.



5.6. Teknisk infrastruktur

Helsingborgs tekniska försörjning bygger på storskaliga lösningar i regionala samarbeten för hantering av vatten, avlopp, avfallshantering och energi.

5.6.1. Vatten och avlopp

5.6.1.1. Bakgrund

NSVA; Nordvästra Skånes Vatten och Avlopp, ansvarar sedan 2009 för den kommunala vatten- och avloppsverksamheten i sex nordvästskånska kommuner. Helsingborgs vatten- och avloppsledningsnät är cirka 240 mil långt och är uppbyggt från 1890 fram till idag. Dagvatten är en stor utmaning som spänner över flera ansvarområden och som vi beskriver i ett eget kapitel. Läs mer under [8. Vatten och översvämning](#).

Vattenförsörjningen i västra Skåne består idag av enskilda kommuners VA-verksamhet jämsides med Sydvatten, VA Syd och NSVA. Verksamheterna omfattas av lagen om allmänna vattentjänster.

Helsingborgs stad tar dricksvatten från sjön Bolmen i Småland och det distribueras söderut i den 8 mil långa Bolmentunneln. I staden finns sedan ett antal anslutningspunkter där NSVA tar över ansvaret för distributionen ut till slutkonsumenten. NSVA driver Örbyfältet och Örby vattenverk. Örbyfältet är en viktig länk för hela Sydvattensystemet och fungerar som en betydelsefull vattenreservoar för alla kommuner som tillhör Sydvatten.

Staden har ett befintligt vattentorn på Fredriksdal. För närvarande (2017) pågår arbete med ytterligare ett vattentorn öster om Österleden. Det nya vattentornet är en pusselbit i det omfattande arbetet med att säkra dricksvattenförsörjningen i både Helsingborg och regionen.

Öresundsverket är stadens avloppsreningsverk och ligger i norra delen av hamnområdet, inom H+området. Markanvändningen är säkrad för kommunala tekniska anläggningar genom FÖP H+. Öresundsverket har kapacitet för 200 000 invånare. NSVA påbörjar under året (2017) ett arbete med att planera framtidens reningsverk och var dessa ska placeras. I dagsläget finns utrymme för ytterligare utbyggnad av reningsprocesser på Öresundsverkets fastighet. Projektet Avloppsplan 2050 planeras vara klart 2017-2018. Idag (2017) pågår arbete med att bygga in delar av verket för att möjliggöra förtätning i närområdet och dessutom klimatsäkra valda delar. NSVA påbörjar arbetet med ett nytt miljötillstånd när överbyggnaden är genomförd, omkring 2018-2019.

Det pågår åtgärder för att luktemissionen från reningsverket till omgivningen blir på en acceptabel nivå i det direkta närområdet (Oceanhamnen). Åtgärderna kommer att omfatta förändringar på intilliggande kraftvärmeverk, så att befintlig skorsten används för att avleda luften från reningsverket. Vi bedömer att reningsverket inte utgör ett hinder för stadsutveckling enligt förslaget i stadsplanen.

I stadsplanen berörs tre vattenskyddsområden; Örbyfältets grundvattentäkt, Örby berggrundvattentäkt och Ramlösa hälsobrunns vattentäkt. Inom ett vattenskyddsområde finns bestämmelser för verksamheter och åtgärder som riskerar att förorena vatten både på kort och lång sikt. NSVA håller på att uppdatera vattenskyddsområdets gränser och föreskrifter inom Örby berggrundtäkt. Vattenskyddsområdet ska utökas österut mot Gantofta och nya brunnar med tillhörande ledningar tillkommer. Täkten ska samtidigt uppgraderas från reservvattentäkt till att vara i kontinuerlig drift.

Läs mer under [9.9. Vattenskyddsområden](#) samt [8.2. Grundvatten](#).

Klimatförändringarna kan komma att påverka vattenförsörjningen. Med oftare förekommande häftiga regn ökar risken för inträngning av förorenat vatten i dricksvattenbrunnar och i vattenreservoarer. Detta gäller speciellt i stadsmiljö där bräddavloppen ofta är anslutna till dag- och spillvattennäten. För att upprätthålla en god vattenkvalitet kommer det att krävas en mer proaktiv drift och ett väl fungerande förebyggande underhåll av systemen.

5.6.1.2. Förslag

Vi har i planförslaget tagit hänsyn till regionala vattenledningar, men när det gäller det lokala nätet behöver vi utreda mer i kommande planering. För att möjliggöra förtätning krävs det i många fall att vi bygger om ledningsnätet. I samband med ombyggnation av va-nätet ska vi underlätta för framtida förtätning och på motsvarande sätt ska vi vid förtätning förbättra eller behålla funktionen på va-nätet.

5.6.2. Avfallshantering

5.6.2.1. Bakgrund

NSR, Nordvästra Skånes Renhållnings AB, har renhållningsansvaret i staden. Vår nya avfallsplan antogs av kommunfullmäktige i maj 2016. Den gäller för perioden 2016-2020 och beskriver hur vi ska minska avfallets mängd och farlighet.

Filborna återvinningsanläggning är huvudanläggningen där man bedriver avfallshanterings- och återvinningsverksamhet. Filborna är en samhällsviktig funktion för staden och regionen. I mars 2016 antog kommunfullmäktige en ny detaljplan för att säkra markanvändningen för fortsatt avfalls- och återvinningshantering. Detaljplanen vann laga kraft i juli 2016.

5.6.2.2. Förslag

Vi bedömer att möjligheten att hantera stadens avfall är säkrad fram till 2035. I stadsplanen är avfallsanläggningen och en del omkringliggande områden utpekade för verksamheter med stor omgivningspåverkan, vilket innebär att det finns ytor både för befintlig verksamhet men också för en framtida utvidgning. Vi föreslår också att inga bostäder ska uppföras inom 500 meter från dessa områden. Det innebär att vi säkerställer en samhällsviktig funktion och samtidigt skapar förutsättningar för liknande verksamheter att etablera sig i området. Läs mer under **4.3. Verksamheter med stor omgivningspåverkan**.

5.6.3. El- och fjärrvärmeförsörjning

5.6.3.1. Bakgrund

Det svenska elnätet kan delas in i stamnät, regionnät och lokalnät. Stamnätet ägs av staten genom Svenska Kraftnät, medan region- och lokalnäten ägs av elbolagen.

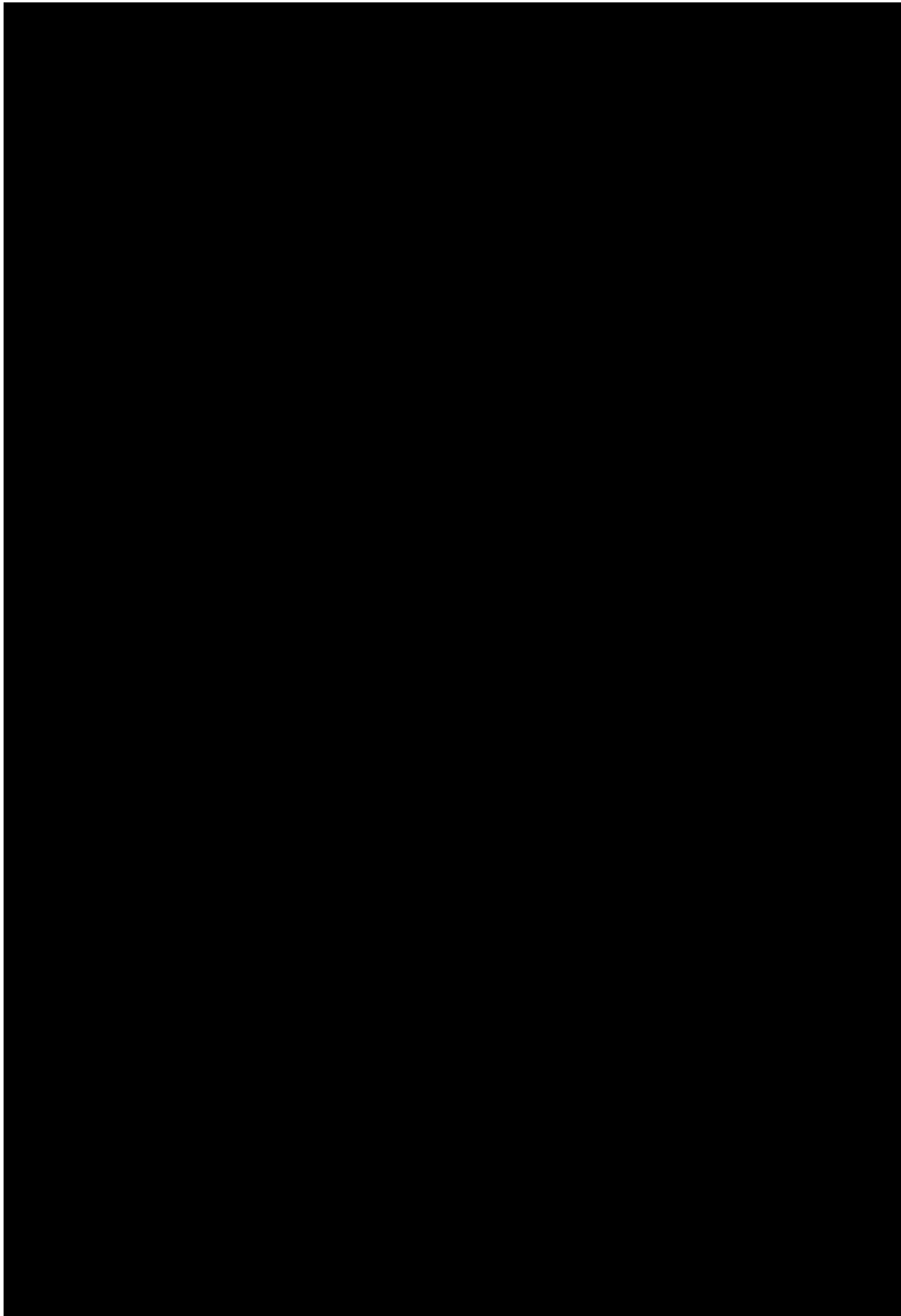
+ Visa karta över stamnätet och regionnätet

Öresundskraft är ett helägt kommunalt bolag vars kärnverksamhet är försäljning och distribution av energi (el, fjärrvärmeförbrukning, naturgas och fjärrkyla) samt försäljning av bredband och fordonsgas. Öresundskraft har sin egen produktion av fjärrvärme och el i två kraftvärmeverk; Filbornaverket och Västhamnsverket. Filbornaverket ligger på Filborna återvinningsanläggning. Västhamnsverket ligger i norra delen av hamnområdet, inom H+-området. Markanvändningen för Västhamnsverket är säkrad för kommunala tekniska anläggningar genom FÖP H+, och för Filborna genom ny detaljplan samt stadsplanen. Utöver egna anläggningar finns flera privata spillvärmeförbrukare varav Kemira är den största.

5.6.3.2. Förslag

Vår bedömning är att verksamheten vid Västhamnsverket och Filbornaverket är förenligt med planförslaget och vi bedömer också att planförslaget säkerställer utveckling av Filbornaverket. Västhamnsverket omfattas av FÖP H+ och stadens bedömning är att stadsförnyelsen inom H+ är lämplig med hänsyn tagen till Västhamnsverket.

Vi har i planförslaget tagit hänsyn till regionala ledningar, men när det gäller det lokala nätet behöver vi utreda mer i kommande planering. För att möjliggöra förtätning krävs det i många fall att vi bygger om det lokala ledningsnätet. I samband med ombyggnation av ledningar ska vi underlätta för framtida förtätning. Vi bedömer att vi har tillräcklig kapacitet för den framtida el- och fjärrvärmeförsörjningen.





5.7. Ställningstaganden

5.7.1. Centrum

Vi vill stärka stadskärnans attraktivitet som central mötesplats och besöksmål. Vi ska värna identiteten med utblickar mot havet i väster, landborgsbranten i öster och en delvis medeltida stadsstruktur.

Stadskärnan ska rymma handel och annan service, fritid, kultur och nöjen för ett ökat antal invånare. Besöks- och personalintensiva verksamheter, högre utbildning och boende är andra prioriterade funktioner. Byggnader och kvarter ska vara flexibla och förberedas för att handel och andra centrumfunktioner kan utvecklas successivt.

Vi ska utveckla lokala centrum med service och detaljhandel för boende, arbetande och pendlare vid Ramlösa station och Maria station. Det ska vara en blandad bebyggelse med hög täthet, personal- och besöksintensiva verksamheter, högre utbildning, fritidsverksamheter, service och bostäder.

Regionala noder, stadsdelscentrum och servicepunkter är viktiga mötesplatser där det ska finnas trivsamma offentliga rum. De ska ligga i anknäytning till kollektivtrafik och gång- och cykelvägar till omgivande områden ska överbrygga eventuella barriärer.

Vi ska aktivt verka för att utveckla och stärka stadsdelscentrum och servicepunkter som mötes- och serviceplatser i samarbete med berörda aktörer. Vi ska prioritera lokal handel, offentlig och kommersiell service samt fritidsaktiviteter, och särskilt värna utrymme och utvecklingsmöjligheter för livsmedelshandel.

Andra platser som kan vara lämpliga för småskalig handel och service finns exempelvis vid bytespunkter för kollektivtrafik, intill hållplatser och vid gångstråk där många rör sig. I sådana lägen ska vi verka för att bottenvåningar utformas flexibelt för att möjliggöra olika framtida användning.

5.7.2. Förskolor och skolor

Skolor och förskolor ska finnas jämnt fördelat över hela staden. Vid planering av bostäder ska nuläge och kapacitet i omgivande skolor och förskolor uppmärksammas tidigt i processen.

Natur, park och andra gröna friytor med kvaliteter ska finnas inom gångavstånd från skola och förskola för att kunna användas i den dagliga undervisningen.

Vi ska lokalisera skolor och förskolor så att elever, föräldrar och personal kan ta sig med gång, cykel, och kollektivtrafik utan att behöva korsa barriärer.

Ytor för skola och förskola ska användas effektivt och samlokaliseras eller samnyttjas med varandra, med annan offentlig service, fysisk aktivitet och grönstruktur. Skolgårdar ska utformas med gröna kvaliteter.

5.7.3. Fritid och fysisk aktivitet

Vi ska ge möjlighet till vardagsnära motion och livslång aktivitet i hela staden, och underlätta för barn och vuxna att röra sig mer i vardagen med hjälp av säkra gång- och cykelvägar. Vi ska skapa gröna stråk som underlättar för att ha en aktiv vardag, uppleva grönska samt integrera och förbinda stadsdelar.

Vi ska lokalisera större besöksintensiva anläggningar för aktiviteter så att alla har möjlighet att nå dem med hållbara resor.

Vi ska ge möjlighet för barn att kunna idrotta och leka i närområdet, och ska tillgodose allas behov av både spontana och organiserade aktiviteter.

5.7.4. Områden med särskild användning

Vi vill att områden med särskild användning i större utsträckning ska vara öppna och tillgängliga för allmänheten.

5.7.5. Stråk och barriärer

Vi ska studera möjligheter att överbrygga starka barriärer mellan stadsdelar.

Vi ska pröva att utveckla några stråk till upplevelserika stadsstråk och aktivitetsstråk i samverkan med aktörer längs stråket.

5.7.6. Teknisk infrastruktur

I samband med ombyggnation av ledningsnätet ska vi underlätta för framtida förtätning, och på motsvarande sätt ska vi vid förtätning förbättra eller behålla funktionen på nätet.

Riktlinjer för kommande planering finns i underlags-PM Service och mötesplatser.



6. Grönt

Det här är en utkriven version av en digital karta. Länkar och dynamiskt innehåll som videor och interaktiva kartor är bara tillgängliga i onlineversionen på www.helsingborg.se/stadsplan2017

- 6.1. Park
- 6.2. Natur
- 6.3. Gröna stråk
- 6.4. Stadsodling
- 6.5. Grönska på gator, torg och kvartersmark
- 6.6. Ställningstaganden

Stadens grönområden ger livskvalitet och attraktivitet. Vi vill att Helsingborg ska vara den gröna staden med parker, natur och gröna stråk för alla. Med 40 000 fler helsingborgare behöver vi fler parker och höja kvaliteten i de vi redan har. Vi behöver skydda och utveckla naturområden, minska bullerstörningarna och överbygga barriärerna i de gröna stråken.

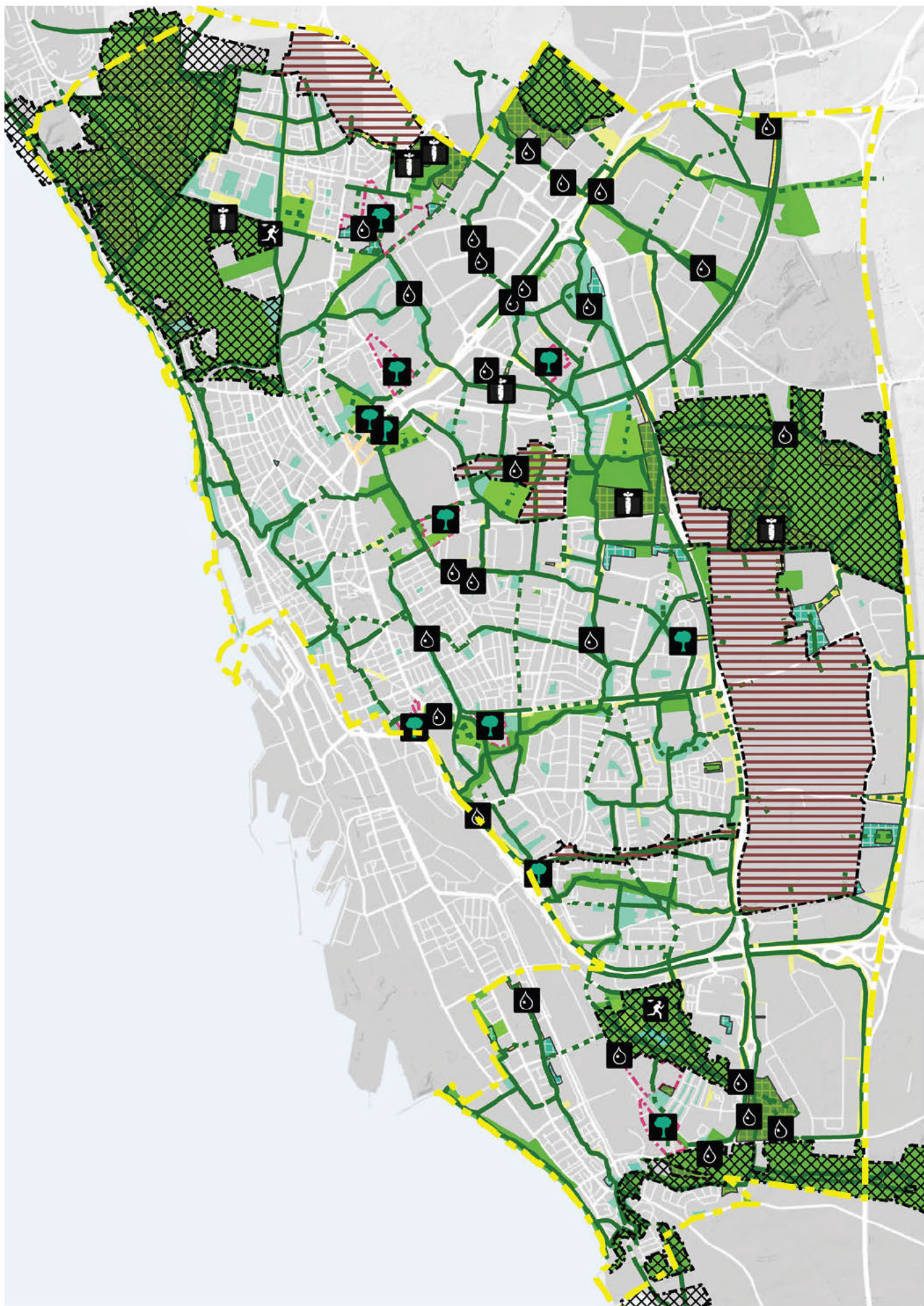
Idag når 2 av 3 helsingborgare en park inom 300 meter och lika många når större naturområden inom 1000 meter. Var sjunde helsingborgare når varken park eller natur inom rekommenderade avstånd. Vi vill att fler lättare ska nå ett grönområde med kvalitet 2035. I stadsdelar med brist på grönska, under 10 kvadratmeter per person, behöver vi anlägga ny parkmark och prioritera gröna gator och torg, tak och väggar. Vi vill uppmuntra till stadsodling på odlingslotter, kvartersmark och parkmark.

I Helsingborg har vi en helhetssyn på grönstrukturen och värdesätter den oavsett om den är privat eller offentlig, park eller trädgård. Vi är medvetna om de ekosystemtjänster grönstrukturen ger oss genom bättre klimat, frisk luft, rent vatten, avkoppling, aktivitet, pedagogik, djur och växter. Vi prioriterar gröna friytor på kvartersmark och vi vill använda grönytefaktorn för att säkerställa gröna kvaliteter.

I Helsingborg har vi många små parker som är spridda i staden men få större parker. Genom att utveckla de gröna stråken till ett sammanhängande nätverk ger vi möjligheter till promenader, aktiviteter och gröna upplevelser. De gröna stråken kopplar samman parker, natur och människor i olika bostadsområden och stödjer sambanden för växter och djur.


Kartan visar den övergripande grönstrukturen med parker, natur, gröna stråk och stadsodling. Kartan visar både det befintliga och föreslagna, och när det inte finns en bestämd plats för en viss funktion, till exempel stadsodling, så visas det med en symbol. Kartan visar inte grönstruktur i privata trädgårdar, grönytor på kvartersmark eller områden med särskild användning.

Kartan visar den övergripande grönstrukturen med parker, natur, gröna stråk och stadsodling.




Grönt

Plangränser


 Plangräns Stadsplan 2017


Ändrad markanvändning (punkt)


 Dagvattenanläggning

 Odling

 Förskola

 Skola

 Inne-aktivitet

 Ute-aktivitet

 Park

 Parkering


Utveckla/Förtäta/Förstärka befintlig markanvändning (punkt)

 Påbyggnad/utbyggnad av skola

 Odling

 Parkering


Utredningsområde


 Behov av utredning

Befintliga naturreservat





Gröna stråk (odefinierad yta)


 Nytt grönt stråk


 Utveckla befintligt grönt stråk

Nya grönområden

 Ny natur

 Ny park

 Ny park (obestämd plats)

 Nytt grönt stråk (definierad yta)

Natur




Park



Gröna stråk (definierad yta)





Koloniområden


 Odlingsslottsområden

 Koloniområden

Park inom utvecklingsområde

 Blandad stad - Inriktning boende

 Besöks- och personalintensiv verksamhet

 Förskola och Skola

6.1. Park

Kartan visar befintliga och föreslagna parker. I en del av utbyggnadsområdena har vi inte en bestämd plats för parken. Den redovisas då med en symbol i området och platsen bestäms sedan i kommande planering. Kartan visar också var vi vill komplettera med stadsodling och dagvattenhantering.

6.1.1. Bakgrund

Våra parker är viktiga för rekreation och folkhälsa. De har också betydelse för det lokala klimatet och i arbetet med klimatanpassning samtidigt som de bidrar till biologisk mångfald. I Helsingborg har många parker dessutom en spännande historia med höga kulturmiljövärden.

I Helsingborg har vi många små parker som är spridda i staden. Vi har däremot inte så många större parker. När allt fler människor ska vistas inom samma område behöver vi se till att såväl boende som skolor och förskolor har tillgång till tillräckligt stora parkytor med goda kvaliteter.

6.1.1.1. Utbud

Ju större yta en park har desto mer kvaliteter och aktiviteter för människor i olika åldrar får plats i parken. En större park ger också möjlighet att möta nya behov i framtiden.

Olika typer av parker fyller olika funktioner i vardagen. Våra gröningar är ofta kopplade till bostadskvarteren och är viktiga för yngre barn, funktionsnedsatta och äldre människor. Närparkerna är något större (minst 1 hektar) och erbjuder ofta lek även för äldre barn och ibland ytor för spontanidrott. I områdesparkerna (minst 5 hektar) finns plats för mer utrymmeskrävande aktiviteter och de fungerar också som mötesplatser för ett större område såsom en stadsdel. Stadens naturområden är komplement till våra parker.

Utbud handlar också om hur mycket parkmark en person når från sin bostad. I ett tätbefolkat område med lite parkmark slits marken mer och kvaliteten blir lidande. 25 kvadratmeter grönska per person (både park och natur) räknas som god tillgång, och 10 kvadratmeter grönska är minimikravet enligt många kommuner. Snittet inom centralorten är idag 43 kvadratmeter per person. I några områden i Helsingborg har vi idag brist på grönområden, det vill säga mindre än 10 kvadratmeter grönska per person, till exempel; Söder, Tågaborg, Eneborg, Rosengården, delar av Husensjö och Ättekulla samt Planteringen. I centrum tillkommer också allt fler arbetsplatser, förskolor och skolor som använder parkerna för sin verksamhet.

+ Visa karta med antal kvadratmeter grönområden per person

+ Visa karta med antal kvadratmeter grönområden per person 2035

6.1.1.2. Parker ska finnas nära och det ska vara lätt att ta sig dit

För att människor ska använda grönområden i vardagen måste de finnas nära bostäder, skolor och förskolor och det ska vara lätt att ta sig dit. Den vanligaste orsaken till att människor inte besöker parker är att det är långt till parken eller att det är svårt att ta sig dit för att man måste korsa barriärer.

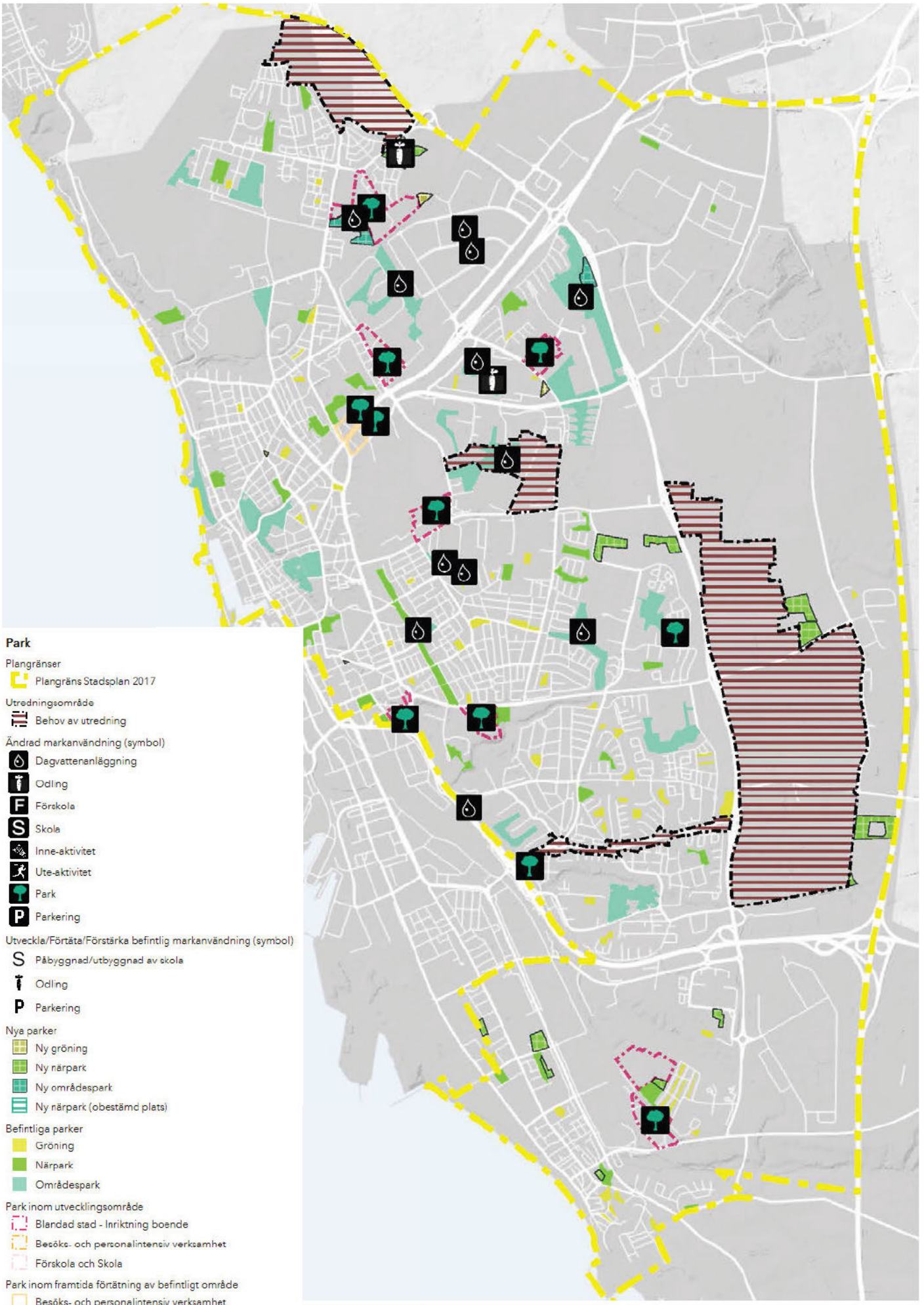
Forskning visar att 300 meter eller 5 minuters promenad utan större barriärer är en maxgräns för att människor ska använda grönområdet i vardagen. Idag når omkring 60% av invånarna en när- eller områdespark inom 300 meter inom stadsplaneområdet och 30% når en områdespark inom 500 meter.

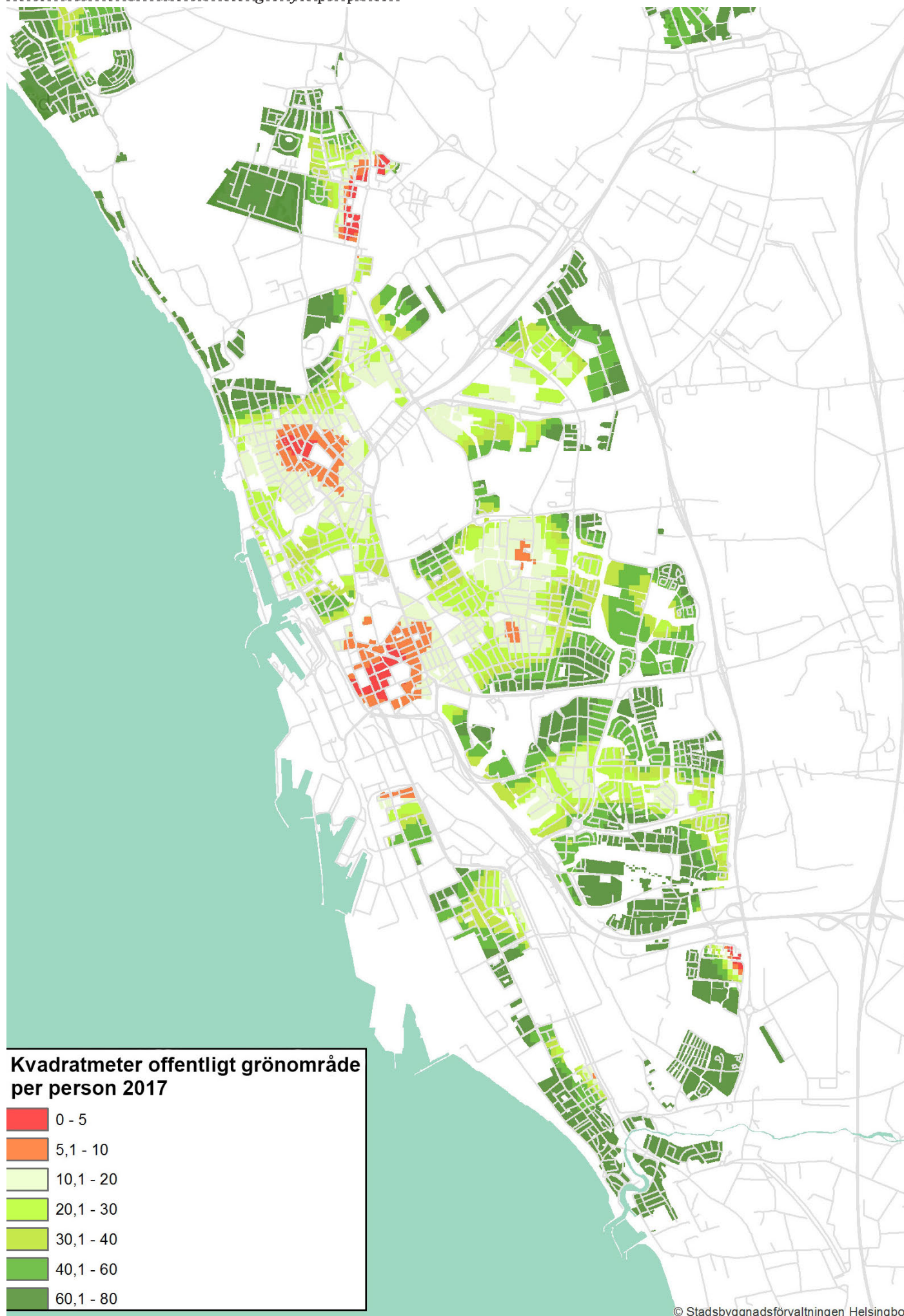
+ Visa karta med närheten till när- och områdesparker år 2035

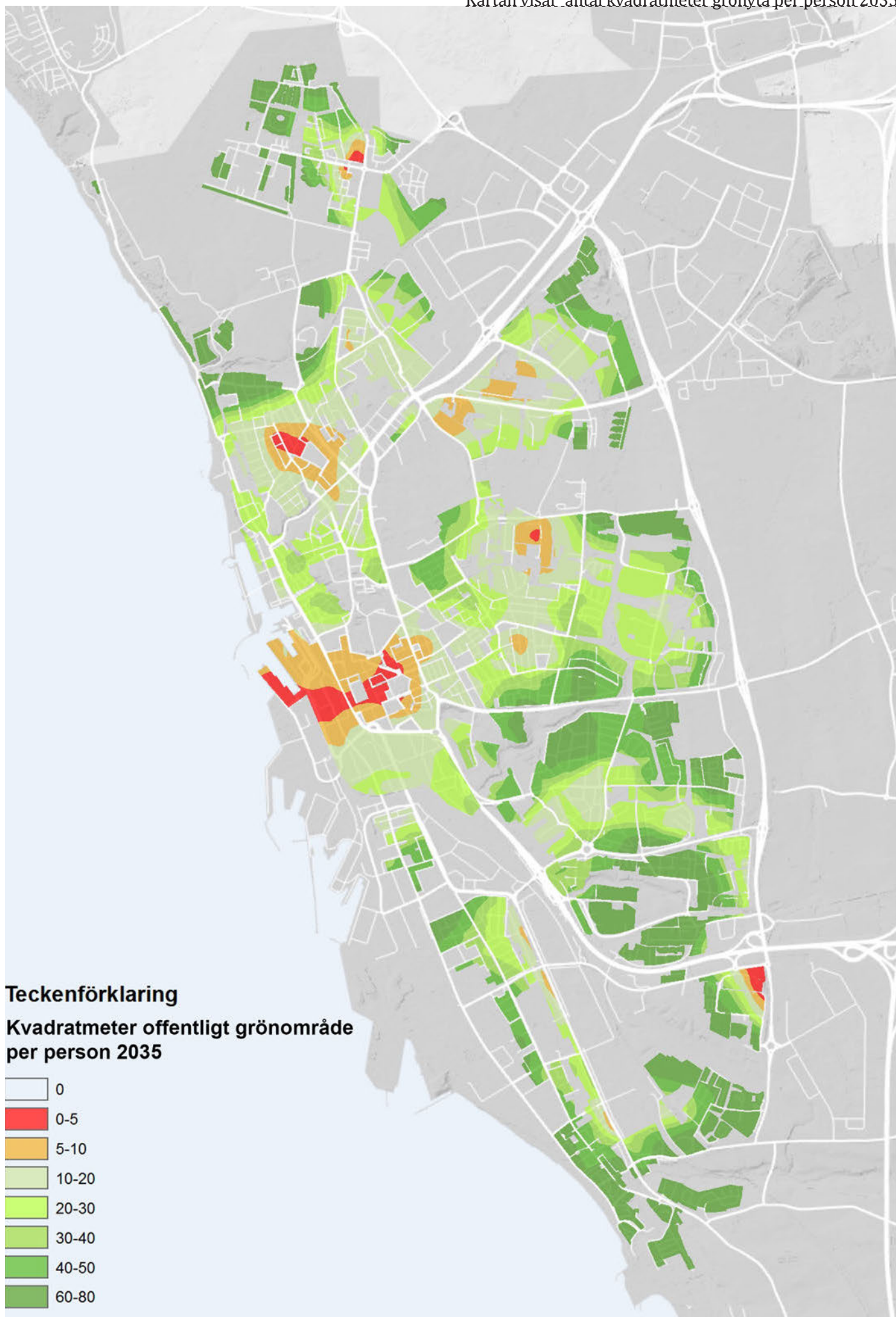
6.1.1.3. Upplevelsevärden, rekreation och folkhälsa

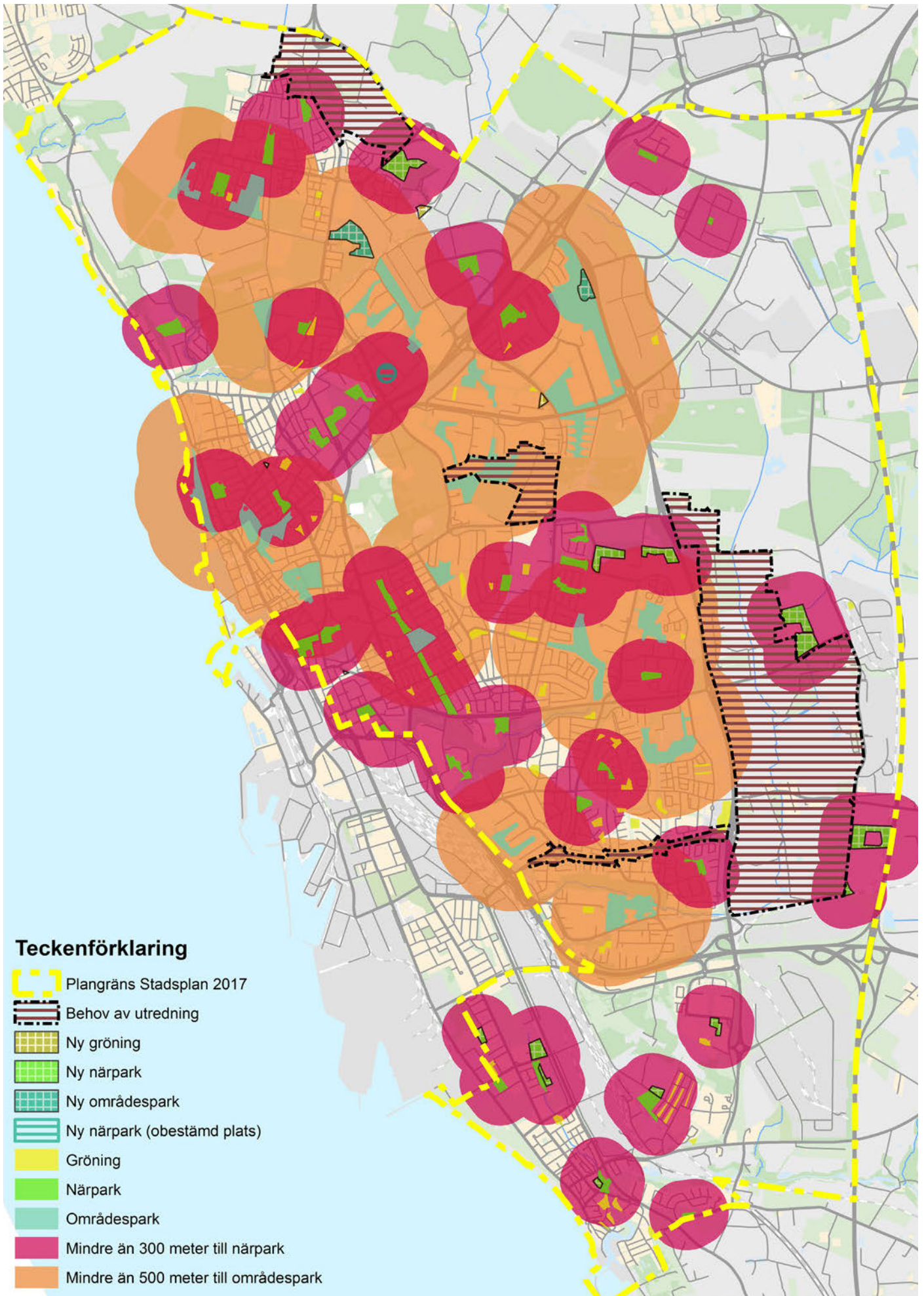
Stadens parker och grönområden ska fylla många behov. Det ska finnas möjlighet till vila och återhämtning. Det ska finnas platser för social samvaro, möten och evenemang. De ska inbjuda både barn och vuxna till motion och aktiviteter såsom lek, promenader, spontanidrott och löpning. Parker och naturområden ska också ge natur- och kulturupplevelser och erbjuda skönhet, variation och artrikedom. Tystnad och ro är kvaliteter som efterfrågas i parker och naturområden, och rekommendationerna från Naturvårdsverket är att ljudnivån bör ligga på högst 50 dB(A). Flera av Helsingborgs parker har högre ljudnivåer än så, framförallt i de södra delarna. I stadens åtgärdsprogram för buller finns såväl parker som natur- och rekreationsområden utpekade som platser i behov av åtgärder. Läs mer under [9.13. Miljö-kvalitetsnormer för buller](#).

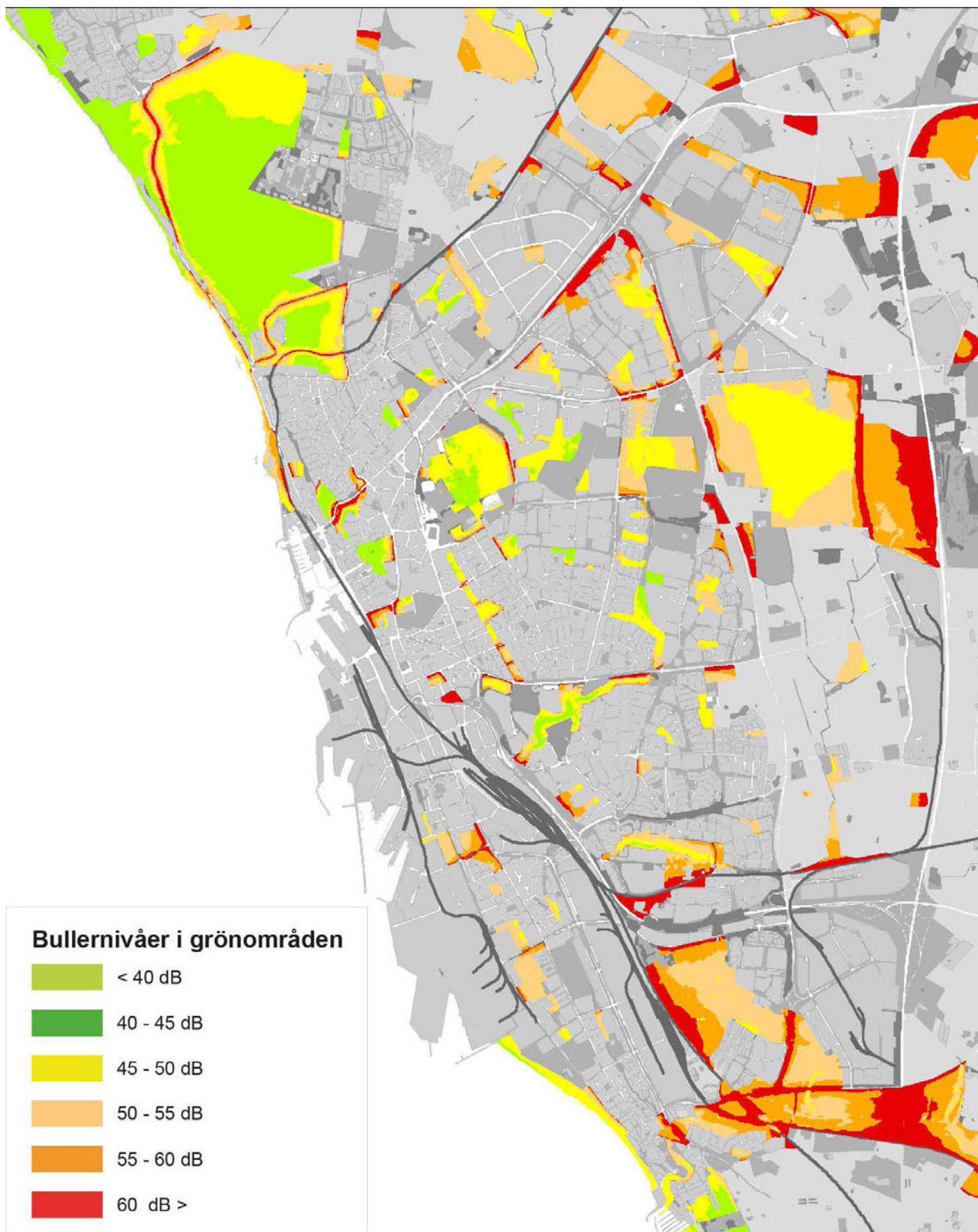
+ Visa karta med bullersituationen i parker och natur (2013-års mätning)











6.1.2. Förslag

I Stadsplanen befäster vi till stora delar de parker som finns med i grönstrukturprogrammet för Helsingborg. Vår utgångspunkt har varit att inte förtäta i grönområden, men på några platser har vi prioriterat skolor, förskolor och bostäder på bekostnad av befintlig parkmark och annan grönyta. Läs mer under [10.3. Ekologiska konsekvenser](#).

Vi föreslår förtätning i flerbostadsområden även på parkmark. Det innebär att kraven på kvarvarande grönytor höjs: vi behöver ha högre kvalitet, kunna tillgodose fler funktioner och kunna hantera ett ökat slitage. Staden tillämpar balanseringsprincipen för att kompensera för exploatering på grönytor men i de centrala delarna av staden gör bristen på mark det svårt att kompensera. Det kommer därför att vara svårt att klara miniminivån för tillgången på park.

Vi ska förstärka områdesparkerna i Fredriksdal, Ättekulla och Filborna skogspark, och i de större utbyggnadsområdena behöver vi nya när- eller områdesparker. I utredningsområdena för nordöstra Maria och Östra Ramlösa kommer det att behövas områdesparker.

I ett par stadsdelar ser vi att det finns en brist på parker och att det är svårt att skapa ny parkmark. Det gäller framförallt Södercentrum, Eneborg, Rosengården och Tågaborg. Här vill vi arbeta med att göra stadsrummet grönare genom att plantera stadsträd, anlägga fickparker (små parker inkilade i bebyggelsen), gröna väggar och gröna ytor på torgen.

För att kompensera bristen på parker ser vi en möjlighet att utveckla vissa naturområden med parkkvaliteter, till exempel genom att förbättra mötesplatser, aktivitets- och lektytor. Det gäller framförallt i de södra delarna på Planteringen och på Miatorp.

I flera grönområden behöver ljudmiljön bli bättre för att skapa det lugn som många efterfrågar. Vår prioritet är i stadsdelar med få tysta miljöer som Söder, Elineberg, Planteringen, Miatorp och Ättekulla.

I närheten av skolor och förskolor är det särskilt viktigt att parkerna har aktivitetsytor och möjlighet till lek.

Nåbarheten till parker behöver öka. Det kan vi uppnå genom att överbrygga större barriärer i form av vägar, järnvägar och inhägnade områden med säkra och trygga passager.

Flera parker har höga biologiska värden med äldre lövträd, blommor och bärbuskar. Andra parker är mer homogena och dessa vill vi göra bättre för både växter och djur. En ökad artrikedom gynnar den biologiska mångfalden på samma gång som den förbättrar upplevelsen för den som besöker parken.

6.2. Natur

Kartan visar befintlig och föreslagen ny natur, och var vi vill komplettera med stadsodling, dagvattenhantering och på några platser även med aktivitetsytor. Inom naturreservaten visar vi att jordbruksmark på sikt kan omvandlas till naturmark.

6.2.1. Bakgrund

Omkring en femtedel av naturen i Helsingborg finns inom stadsplanens område. Hit räknar vi landborg, raviner och stränder men också skapade naturområden såsom skogsplanteringar, betesmarker och våtmarker. Parker och natur ger oss frisk luft, rent vatten, avkoppling, aktivitet, rekreation och upplevelser av djur och växter.

Våra grönområden, oavsett om de definieras som park eller natur, behöver utformas med målet att de ska vara multifunktionella samtidigt som de ska stödja den biologiska mångfalden.

6.2.1.1. Folkhälsa

Den tätortsnära naturen i Helsingborg är viktig för fysisk aktivitet för både barn och vuxna. Tillgång till natur leder till mindre stress, lindrar människors utmattningstendenser och ger ökad kreativitet på arbetsplatser. Ur ett folkhälso-perspektiv är det särskilt viktigt att grupper som barn, funktionsnedsatta, sjuka, äldre och socioekonomiskt svaga har tillgång till ett grönområde.

Drygt två av tre helsingborgare når ett mindre naturområde inom 300 meter eller ett större naturområde inom 1 kilometer. Boende i centrum, Västra Berga, Drottninghög och Dalhem saknar närhet till natur.

Flera av Helsingborgs naturområden är bullerstörda, särskilt i den östra och södra delen. Det gör dem mindre attraktiva för människor, men även för fåglar och däggdjur.

Inom stadsplanen finns tre tätortsnära rekreationsområden; Pålsjö skog, Bruces skog och Ättekulla-Råådalen. Dessa är alla över 200 hektar och rymmer en 10 km lång promenad.

6.2.1.2. Biologisk mångfald

För många organismer är stadens grönytor en tillflykt i brist på livsmiljöer i det hårt utnyttjade odlingslandskapet. Fåglar, bin, humlor, fjärilar, fladdermöss och andra mindre däggdjur trivs i stadens natur, blomrika parker, trädgårdar och odlingslotter. För att trivas och föröka sig behöver djur och växter ha tillgång till tillräckligt stora livsmiljöer och spridningskorridorer. Ju bättre dessa tillgångar är desto bättre är förutsättningarna för livskraftiga populationer.

Förutsättningarna för djur och växter förbättras när vi arbetar med biologiska kvaliteter i alla grönytor, inte bara på naturmark. Det handlar till exempel om plantering av blommande, bärande buskar och nektarrika blommor, att låta död ved och grova träd vara kvar, att anlägga småvatten med mera. Vi behöver även arbeta för att minska störningar av buller, ljus och föroreningar i vatten och luft.

6.2.1.3. Pedagogik

För skolan är grönområden viktiga pedagogiska resurser men för att de ska kunna användas i sin dagliga verksamhet är det viktigt att de ligger nära skolorna och är lätta att nå. Ett rimligt gångavstånd är maximalt 300 meter.

När vi bygger fler förskolor och skolor i en tätare stad ökar behovet av natur. Naturområdena behöver då anpassas för pedagogik samt för att tåla det ökade besöksstrycket.

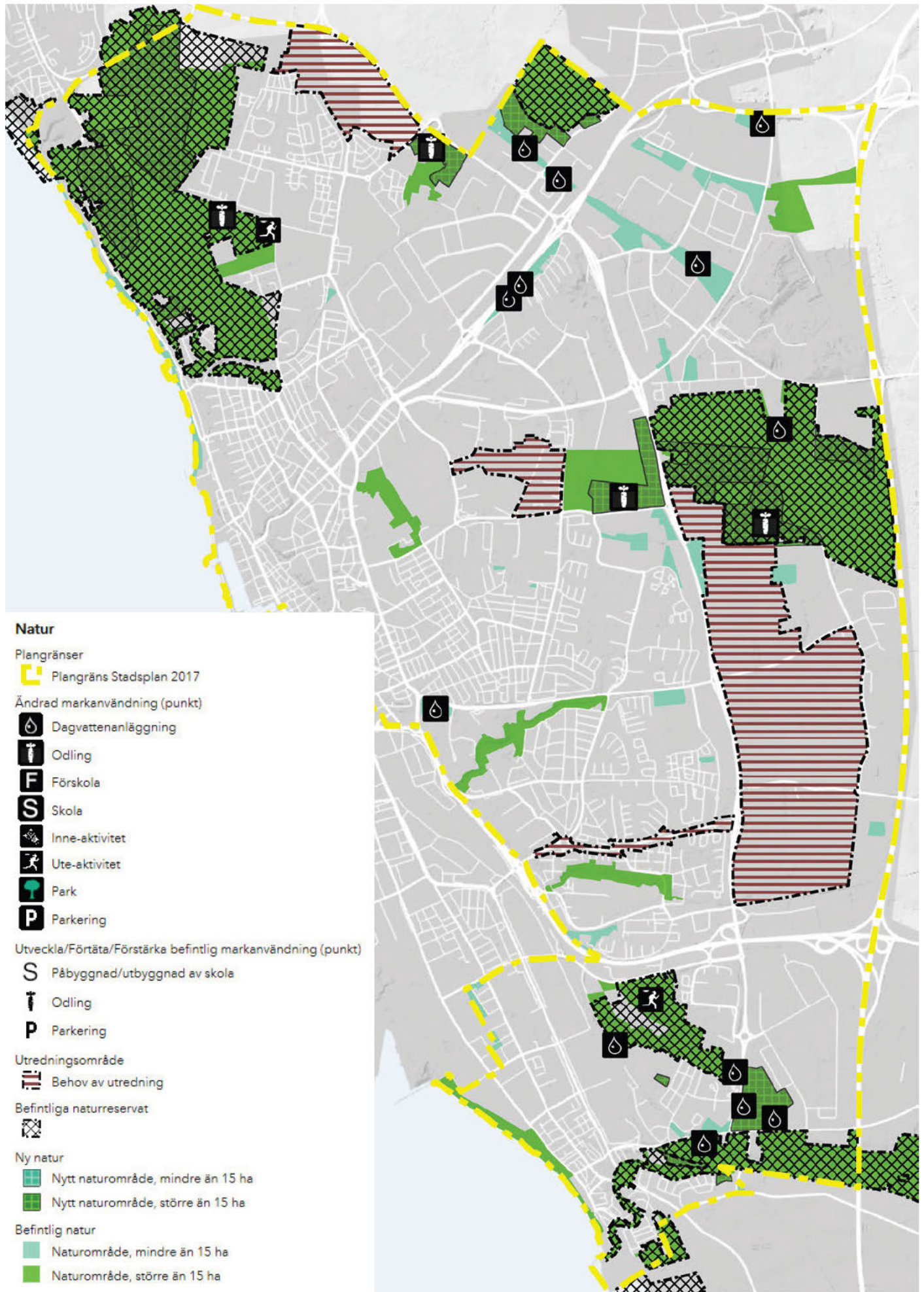
6.2.2. Förslag

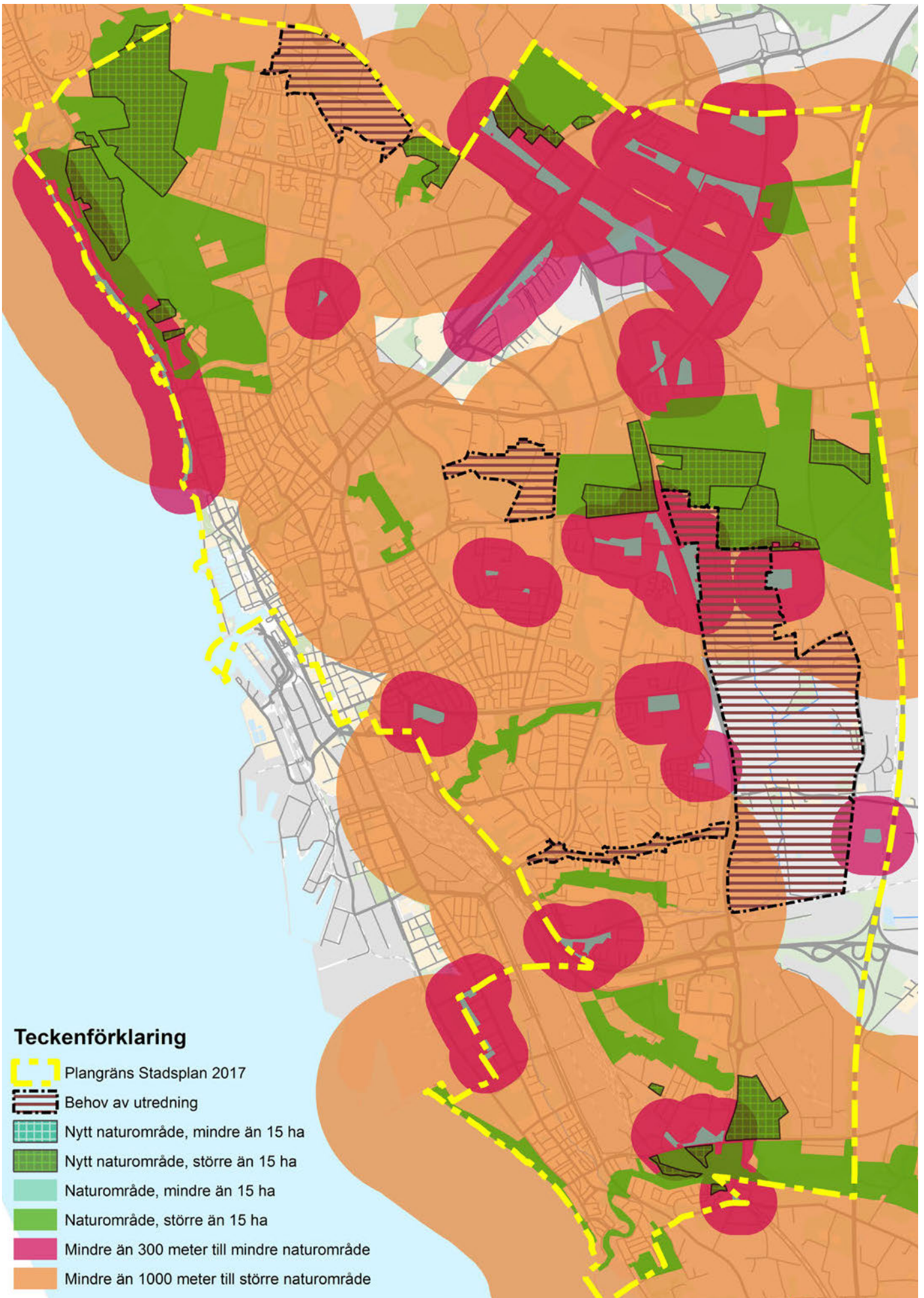
I Helsingborg ska vi skydda vår befintliga natur och inrätta ytterligare naturreservat. Inom stadsplanens område är Jordbodalen och Ramlösaravinen utpekade sedan tidigare i Grönstrukturprogrammet, men även fler naturområden kan skyddas som naturreservat. I vissa gröna stråk prioriterar vi bebyggelse vilket kan påverka växter och djur negativt. Det är viktigt att vi utvecklar naturvärden och -upplevelser i Fredriksdalsskogen på grund av det centrala läget och många närliggande skolor och förskolor.

Ny natur ska skapas på åkermark inom naturreservaten Pålsjö och Bruces skog, men även intill Gyhultskogen, i Östra Ramlösa och mellan Ättekulla och Råådalen. Rekreationsområdet Ättekulla - Råådalen minskas vid Backgården för att göra det möjligt att bygga bostäder i anslutning till högkvalitativ kollektivtrafik vid Raus.

± Visa karta med närheten till natur. 2035

Kartan visar befintlig och föreslagen ny natur,





Fler människor kommer att bo och använda naturen. I flera av naturområdena behöver vi höja kvaliteten. Det gäller särskilt i de yngre naturområdena och i områden som är bullerstörda, till exempel Råådalen, Bruces skog och Ättekulla. I stadsdelar med brist på park, såsom Miatorp och Planteringen, behöver vi införa parkkvaliteter i befintliga naturområden. Med medveten utformning och skötsel höjer vi de biologiska värdena.

Skolor och förskolor ska i huvudsak placeras i närheten av natur eller vid en större park. För att öka nåbarheten till natur ska vi överbygga kraftiga barriärer; väg 111, Fältarpsvägen, Malmöleden, Västkustbanan, Skånebanan med flera.

I de områden som har brist på natur är det svårt att anlägga ny naturmark. Här kan vi i vissa fall utforma parkmarken så att den fungerar för pedagogik och upplevelser av växter och djur.

6.3. Gröna stråk

Kartan visar huvudstrukturen av befintliga och planerade gröna stråk.

6.3.1. Bakgrund

Ett sammanhängande system av gröna stråk är en viktig strategi som ger en tydlig struktur och karaktär i en tätare stad. Ett grönt nätverk förbättrar närbarheten till grönområden och underlättar promenader och andra aktiviteter. Sammanlänkade parker och naturområden ökar utbyte och spridningsmöjligheter för växter och djur vilket stärker ekosystemen. Gröna stråk kan även underlätta för stadens klimatanpassning om de är rätt utformade och ligger lägre än omgivande mark.

6.3.1.1. Gröna stråk för rekreation

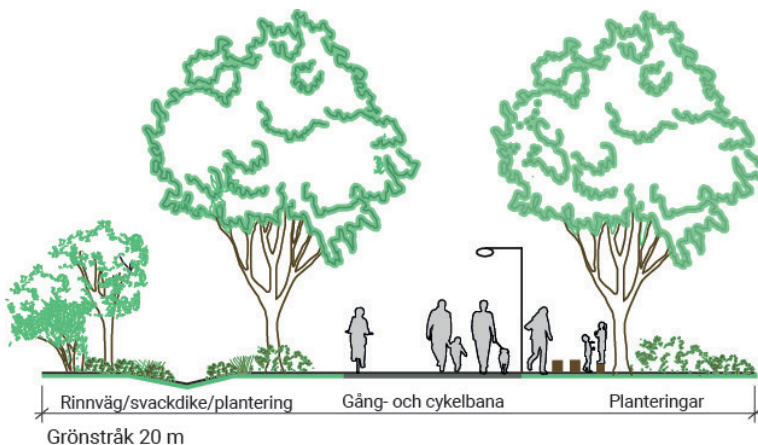
Gröna stråk ger helsingborgarna möjlighet till fysisk aktivitet såsom promenader, löpning, skejtning, hundrastning och lek, men även till vila. Trygga gröna stråk gör det också lätt för invånarna att ta sig till grönområden utanför det egna bostadsområdet och till stadens stora rekreationsområden. På så sätt får invånarna god tillgång till park och natur även med de begränsade ytor som finns i Helsingborg.

Helsingborg har flera gröna stråk av olika karaktär men de är ofta svåra att hitta i och viktiga länkar saknas. De tydliga grönstråken i Helsingborg sträcker sig idag främst i nord-sydlig riktning, medan kopplingarna från öst till väst är svagare. Järnvägen och de största vägarna är starka barriärer med få passager. I staden finns även flera inhägnade områden som kolonier och verksamhetsområden.

6.3.1.2. Gröna stråk för biologisk mångfald

För den biologiska mångfalden är sammanhängande grönområden bättre än isolerade områden då de gör det möjligt för arter att sprida sig. Arters spridningsförmåga varierar men minskar oftast med avståndet. Ju bättre tillgång på spridningskorridorer och lämpliga livsmiljöer desto bättre förutsättningar för livskraftiga populationer av växter och djur.

Varje djur- och växtart är unik men generellt sett är det bra att eftersträva en mix av vegetationstyper, både öppet/slutet och fuktigt/torr. Privata trädgårdar och koloniområden fungerar minst lika bra som spridningskorridorer som offentlig parkmark.

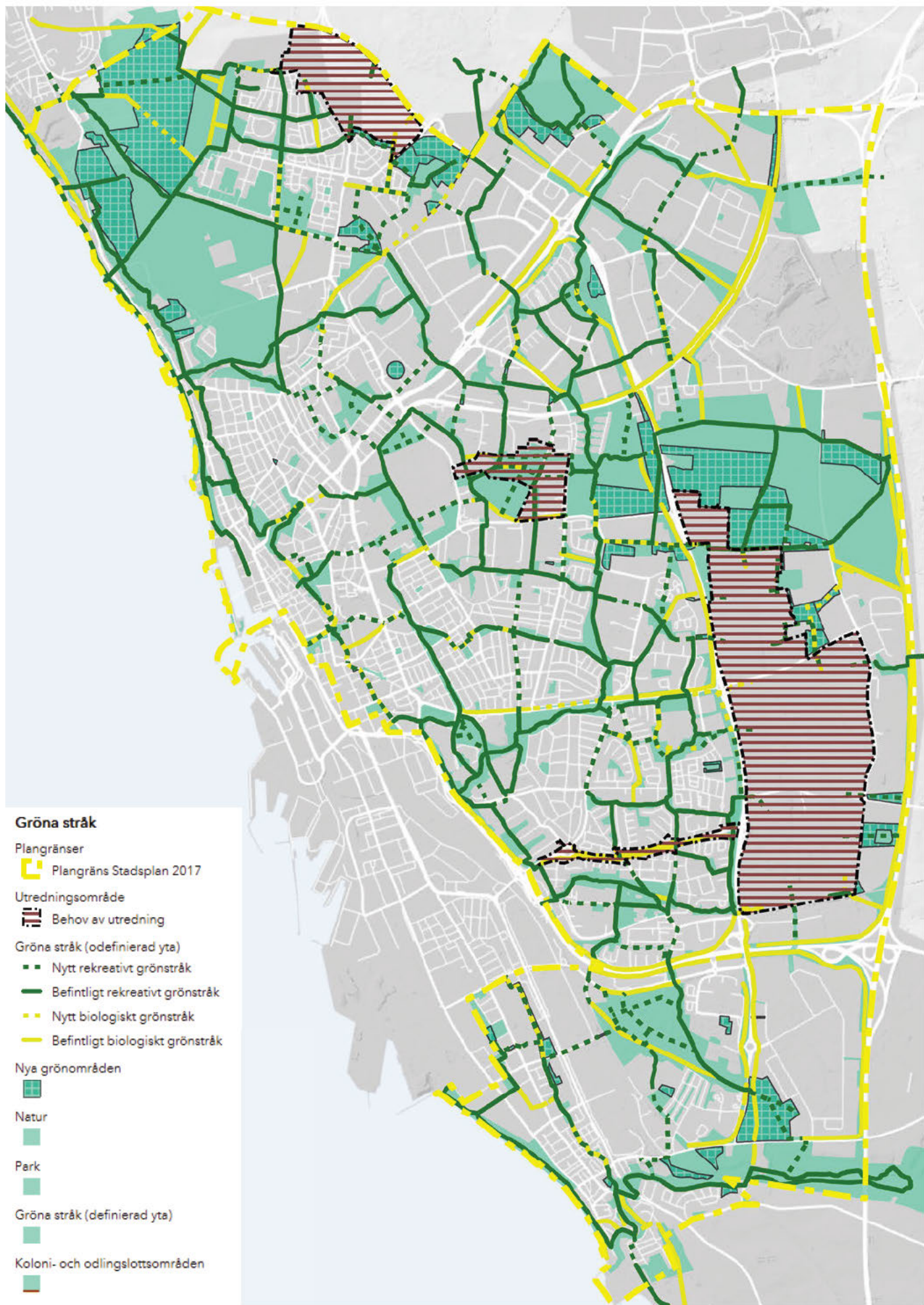


6.3.2. Förslag

För att gröna stråk ska vara attraktiva ska de hänga samma med varandra och vara lätta att röra sig i. De ska ha god ljudkvalitet, god sikt, vara lätta att hitta i och upplevas som trygga. Det ska gärna finnas plats för möten, lek och vila. För att uppvuxna träd och buskar och bra gång- och cykelvägar ska få plats bör de gröna stråken vara minst 20 meter breda. Gröna stråk som anläggs eller byggs om ska höjdsättas lägre än omgivande mark för att skapa sekundära avrinningsvägar och underlätta vid skyfall.

I de flesta fallen bekräftar vi de gröna stråk som finns med i grönstrukturprogrammet. I vissa fall prioriterar vi dock bebyggelse istället för gröna stråk, bland annat längs Södra Hunnetorpsvägen och i utredningsområdet för Clausgatan.

För att gynna den biologiska mångfalden är det viktigt att skapa en sammanhängande grönstruktur. Det gör vi genom att utveckla och skydda värdefulla områden samt anlägga nya ytor och grönstråk.



6.3.2.1. Gröna stråk för rekreation

Helsingborgs gröna stråk behöver bindas samman till en sammanhängande struktur. Stora delar av vårt förslag till huvudstruktur finns redan men en del avgörande länkar saknas och andra delar av strukturen är svaga och otydliga. Att skapa nya stråk genom tätbebyggda stadsdelar är svårt, men kan ske genom att höja kvaliteten på befintliga gång- och cykelvägar eller längs gator med begränsad trafik. För att göra det möjligt att ta sig över barriärer krävs säkra passager.

Stadens gröna stråk bör även länkas samman med grönstråk ut i den omgivande landsbygden. Det gäller även det mer finförgrenade nätet av gångvägar som finns inne i stadsdelarna.

6.3.2.2. Gröna stråk för biologisk mångfald

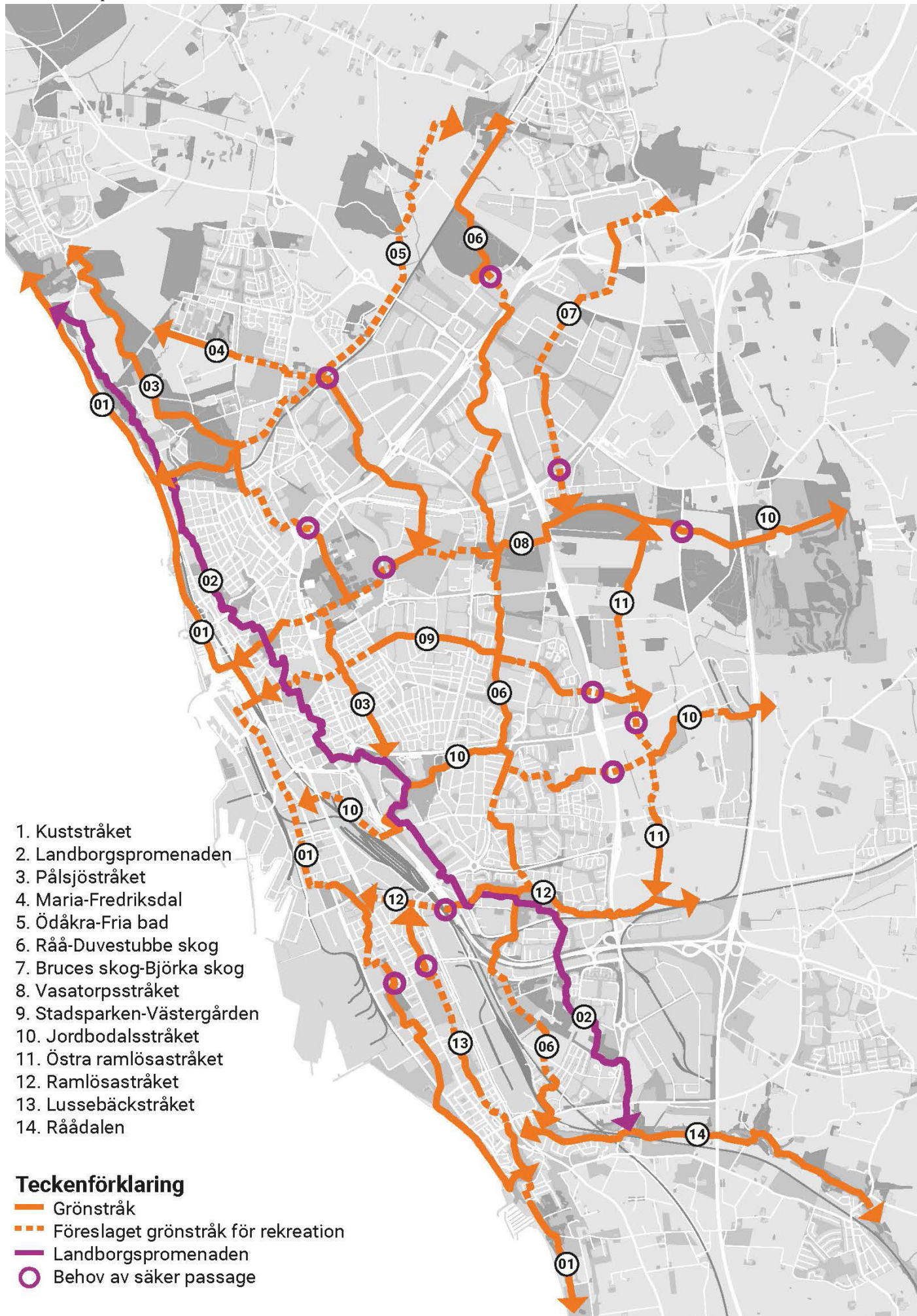
Stadens gröna stråk för biologi sammanfaller oftast med grönstråken för rekreation, men i vissa fall skiljer de sig åt. Stråk som för oss människor är svåra att använda och upplevs som bullerstörda kan fungera bra för djur och växter.

Alla våra gröna stråk ska utformas och skötas för att stärka ekosystemen och de lokala, naturligt förekommande växt- och djurarterna. Vi ska tänka på att inslag av blommande och bärande träd och buskar är bra för bland annat insekter, fåglar och fladdermöss och i tätare buskage finns livsmiljöer för småfåglar att häcka. Död ved, öppet vatten, blommor, sten och öppen sandmark förbättrar de biologiska värdena.

6.3.2.3. Gröna promenadstråk

För att skapa attraktiva promenadmöjligheter i Helsingborg och koppla samman stadsdelarna med varandra vill vi att några av grönstråken för rekreation ska utvecklas och marknadsföras som gröna promenadstråk. Stråken ska vara attraktiva, lättorienterade, samt markerade i karta och här placerar vi även aktiviteter och mötesplatser. Promenadstråken kan också användas för att skapa längre motionsslingor. I flera av de gröna promenadstråk som redan finns vill vi förbättra tillgängligheten och anlägga mer vegetation. Längs vissa sträckor behöver vi överbygga befintliga barriärer och anlägga nya stråk.

+ Visa bild med promenadstråk



1. Kuststråket
2. Landborgspromenaden
3. Pålsjöstråket
4. Maria-Fredriksdal
5. Ödåkra-Fria bad
6. Råå-Duvestubbe skog
7. Bruces skog-Björka skog
8. Vasatorpsstråket
9. Stadsparken-Västergården
10. Jordbodalsstråket
11. Östra ramlösastråket
12. Ramlösastråket
13. Lussebäckstråket
14. Råådalen

Teckenförklaring

- Grönstråk
- - - Föreslaget grönstråk för rekreation
- Landborgspromenaden
- Behov av säker passage

6.4. Stadsodling

Kartan visar odlingslots- och koloniområden samt platser för stadsodling.

6.4.1. Bakgrund

I Helsingborg förekommer stadsodling på koloni- och odlingslotsområden, i privata trädgårdar samt på platser som drivs av stadens eget stadsodlingsprojekt Planteringar utan gränser.

Det finns cirka 1400 kolonilotter och 200 odlings- och rekreationslotter i Helsingborgs centralort. Det innebär drygt 11 lotter per 1000 invånare. Kolonilotterna har en stuga på högst 50 kvadratmeter på tomten, men ibland begränsar detaljplanen storleken till 20-25 kvadratmeter. Odlingslotten har endast en bod för verktyg. Storleken på kolonilotterna är oftast mellan 100-600 kvadratmeter och storleken på en odlingslott är oftast mellan 100-250 kvadratmeter.

± Visa karta med dagens odlingslots- och koloniområden

Många av Helsingborgs odlingslots- och koloniområden ligger centralt i staden men är omgivna av höga stängsel och låsta grindar. Dessa områden utgör barriärer som försvårar möjligheten att röra sig längs gröna stråk och mellan parker i staden, men också mellan olika bostadsområden.

För närvarande pågår ett arbete med att förbättra hanteringen av avloppsvatten inom stadens koloniområden, enligt gällande avtalsvillkor för koloniföreningar. Koloni- och odlingslotsområdena är till största del inte hårdgjorda, vilket gör att regnvatten till viss utsträckning tas upp av marken. Några, såsom Ringstorp och Fredriksdal Östra och Västra, ligger i infiltrationsbenägna områden och har därmed en särskilt stor betydelse för att fördröja nederbörd, men är samtidigt mer känsliga för föroreningar från till exempel bekämpningsmedel.

Stadsodlingsprojektet Planteringar utan gränser odlar idag på fyra platser i staden och engagerar 200-300 förskolebarn, ett 40-tal aktiva odlare och ett 50-tal barn som bor i områdena. Odlingsplatserna fyller en social funktion som mötesplats där människor träffas och delar kunskap kring odling. I Helsingborg pågår även ett arbete med att öka andelen ätbara växter i parkerna genom att plantera fler bärbuskar och fruktträd.

6.4.1.1. Stadsodlingens betydelse

När allt fler människor bor i städer ökar intresset för stadsodling, och för egen- och närproducerad mat. Framförallt har stadsodlingen en social betydelse som mötesplats och rekreativ oas för de som har tillgång till det.

6.4.2. Förslag

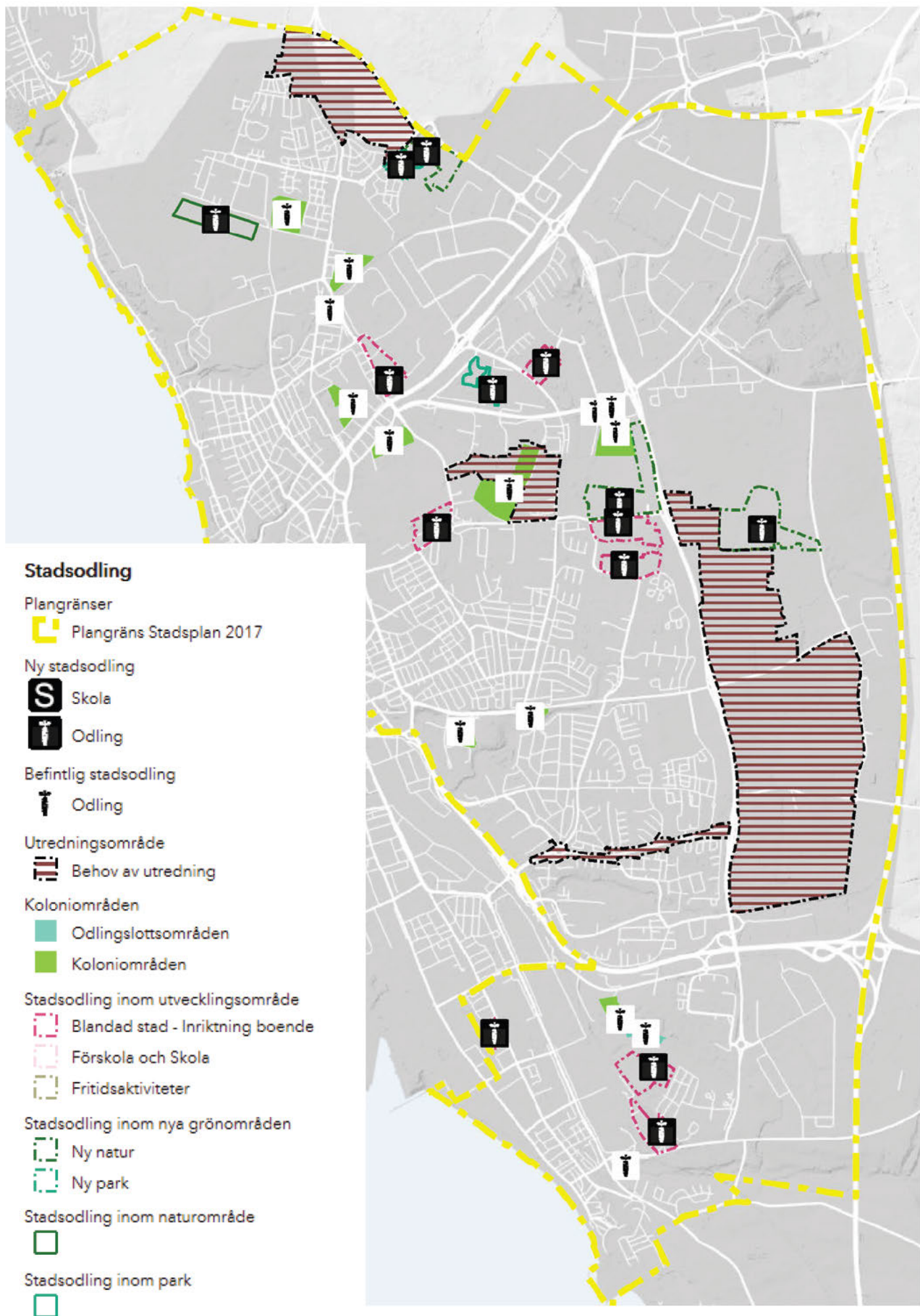
Mejerigatans odlingslotter omvandlas för skola, förskola, bostäder, vård och grönstruktur. Vi föreslår också att möjliggöra bostäder och stadsodling på Tuppens rekreationslotter. Maria stations odlingslotter behövs enligt gällande planprogram till park och dagvattenhantering. Norra delen av Brytstugans koloniområde ligger inom ett större utredningsområde för en ny skola och förskola till barn i Dalhem-Drottninghög-Fredriksdal. Vi föreslår också en passage genom koloniområdet Brytstugan för att underlätta för rekreation i Vasatorpsstråket och minska barriäreffekten till exempelvis Filbornaskolan och Filborna arena. Passagen bör genomföras i samband med att avtalen skrivs om år 2020. Dagens markanvändning, med till exempel park och skolor, kan fortsätta utvecklas men med förutsättningen att det ska vara möjligt med skola och förskola i framtiden.

Samhällsviktiga funktioner som infrastruktur (till exempel Väst kustbanan) är prioriterat framför odlingslots- och koloniområden. Det planerade dubbelspåret för Väst kustbanan kommer troligen att påverka Stenbockens sommarby och Åragatans koloniförening, även om det ännu inte är klart i vilken omfattning.

Eftersom odlingslots- och koloniområdena är av allmänt intresse ska de vara öppna och tillgängliga för alla helsingborgare och barriäreffekten ska minskas. Processen för att öppna upp koloniområden kommer att ta sin början i samband med att avtal skrivs om för koloni- och odlingslotsområden i samarbete och dialog med föreningarna. Genom att arbeta med stråk och flöden av människor skapar vi trygghet, och flera gröna stråk föreslås därför genom områdena. Det ska också vara möjligt med olika publika verksamheter i odlingslots- och koloniområden, som till exempel förskolor och kaféer, som förstärker områdena som allmänna mötesplatser.

Vi föreslår nya platser för stadsodling vid bland annat Filborna skogspark, Bruces skog och Pålsjö skog. I större utbyggnadsområden ska behovet av nya odlingslotter utredas. Genom att minska lotternas storlek till cirka 100 kvadratmeter ges fler invånare möjlighet att odla inom centralorten. Vi föreslår att vi ska erbjuda 15 lotter per 1000 invånare år 2035. Det skulle innebära en ökning med 6 hektar odlingslotsmark, vilket ryms inom de områden vi pekat ut.

Kartan visar odlingslots- och koloniområden samt platser för stadsodling.

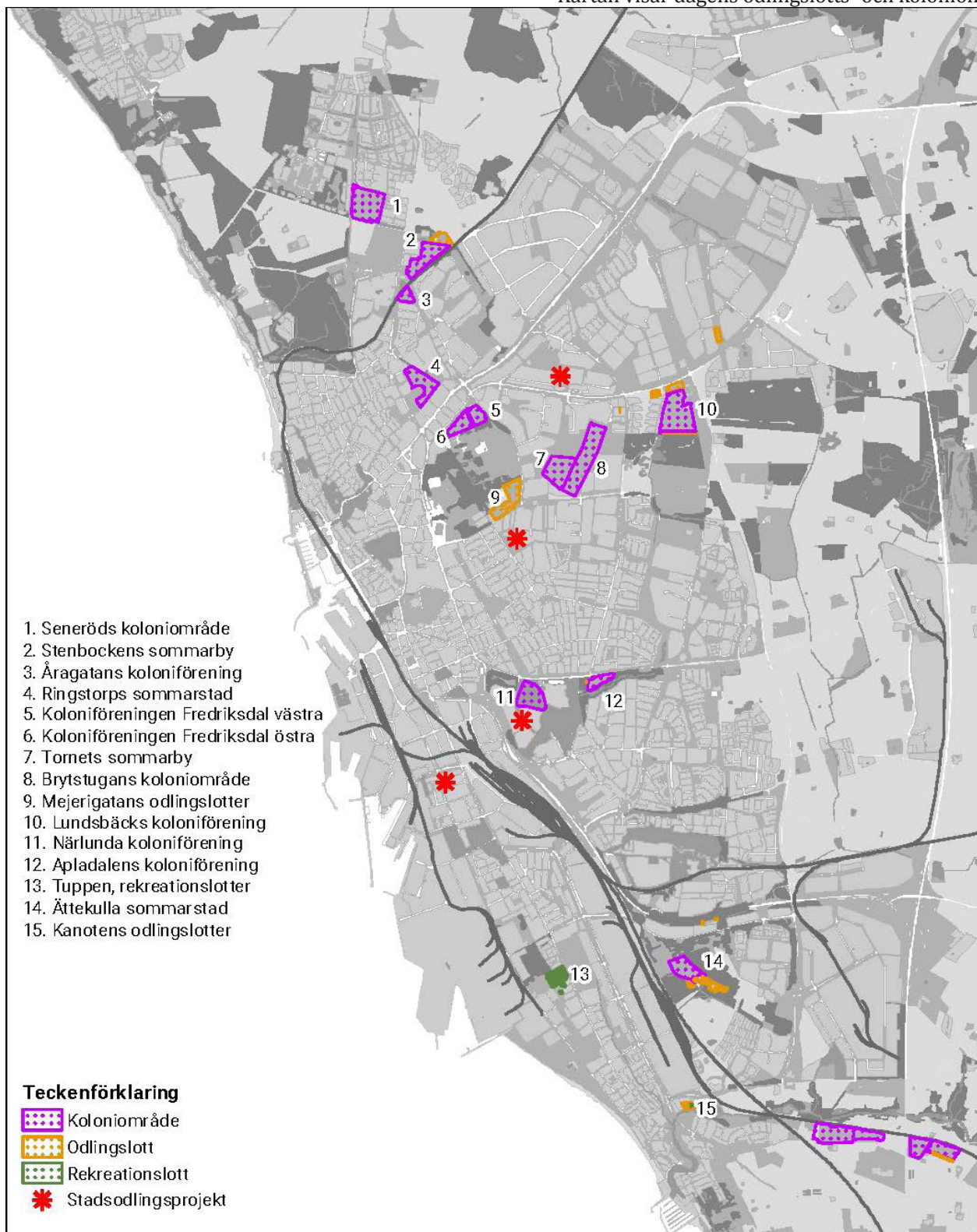


För att kunna erbjuda helsingborgarna möjlighet att odla behöver även odlingen förtätas. Framtidens stadsodling kommer i allt större utsträckning att ske på mindre odlingslotter, på kvarteretsmark i bostadsområden och i parkerna. Det innebär att koloni- och odlingslotter blir mindre. Det innebär också fler öppna odlingslotsområden som kan utformas som attraktiva grönstråk och allmänna mötesplatser. I våra parker kan vi skapa mer allmän odling, både när vi utformar nya parker men också i befintliga parker där det finns utrymme för fler aktiviteter.

För att kunna ta hand om regnvatten är det viktigt att minimera hårdgjorda ytor i odlingslots- och koloniområden. Några områden ligger i lågpunkter och kan fungera som tillfälliga översvämningssytor vid skyfall. Vi bör överväga att förbättra möjligheterna till omhändertagande av vatten i befintliga odlingsområden där det finns möjlighet och behov.

I en tätare stad finns behov av att rymma fler funktioner på samma yta. Gröna tak och väggar kan vara ett sätt att odla som bidrar till ett förbättrat mikroklimat i staden och en ökad biologisk mångfald.

Kartan visar dagens odlingslots- och koloniområden



6.5. Grönska på gator, torg och kvartersmark

6.5.1. Bakgrund

Grönskande gator och torg tillsammans med kvartersmarkens grönska på gårdar, tak och husfasader bidrar till en hållbar och attraktiv stadsmiljö. Helsingborgs stad äger och förvaltar delar av dessa ytor, till exempel gator, torg, idrottsplatser och skolgårdar. Därutöver förvaltar de kommunala bolagen, bland annat Helsingborgshem, grönytor på kvartersmark. Förtätning innebär en risk att gröna ytor på kvartersmark hårdgörs och att gatuträd inte längre får plats men ger också möjlighet att tillföra mer grönska genom att arbeta med grönytefaktor.



Endast en del av stadens grönstruktur är säkerställd som parkmark eller natur i detaljplan. Här syns parkmarken i förhållande till övrig grönstruktur på privat mark.

6.5.1.1. Klimat och folkhälsa

Ur klimatsynpunkt är privat grönska viktig för stadens anpassning till framtida klimat eftersom den buffrar vatten och sänker temperaturen. En hårdgjord yta genererar 10 gånger mer dagvatten än en grönyta. Den privata grönstrukturen behövs för att klara utmaningarna med en ökad nederbörd på grund av klimatförändringar. Dessutom kommer värmeböljor och torka i framtida klimatscenarier att skapa ett behov av avkylningsåtgärder för att staden ska fortsätta vara en dräglig livsmiljö.

6.5.1.2. Biologisk mångfald, rekreation och pedagogik

Ur ett ekologiskt perspektiv är villa- och radhusträdgårdar och bostadsgårdar betydelsefulla för sin artrikedom. Dessa miljöer gynnar insekter, fåglar, pollinerare som bin och humlor samt däggdjur.

Ur ett socialt perspektiv har villa- och radhusområden stora kvaliteter tack vare sin varierade utformning på hus och trädgårdar. De är populära att promenera i och upplevs som trygga att röra sig i även under kvällstid.

Kyrkogårdar är gröna platser som innehåller många olika träd, växter och djur. Användningen av kyrkogårdar har förändrats och allt fler människor väljer att besöka kyrkogårdar för promenader och motion.

Skolgårdarnas vegetation är en viktig del av stadens grönstruktur. Träd ger skugga som är viktig under årets solintensiva dagar, då barn är mer känsliga för UV-strålning än vuxna. Gröna skolmiljöer är viktiga för barns utveckling, en plats där de kan röra på sig i naturlika lekmiljöer. Gröna skolmiljöer fungerar också som pedagogiska miljöer där barnen lär sig om natur, odling och ekosystem.

6.5.2. Förslag

Vi ska utveckla gröna kvaliteter på stadens kvartersmark. När vi utformar och sköter grönytorna ska vi fokusera och ta vara på vad naturens ekosystem ger oss i form av sociala värden, biologisk mångfald och klimatanpassning.

Vi ska erbjuda stöd och rådgivning för skolor och fastighetsägare som vill förbättra sin utemiljö, och fortsätta arbeta med olika projekt kring odling, biologisk mångfald och så vidare.

Vi ska börja använda grönytefaktorn i kommande planering och ta fram riktlinjer för hur gator, torg och kvartersmark kan bli grönare. Grönytefaktorn mäter fördelningen mellan växtlighet och dagvattenhantering i förhållande till bebyggd yta. Exempel på gröna ytor är växtbäddar, gröna fasader och tak, vattenytor, träd eller buskar.

Vi ska uppmanera privata fastighetsägare att prioritera gröna kvaliteter på kvartersmark framför hårdgjorda ytor. Vi ska även upplysa att tomter med bostäder, skolor, förskolor, fritidshem eller liknande ska ha tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse, enligt plan- och bygglagen 8 kapitlet 9 §. Om det inte finns plats för både parkering och friyta ska friytan prioriteras.



6.6. Ställningstaganden

Vi vill att alla ska ha god tillgång till parker och natur. Gröningar är viktiga komplement till närparker och områdesparker. Vi ska verka för att alla stadsdelar har tillgång till områdesparker med platser för vila, motion, samvaro, aktiviteter och lokala evenemang.

Vi ska i första hand förtäta på hårdgjorda ytor som parkering och inte på grönstruktur. I enstaka gröna stråk kan förtätning vara möjligt, så länge karaktären och funktionen av grönt stråk behålls.

Vi vill att stadens parker och natur ska inbjuda till spontana möten, social samvaro, fysisk aktivitet och återhämtning. Vi ska värna tysta områden från buller och förbättra ljudnivån i bullerutsatta grönområden.

Vi vill att grönskan blir mer mångfunktionell, och ska sköta parker, stråk och natur för att öka produktionen av ekosystemtjänster.

Vi ska bevara och utveckla de tätortsnära naturområdena för biologisk mångfald, rekreation och pedagogik.

Vi ska utveckla gröna stråk till ett sammanhängande nät för rekreation och biologisk mångfald.

Vi ska ha en helhetssyn på grönska och uppmärksamma dess värden på såväl offentlig som privat mark. Vi ska uppmärksamma privata markägare om värdet och betydelsen av grön kvartersmark och uppmuntra dem till att utveckla grönskan för sociala värden, biologisk mångfald och klimatanpassning.

Vi ska tillämpa grönytefaktor vid exploatering för att säkerställa grönska på kvartersmark och prioritera gröna friytor framför parkeringsplatser eller annan hårdgjord yta.

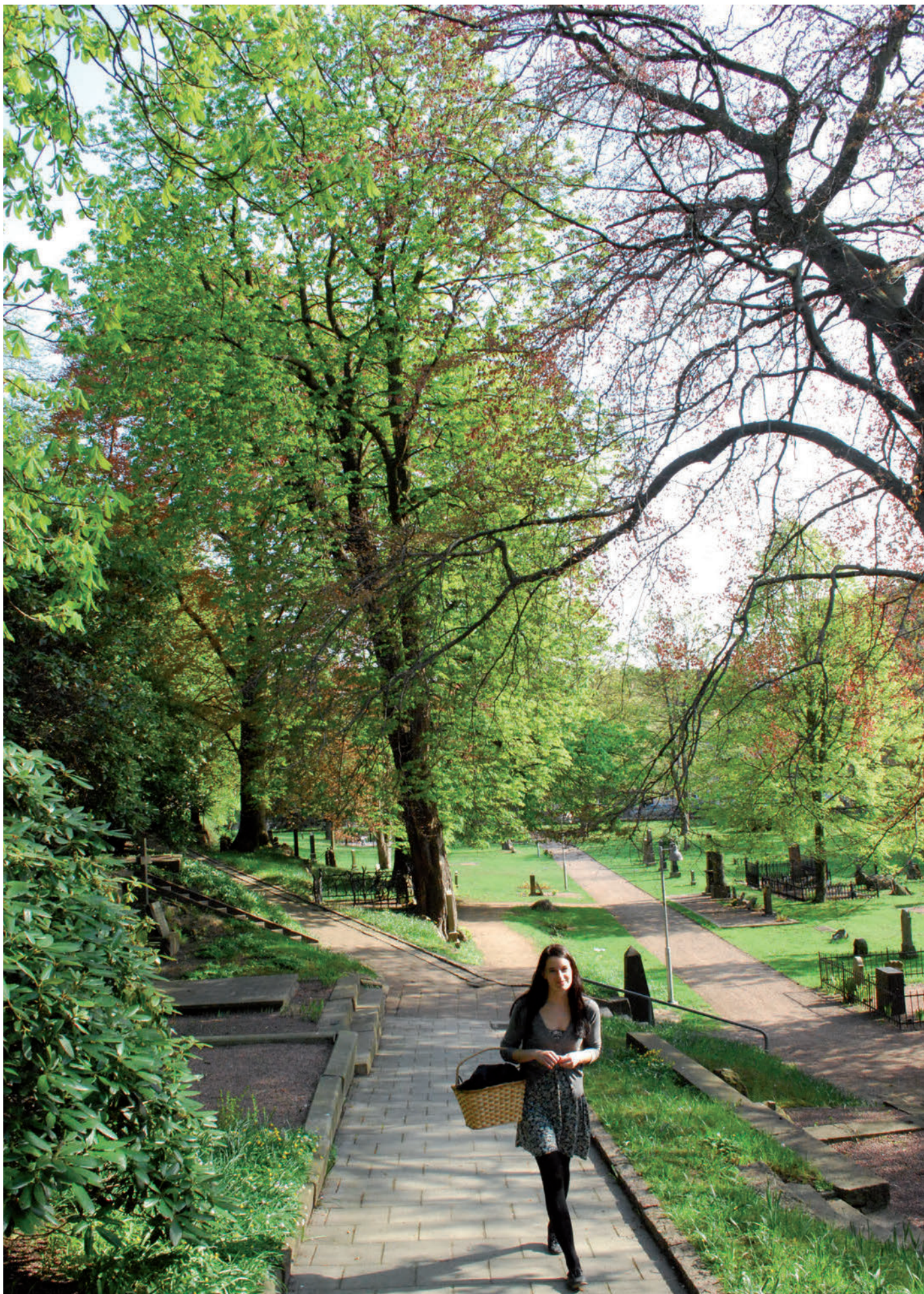
Koloniområden och odlingslotsområden ska vara öppna och tillgängliga för allmänheten.

Samhällsviktiga funktioner som infrastruktur (till exempel Väst kustbanan) är prioriterade före odlingslots- och koloniområden.

Vi ska skapa möjlighet för stadsodling genom att möjliggöra för odling i parkerna, planera för nya odlingslotsområden och uppmuntra till privata initiativ på kvartersmark.

I de större utbyggnadsområdena ska vi utreda behovet av nya odlingslotter.

Riktlinjer för kommande planering finns i underlags-PM Grönt.



7. Trafik

Det här är en utkriven version av en digital karta. Länkar och dynamiskt innehåll som videor och interaktiva kartor är bara tillgängliga i onlineversionen på www.helsingborg.se/stadsplan2017

- 7.1. Gång och cykel
- 7.2. Kollektivtrafik
- 7.3. Biltrafiknät och infarter
- 7.4. Parkering
- 7.5. Godstrafik och industrispår
- 7.6. Nationellt och regionalt transportsystem
- 7.7. Ställningstaganden

Helsingborg ska ha ett hållbart och effektivt transportsystem som möter behoven för totalt 175 000 helsingborgare till år 2035. Vi ska utveckla de mest yteffektiva och hållbara transportslagen gång, cykel och kollektivtrafik för att tillgodose bra tillgänglighet och närbarhet för alla.

Vi behöver öka andelen hållbara resor från 45% (2013) till 71% till 2035 i centralorten. Vi förbättrar gång- och cykeltrafiken genom ett gent sammankopplat gångnät, effektiva huvudcykelstråk, säkra och trygga cykelparkeringar. Kollektivtrafiken behöver gena raka linjedragningar med tydliga hållplatser och kopplas till stadsutveckling och förtätning. För att få fler att pröva nya färdmedel ska vi också arbeta med beteendepåverkande åtgärder.



Diagrammen visar färdmedelsfördelningen 2013 och målbilden för Helsingborgs centralort enligt Region Skånes strategi för ett hållbart transportsystem

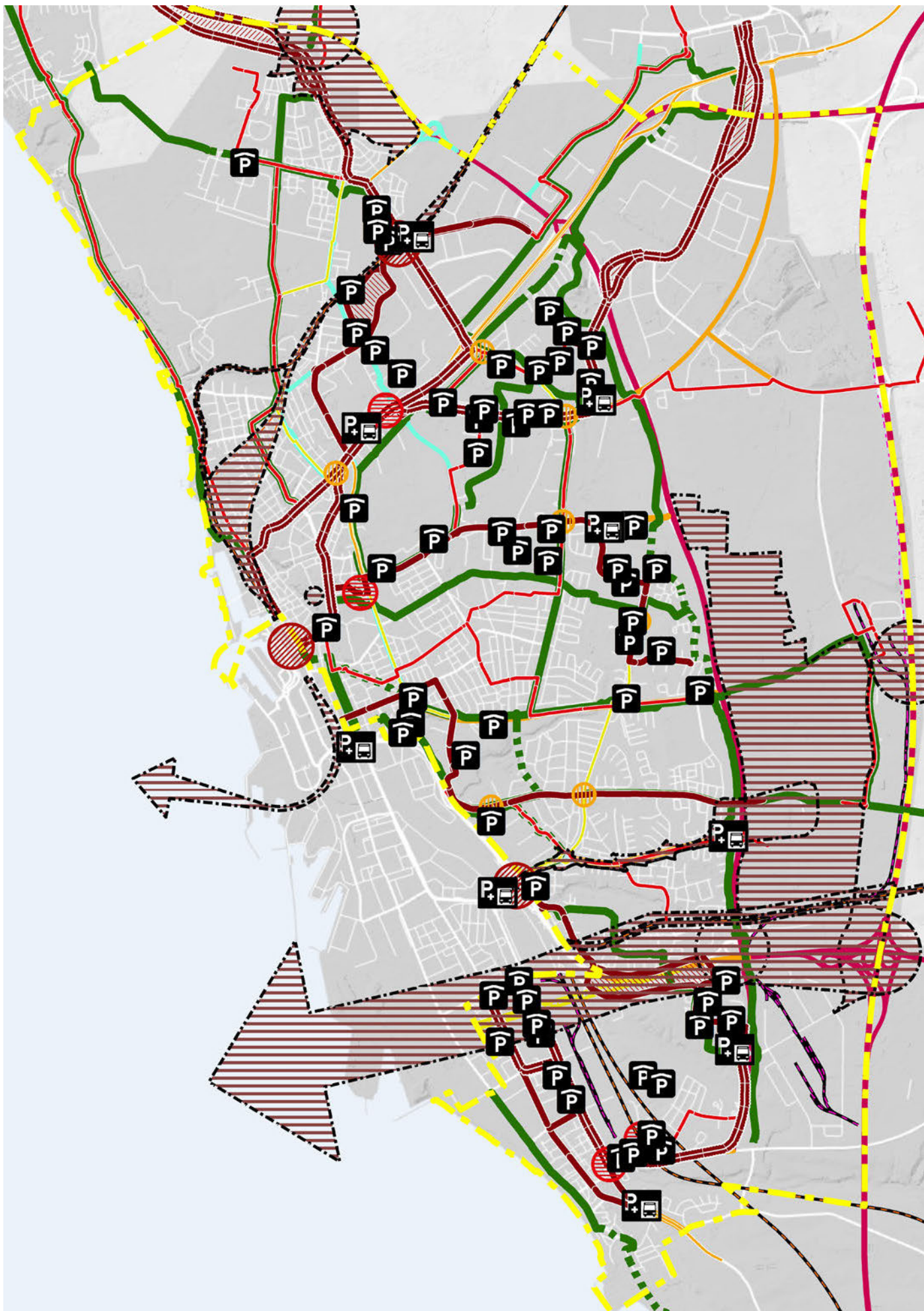
Arbetet för fler hållbara resor pågår redan. HelsingborgExpressen 1 är under genomförande, och planering pågår för ytterligare två HelsingborgExpress-linjer. Utbyggnaden av Väst kustbanan tillsammans med Trafikverket och utvecklingen av våra regionala noder Maria station och Ramlösa är också projekt som leder mot ett mer hållbart transportsystem. Vår satsning på cykelåtgärder, en uttätning av busslinjer och en ny ringlinje är andra arbeten som pågår.

De stora biltrafikflödena ska vi styra till det övergripande vägnätet. Åtgärder som genomförs i biltrafiknätet ska totalt sett bidra till att minska andelen biltrafik. Vi behöver effektivisera så att den markyta som används till parkering totalt sett inte ökar. I första hand satsar vi på parkeringshus i flera plan och genom att öka samnyttjandet av parkeringsplatser kan vissa befintliga parkeringsytor istället användas till exempelvis fler bostäder, mer grönområden och klimatanpassningsåtgärder. Eftersom många av ytorna som vi föreslår förtätning på helt eller delvis ligger på befintliga parkeringsplatser, kommer vi att behöva cirka 70 parkeringshus för boendeparkering med totalt cirka 13 000 parkeringsplatser. Dessa behöver byggas ut i takt med bostäderna.

Vi utvecklar godstrafiken genom åtgärder som stärker Helsingborg som ett regionalt transportnav. Effektiva, flexibla och hållbara logistiklösningar som minskar transporterens negativa påverkan ska främjas. Helsingborg är en stark tillväxtmotor i regionen och ett nav i det nationella och internationella transportnätet. För att hantera transporter av gods och personer behöver vi ny infrastruktur med åtgärder som en fast HH-förbindelse, dubbelspår på hela Väst kustbanan, bra restider och tillräcklig kapacitet på Skånebanan.

Kartan visar den samlade trafikbilden. Den visar hela kollektivtrafiknätet, kollektivtrafiknoder, infarterna och det övergripande vägnätet, samt cykelstråk och huvudnätet för cykel. Även järnvägsnätet och framtida större parkeringsanläggningar och infartsparkeringar (park and ride) redovisas.

Kartan visar den samlade trafikbilden.



Trafik

Ändrad markanvändning (symbol)



Infartsparkering



Parkeringshus

Utveckla/Förtäta/Förstärka befintlig markanvändning (symbol)



Infartsparkering



Parkeringshus

Kollektivtrafiknoder



Lokal bytespunkt



Regional bytespunkt



Regional nod

Plangränser



Plangräns Stadsplan 2017

Utredningsområde



Behov av utredning

Kollektivtrafik



Strukturbildande spårväg



Strukturbildande busstrafik



Stombuss



Regionbuss



Ringlinje

Utredningsområde spårväg



Utredningsyta spårväg



Utredningsyta strukturbildande kollektivtrafik

Gång- och cykelbanor

Cykelstråk



Befintligt cykelstråk



Utveckla cykelstråk

Järnväg



Framtida spår - Industrispår



Framtida spår - Regionalt spår



Industrispår



Regionalt spår

Vägnät



Övergripande vägnät



Genomfart mot hamnen och Danmark



Infarter Infarsled



Infarter Förstadsgata



Infarter Stadsgata



Huvudgator

Ändrad markanvändning (yta)



Trafik

7.1. Gång och cykel

Kartan visar befintliga och föreslagna cykelstråk och huvudnätet för cykel.

7.1.1. Bakgrund

Att cykla mer stärker hälsan. Det är positivt både för samhället, i form av minskade sjukvårdskostnader, och för den enskilde, som får bättre livskvalitet. Att gå eller cykla är också yteffektivt. I Helsingborg är därför vår målsättning att öka andelen cykel- och gångtrafik.

Ur ett näringslivsperspektiv finns potential i att utveckla möjligheterna till att cykla. Det gäller både turistnäringen och en del av näringslivets persontransporter såsom korta tjänsteresor. Genom att erbjuda anställda lösningar som underlättar cykling, till exempel duschmöjligheter och utlåning av tjänstecyklar, kan krav på parkeringsytor i verksamhetsområdena minska, vilket gör det möjligt att effektivisera verksamhetsytor.

I vår planering behöver vi också ta hänsyn till framtida behov. Redan idag ser vi en ökning av nya typer av cykelfordon såsom lådcyklar och elcyklar. Det ställer krav på tillräckliga utrymmen på våra cykelbanor men också för att parkera och kunna ladda sin elcykel. Kraven ökar också på stölskyddssäkra parkeringar, i såväl stadsmiljön som vid arbetsplatser och bostäder.

I det pågående arbetet med trafikplan och cykelplan utreder vi gång- och cykelnätet och dess behov på en mer detaljerad och genomförandeinriktad nivå.

7.1.2. Förslag

Helsingborg har som målsättning att fördubbla resandet med cykel till år 2022. Andelen cykelresor ska öka från 11% år 2013 till 21% år 2022. För att nå Skånes gemensamma mål till 2050 ska andelen cykelresor vara cirka 27% år 2035.

± Visa diagram för hur cykelandelen behöver utvecklas till 2035.

7.1.2.1. Gång

Gångnätet behöver utvecklas och bli mer finmaskigt och sammanhängande. Genom att anpassa gångsystemet till funktionsnedsatta, äldre och barn gör vi det bättre och enklare för alla att ta sig fram. För att hela resan från hemmet till arbete och utbildning ska fungera är gångbanor till och från kollektivtrafiken särskilt viktiga. Gångresor kan också vara rekreativa, det vill säga att själva gångresan är själva målet. Av den anledningen sammanfaller många delar av gångnätet med stadens gröstrukturprogram.

7.1.2.2. Cykel

Cykelinfrastrukturen behöver utvecklas med fler cykelbanor och sammanhängande stråk. För huvudcykelnätet och cykelstråken är kravet att cyklisterna ska ha en egen avskild bana att köra på. Målade cykelfält kan användas som ett steg mot egen bana eller på särskilda platser där inte en egen cykelbana är möjlig. Gena vägar och bra förbindelser mellan bostäder, service och arbetsplatser är viktigt för att fler ska vilja cykla. För att det ska bli lättare att ta sig fram behöver vi anlägga nya passager, tunnlar och broar. Cykelbanor till kollektivtrafiken är viktiga, liksom bra och säkra cykelparkeringar vid de större hållplatserna och de regionala noderna. Med cykelsatsningar ska vi öka andelen cykelresor vilket i sin tur innebär ett minskat behov av biltrafikytor och parkeringsytor.

7.1.2.3. Gemensamt för gång- och cykel

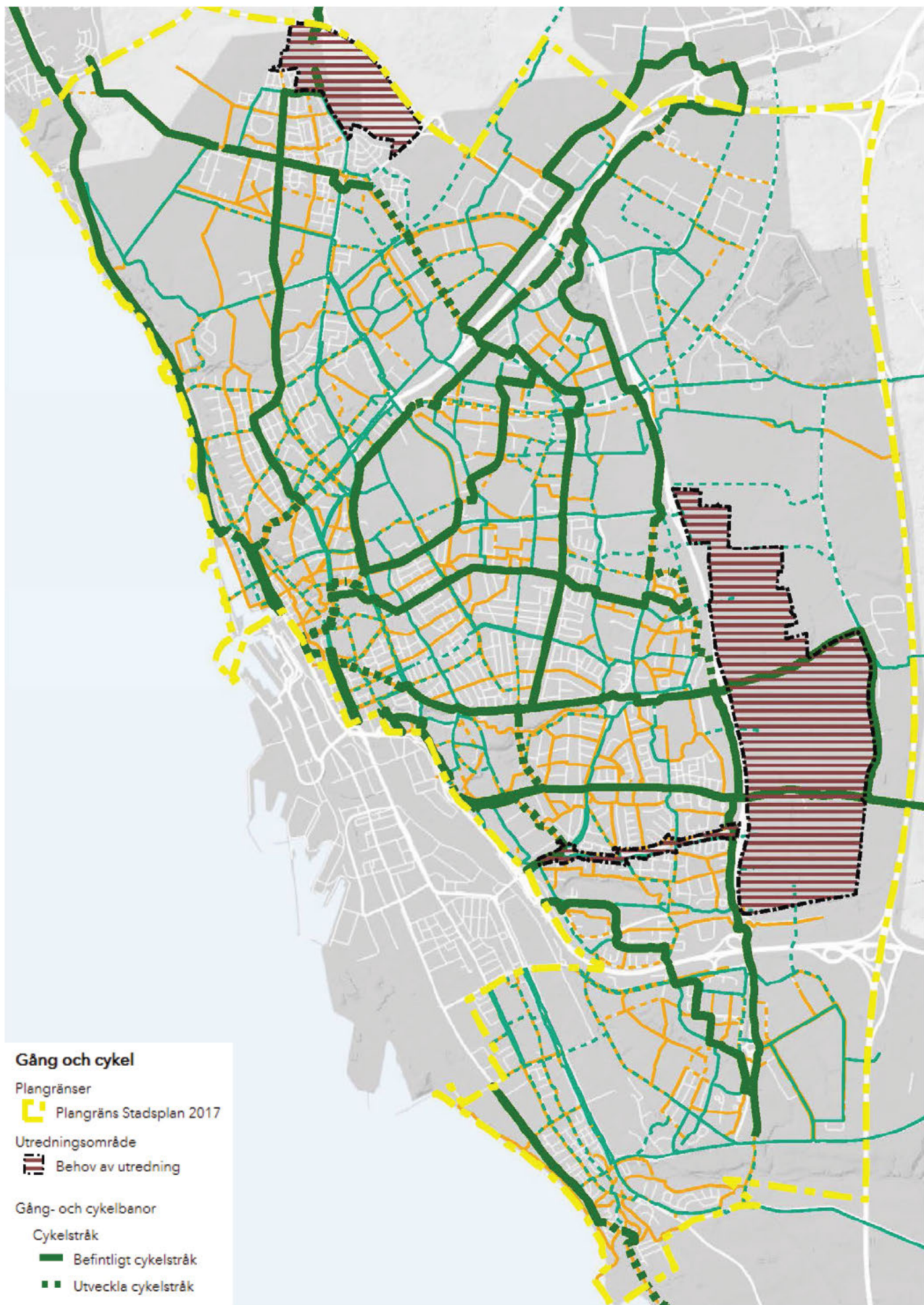
För att gång- och cykeltrafiken ska kunna utvecklas behövs:

- fler säkra, trygga, gena och tillgängliga gång- och cykelbanor
- säkra passager för att lättare ta sig fram
- en hög nivå på drift och underhåll såsom snöröjning och att reparera ojämnheter
- investeringar i attityd- och beteendepåverkande åtgärder i samband med utbyggnad

± Visa bild med behov av nya passager för gång- och cykelnätet

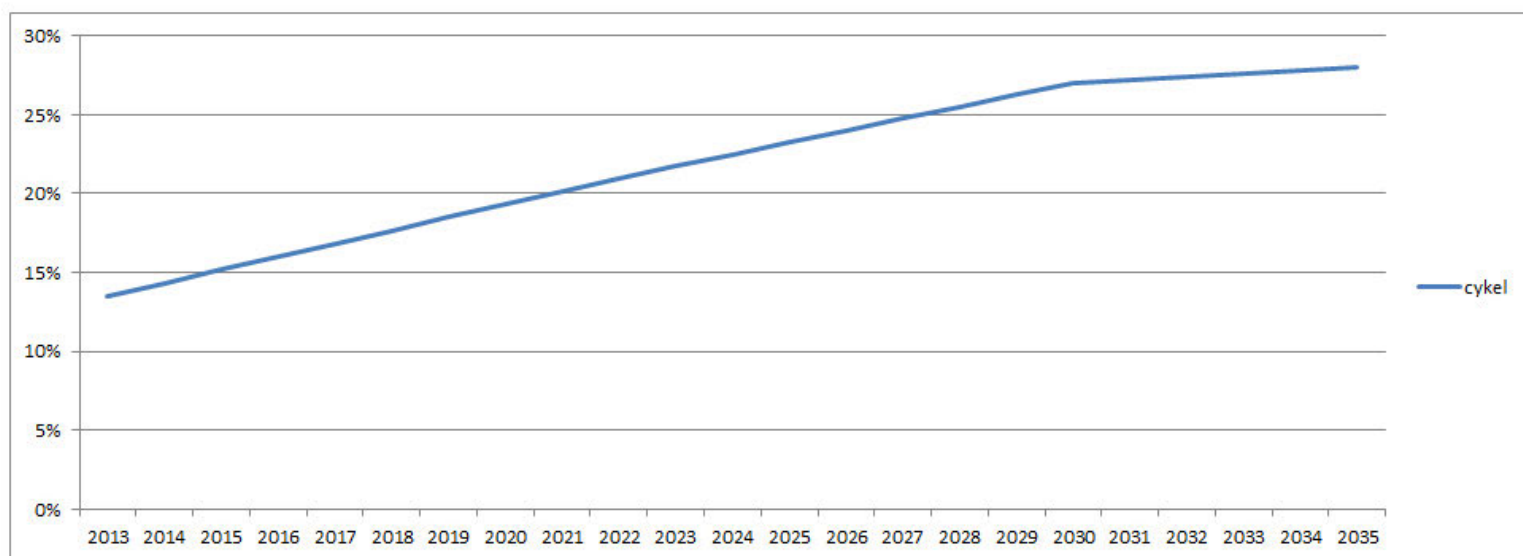
7.1.2.4. Många av stadens mål nås via gång- och cykelåtgärder

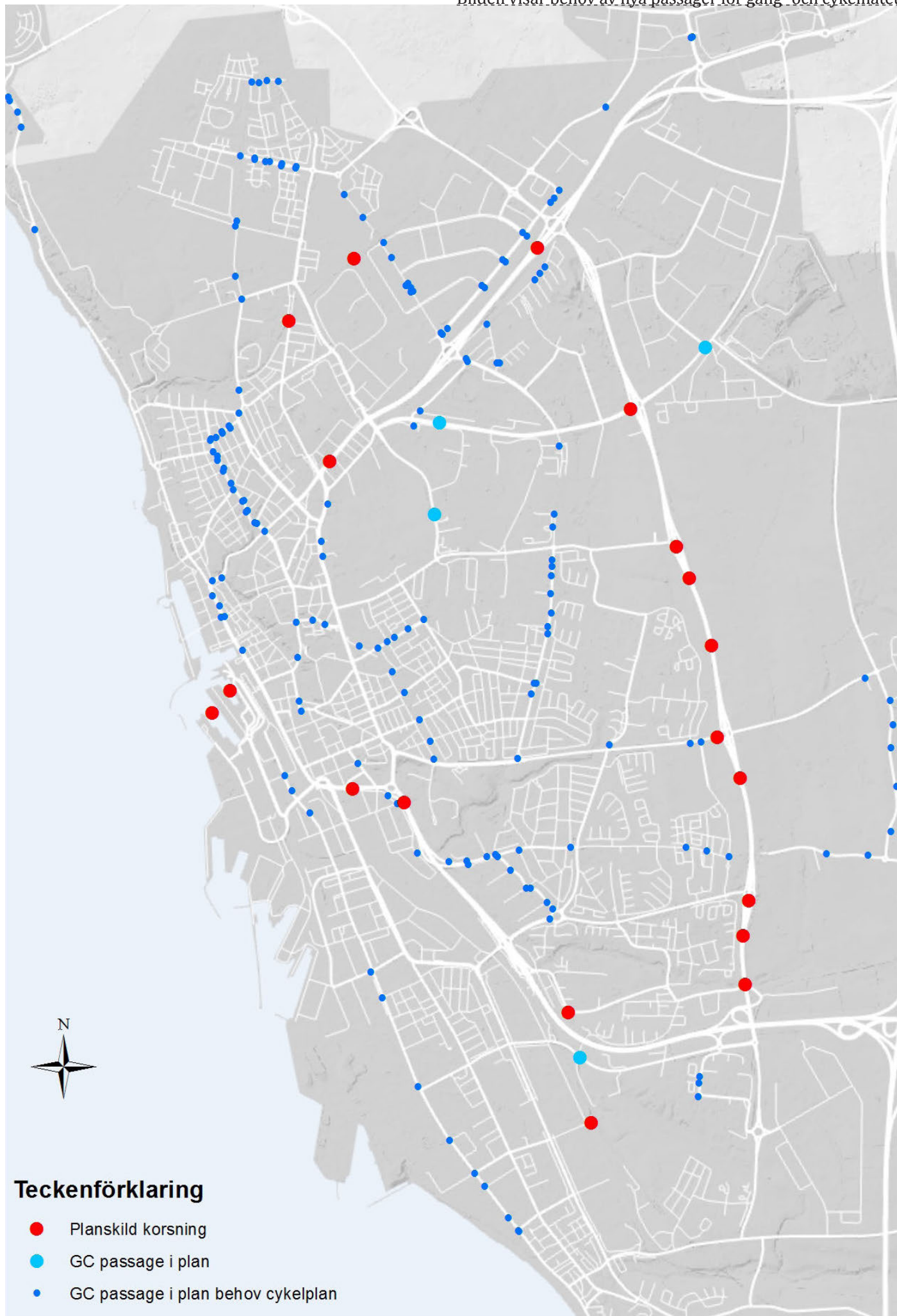
Genom att få fler att gå eller cykla, och därmed ställa bilen hemma, kan vi minska stadens ekologiska fotavtryck. Andra effekter av satsningarna på gång och cykel är minskad trängsel och minskade bullernivåer samtidigt som tillgängligheten ökar. Totalt sett innebär åtgärderna en ökad livskvalitet för helsingborgarna som individer och en ökad folkhälsa med minskade kostnader för samhället. För näringslivet innebär cykelsatsningarna friskare och piggare anställda där



också kostnaden för att transportera sig till eller i arbetet minskar.

Diagrammet visar hur cykelandelen behöver utvecklas till 2035.





7.2. Kollektivtrafik

Kartan visar det föreslagna nätet för kollektivtrafik och bytespunkter. De regionala satsningarna beskrivs mer under Nationellt och regionalt transportsystem. Vi visar, förutom regionaltrafiken, tre nivåer av kollektivtrafik: strukturbildande (både som spårväg och buss; HelsingborgExpressen), stombussnät och ringlinje. Spårvägssträckningen består av olika alternativ och är resultatet av den förstudie som blev klar 2013. Kartan visas även kopplingen till infartsparkeringar, där möjlighet finns för de som kommer utifrån med bil att byta till en snabb busslinje eller till tåg. Det anpassade kollektivtrafiknätet visas inte i kartan utan utvecklas efter behov och demografiska förutsättningar.

7.2.1. Bakgrund

Helsingborgs befolkning växer och för att möta invånarnas behov av transporter behövs bra och hållbara resmöjligheter som tar så lite yta i anspråk som möjligt per resa.



Kollektivtrafiken är yteffektiv. Bilden visar 200 personer i 177 bilar eller i 3 bussar eller i 1 spårvagn. Med kollektivtrafiken frigörs ytor som kan användas till exempel till bostäder, grönska, dagvattenhantering eller verksamheter.

Idag sker 52% av resorna i centralorten med bil. Bilen kräver stora ytor för både gator och parkering och för att utveckla en tät och blandad stad behöver bilanvändandet minska utan att tillgängligheten minskar. Därför vill vi fortsätta att skapa en effektiv kollektivtrafik med enkla byten och där restiderna närmar sig bilens. Med snabb kollektivtrafik blir också arbetsmarknaden större. Det blir enklare för företag att hitta rätt personal och fler kan tänka sig att bosätta sig i en stad med bra kollektivtrafik.

För att uppnå den färdmedelsfördelning som behövs för att nå stadens och Region Skånes mål behöver andelen bussresor öka från 12% (2013) till cirka 17-18% till 2035. Det kräver att vi fortsätter med stora satsningar i stadsbussnätet men också att nya arbetsplatser och bostäder knyts till dessa satsningar och tillsammans fungerar som en motor i stadsutvecklingen.

7.2.2. Förslag

7.2.2.1 Strukturbildande kollektivtrafik

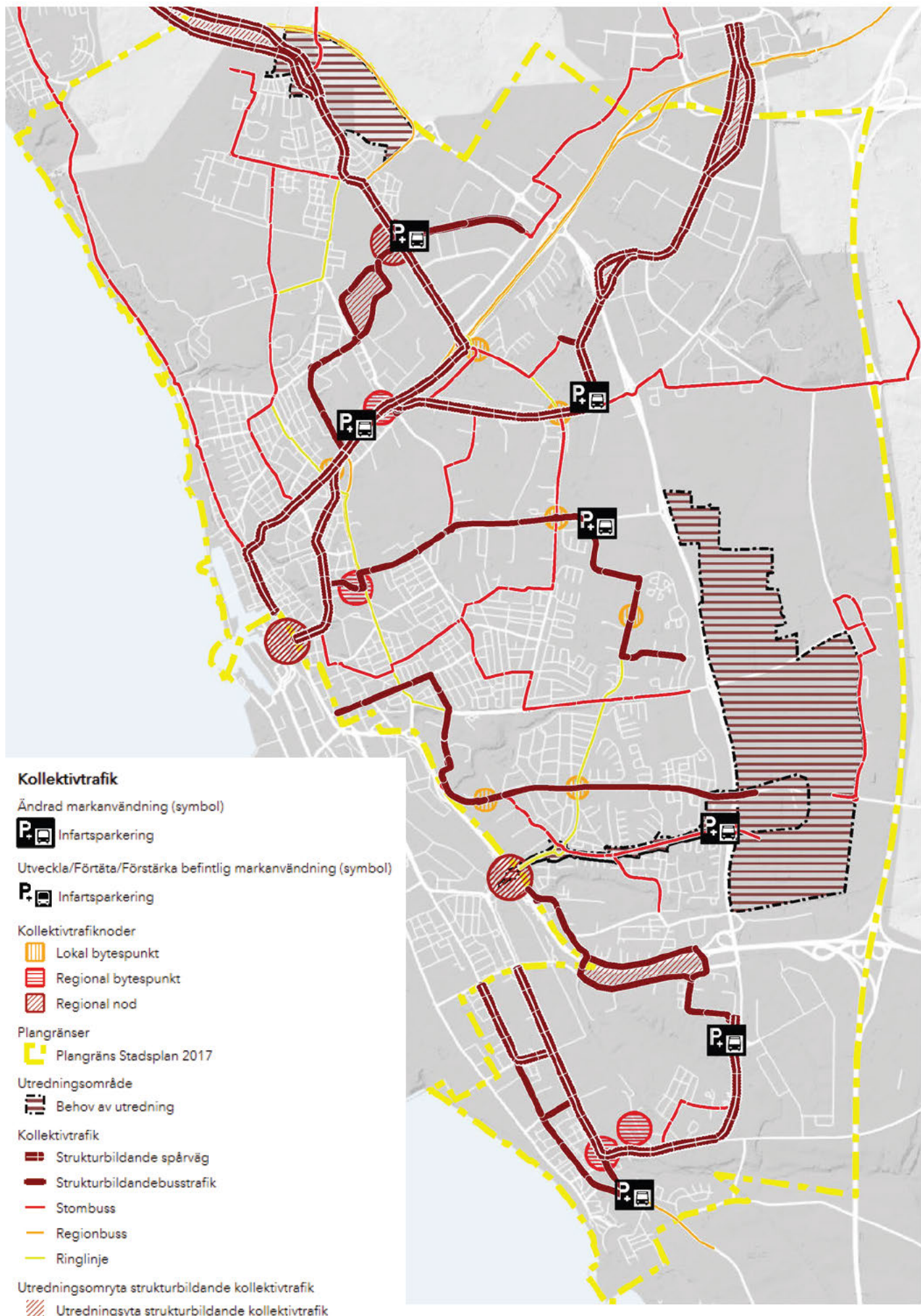
Den strukturbildande kollektivtrafiken är ryggraden i Helsingborgs kollektivtrafik. Det innebär raka linjedragningar, tydliga hållplatser och hög turtäthet. Kollektivtrafiken ska fortsätta utvecklas med gena raka stråk med hög framkomlighet genom att prioriteras i signaler och så långt som möjligt köra i egna körfält. HelsingborgExpressen på linje 1 mellan Råå och Dalhem ska bli ett spårvägslikt system och ska vara färdigbyggt 2019. På längre sikt behöver även övriga strukturbildande stråk i staden utvecklas mot samma koncept och linje 1 utvecklas till spårväg. Stråken för HelsingborgExpress 2 och 3 har utretts översiktligt men behöver studeras vidare i detalj. Införandet av en andra och en tredje HelsingborgExpress finns med som en del i Sverigeförhandlingen där en successiv utbyggnad av dessa BRT-system (Bus Rapid Transport) planeras från 2020 till år 2027.

7.2.2.2. Stombussnätet

Stombussnätet, som består av de övriga stadsbusslinjerna med ensiffrig beteckning (linje 4-8), ska utvecklas med ökad turtäthet och raka linjesträckningar. Med korta och snabba körvägar och hållplatsavstånd på cirka 400-600 meter behövs färre antal bussar för motsvarande trafikering som idag. Det minskar driftkostnaderna, ger möjlighet att öka turtätheten och får därigenom fler att åka kollektivt.

7.2.2.3. Anpassad kollektivtrafik

Förutom den strukturbildande kollektivtrafiken och stombussnätet behövs linjer som minskar avståndet för hela resan och för att komma närmare där människor bor. Ett exempel är ringlinjen mellan Maria station och Ramlösa station som knyter ihop staden i nordsydlig riktning och avlastar centrum. Ringlinjen gör det möjligt med tvärgående resor och byten till de strukturbildande linjerna och stombusslinjerna. Eftersom cirka 25% av yrkesverksamma helsingborgare pendlar till en annan kommun för att arbeta, behöver vi underlätta dessa resor genom en snabbare linje till våra tre re-



gionala noder. Detta gynnar även företag och skolor som har personal och elever som kommer från andra orter i Skåne och som får en kortare resväg.

För att minska antalet resor med färdtjänst, öka rörligheten och livskvaliteten behövs linjer som utvecklas utifrån behov. Busslinjerna ska serva de invånare som inte kan gå längre sträckor och som behöver komma nära matbutiker, vårdcentraler, apotek med mera. Denna typ av kollektivtrafik, som inte är strukturbildande eller stombuss, anpassas efter demografiskt förhållande och underlättar resor som annars hade krävt färdtjänst. Kostnaden ska ställas mot kostnader för färdtjänst och den nytta och livskvalitet den ger invånare med svårighet att gå längre sträckor.

Även andra särskilda koncept för arbetsplatser eller för turism och rekreation kan behöva utvecklas som en del av den anpassade kollektivtrafiken. Denna trafik ska fungera som ett komplement till det övergripande nätet och tas fram i det trepartssamarbete som staden har med operatör och Skånetrafiken.

7.2.2.4. Noder och bytespunkter

Från de regionala noderna Maria station, Ramlösa station och Helsingborg C når vi med tåg vidare ut i regionen och mot Göteborg, Stockholm, Köpenhamn och Tyskland. I noderna knyts tågnätet ihop med det nordvästskånska regionbussnätet och med Helsingborgs stadstrafik. De regionala noderna beskrivs mer i kapitlet Nationella och regionala satsningar. Här möjliggörs också ny bebyggelse med arbetsplatser och bostäder. I de regionala bytespunkterna byter man mellan regionbusstrafiken och stadsbusstrafiken. I de lokala bytespunkterna, som ofta sammanfaller med stadsdelscentrum och servicepunkter, kan man byta mellan bussar på de tvärgående ringlinjerna och den strukturbildande trafiken. För hållplatslägena längs den strukturbildande kollektivtrafiken och i de lokala bytespunkterna är det viktigt med trygga och väderskyddade cykelparkeringar.

En förutsättning för att lyckas är att fortsätta det pågående trepartssamarbetet mellan staden, Skånetrafiken och operatören. Samarbetet har pågått under mer än 10 år och heter idag Buskoll 2022.

7.3. Biltrafiknät och infarter

Kartan visar det övergripande vägnätet och infarternas olika karaktärer.

7.3.1. Bakgrund

En av de övergripande strategierna för biltrafiknätet är att bibehålla en god framkomlighet i det yttre vägnätet för att avlasta de centrala gatorna i staden och minimera genomfartstrafiken genom centrala Helsingborg.

En infart leder trafik från det övergripande vägnätet in mot centrum och till viktiga funktioner. Den ska kunna användas för tung trafik och som primär utryckningsväg. Det är vägens funktion som avgör om den klassas som infart eller inte. Beroende på omgivningen kan karaktär och hastighet variera längs infarten.

2012 var utbyggnaden av Österleden (väg 111) till stadsmotorväg färdig. Den leder trafiken i nordsydlig riktning så att centrala Helsingborg avlastas från genomfartstrafik. Infarterna är viktiga för att förmedla trafik till och från Österleden.

7.3.2. Förslag

I Helsingborg ska det yttre vägnätet erbjuda hög framkomlighet för biltrafiken. Det är viktigt att hitta en balans mellan förtätning, koppla samman staden och biltrafikens framkomlighet genom att arbeta med infarternas karaktär. Vi satsar på bra kollektivtrafik och cykelvägar längs infarterna och då kan andelen biltrafik minska. Samtidigt skapar vi utrymme för de resor och transporter som inte kan ske med andra färdmedel än med bil. En bra balans i trafiksystemet ger goda förutsättningar för både näringslivets transporter och för stadsutvecklingen och de företag och verksamheter som är beroende av trafikfria ytor och upplevelserika miljöer. I samband med större vägombbyggnadsprojekt ska även behoven av att lösa andra frågor tas med som till exempel dagvatten- och översvänningsfrågor.

7.3.2.1. Tre nivåer av infarter

En infart kan ha olika karaktär men samma funktion. Vi delar in gator med infartsfunktion i tre nivåer.

En **infartsled** är en trafikled med hög framkomlighet för biltrafiken. Det finns ingen bebyggelse direkt mot vägen. Vägen är rak med få eller inga kurvor. Gående och cyklister passerar vägen via broar eller tunnlår. Långsgående gång och cykelbanor kan förekomma en bit ifrån vägen. Det finns inga kantstensparkeringar. Vägen kan ha 2-4 körfält och hastigheten är 60-80 km/h, vid motorvägsstandard kan den vara upp till 110 km/h. Korsningsavståndet är 600-800 meter.

En **förstadsgata med infartsfunktion** är en bilgata med hög framkomlighet för biltrafik. Förstadsgatan har något tätare mellan korsningar än infartsleden. Gående och cyklister passerar i huvudsak infarterna via broar eller tunnlår. På gator med 2 körfält kan det finnas gång- och cykelpassager i samma plan vid korsningar, antingen vid rondeller eller vid signalreglerade bilkorsningar. När området omkring infarten utvecklas och behoven för oskyddade trafikanter ökar kan signalreglerade gång- och cykelpassager vid bilkorsningar bli fler. Långsgående gång- och cykelbanor kan förekomma. Det finns inga kantstensparkeringar. Gatan kan ha 2-4 körfält och en hastighetsbegränsning på 40-60 km/h. Korsningsavstånd är 300-400 meter.

En **stadsgata med infartsfunktion** är en bilgata med hög framkomlighet för biltrafik. Stadsgatan har tätare mellan korsningspunkterna. Gående och cyklister passerar i huvudsak i samma plan. För att behålla infartsfunktionen samtidigt som oskyddade trafikanter ska kunna korsa vägen bör antalet korsningspunkter, var de placeras och hur de utformas noga avvägas. Långsgående gång- och cykelbanor förekommer i nära anslutning till, eller direkt intill, gatan. Kantstensparkeringar bör undvikas men kan förekomma om det finns särskilda behov. Gatan har ett körfält i varje riktning för biltrafik och en hastighetsbegränsning på 40 km/h. Korsningsavstånd är cirka 300 meter.

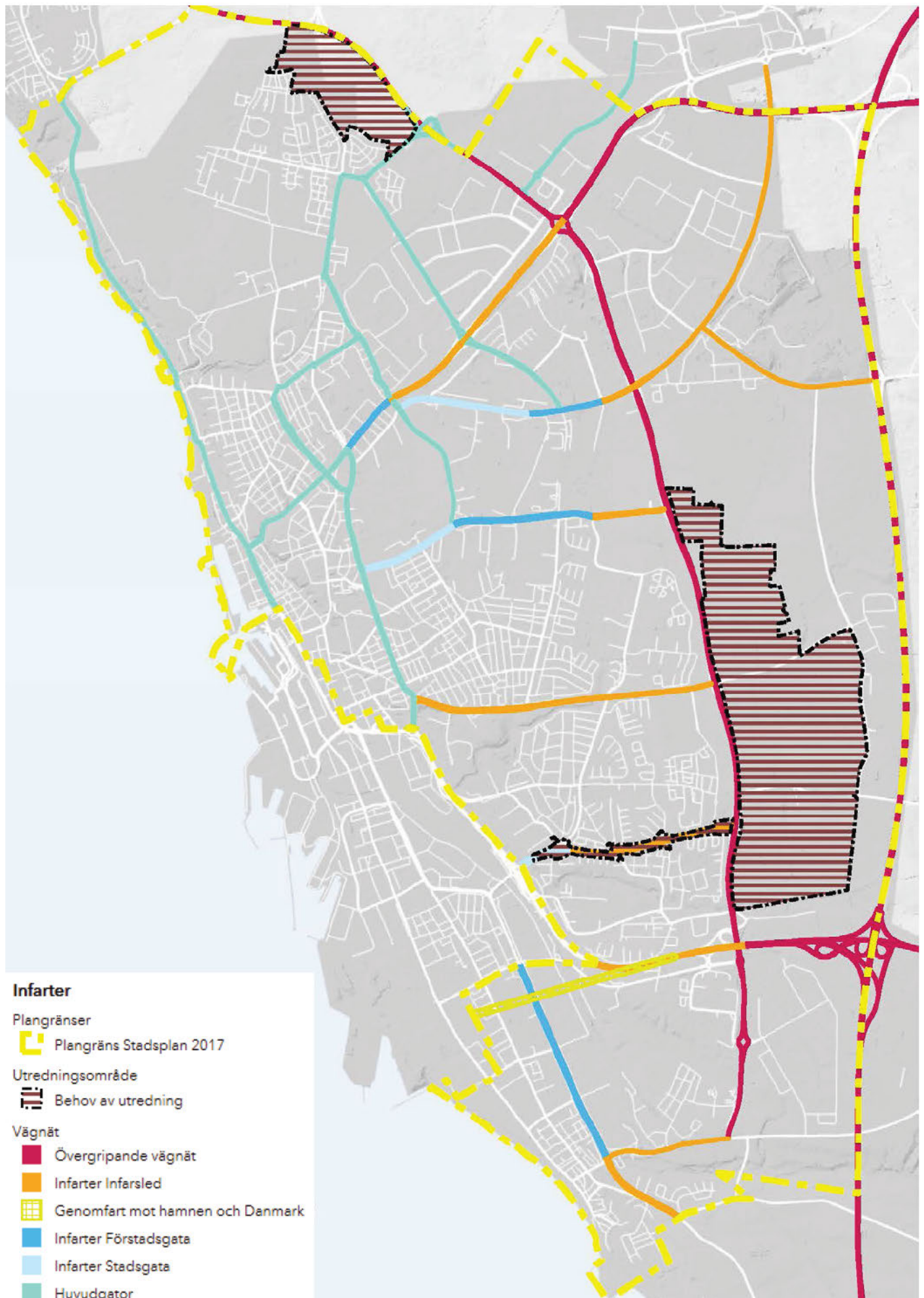
7.3.2.2. Utveckling av infarterna

För att det ska bli möjligt att förtäta och minska infarternas barriäreffekt finns det behov av att ändra delar av infarternas utformning. I stadsplanen föreslår vi ett antal sådana förändringar.

Ängelholmsleden har idag karaktären av en infartsled. Vi föreslår att karaktären på infarten ändras till en förstadsgata mellan Lägervägen och Ringstorpsvägen där kollektivtrafiken fortsatt prioriteras. Detta görs i samband med stadsutveckling enligt planprogrammet för Norra Infarten.

Vasatorpsvägen har idag karaktären av en infartsled. I samband med Helsingborgsexpressen byggs vägen om med egna busskörfält och får karaktären av en stadsgata med infartsfunktion mellan Regementsvägen och Drottninghögens centrum. Cykelbanor anläggs längs vägen och gående får passager i samma plan. Den yttre delen av Vasatorpsvägen behålls som infartsled.

Kartan visar det övergripande vägnätet och infarternas olika karaktärer.



Filbornavägen mellan Stenbocksgatan och Lägervägen är en stadsgata med infartskaraktär. Mellan Lägervägen och Österleden har vägen en infartsledskaraktär. Vi föreslår att infartens karaktär ändras till förstadsgata från Lägervägen till Ragnvallagatan. Här finns det behov av att behålla vägbredd som i framtiden gör det möjligt för bussfält och för fler passager i samma plan.

Fältarpsvägen har en karaktär av infartsled och är, efter Ängelholmsleden och Malmöleden, den större infarten i Helsingborgs trafiksystem. Kring korsningen vid Södra Hunnetorpsvägen finns en möjlig bytespunkt för bussar. Bebyggelse på parkeringsytan vid Folkets Park kan innebära att denna del ändrar karaktär lokalt. I Fältarpsvägens förlängning sparas ett utrymme för att vägen i framtiden ska kunna kopplas till väg E4/E6/E20.

Clausgatan har idag karaktären av en infartsled. Kring gatan finns det möjlighet till framtida bebyggelse, framförallt närmast Ramlösa station. Vi pekar på behovet av att utreda infarten tillsammans med en framtida stadsutveckling vid Ramlösa station och i Östra Ramlösa, och utreda möjligheten för både buss- och spårväglösningar. För att ändra gatans karaktär som infart behövs dock en bättre koppling för godstrafiken från Österleden till Malmöleden vid Ättekulla.

Malmöleden har karaktären av en infartsled. Vägen är också riksintresse, som en del i väg E4 med koppling till hamnen och HH-leden. För att vi ska kunna utveckla områdena kring Malmöleden krävs ett samlat stråk för gods och farligt gods till hamnen och färjornas uppmarschområde och/eller en HH-tunnel för motorfordonstrafik till Danmark. När Malmöleden inte längre har en riksintressant funktion kan den omvandlas till stadsgata från Trafikplats Ramlösa in till centrum. Läs mer under [9.4. Riksintresse för kommunikationer](#).

Landskronavägen är en infart med förstadskaraktär. Delen mellan Rausvägen och Kielergatan får nytt utseende i samband med arbetet med Helsingborgsexpressen. I samband med stadsutveckling längs med Landskronavägen föreslår vi en omvandling till stadsgata närmast Ramlösa station. På längre sikt finns förslag på spårväg längs Landskronavägen.

7.4. Parkering

Kartan visar det framtida behovet och möjliga lägen för infarts- och pendlarparkeringar samt behovet av nya parkeringsanläggningar (parkeringshus) i flera plan för parkering vid bostad. Varje parkeringshussymbol motsvarar behovet för 200 bilar.

7.4.1. Bakgrund

Den yta vi i staden behöver för bilparkering bestäms främst av hur många bilar vi har och hur ofta vi använder dem. I Sverige idag finns ungefär 6 parkeringsplatser per bil. Det innebär att vi behöver cirka 150 kvadratmeter för varje bil som ska vara uppställd.

En mängd faktorer påverkar människors bilanvändande och parkeringsbehov. Vi påverkas av ekonomisk- och teknisk utveckling, förändrade normer och beteenden, politiska beslut och samhällstrender. Hur staden arbetar med frågor som påverkar bilanvändande och parkeringsfrågor är avgörande för vilka ytor som behövs för bilparkering i framtiden. Det kan till exempel gälla avgifter för parkering, anläggning av yteffektiva parkeringsanläggningar, bra möjligheter för cykel och kollektivtrafik samt införande av bilpool.

Vi har tagit fram tre framtidsscenarioer samt ett nollalternativ för att se vilka framtida behov av parkeringsytor som finns. Gemensamt för samtliga scenarioer är att antalet invånare, sysselsatta och besökare ökar fram till 2035. Det som skiljer de olika scenarierna åt är två faktorer som påverkar parkeringsbehovet. Det är bilinnehavet, det vill säga hur många bilar invånarna förfogar över, samt resvanor, hur invånarna fördelas på olika färdmedel. Scenarioerna finns att läsa i sin helhet i PM Trafik under Parkering.

Nollalternativet beskriver att vi har samma förutsättningar som idag men med 40 000 fler invånare. Scenario A är en framtidsbild i linje med ÖP 2010 och Helsingborgs trafikprogram. Scenario B beskriver en stor minskning av antalet bilar till förmån för bilpooler och kollektivtrafik. Scenario C innebär ett ökat bilanvändande och högre bilinnehav.

7.4.2. Förslag

Eftersom vi föreslår en omvandling av parkeringsytor till framförallt bostäder och verksamheter, behöver vi ändra från dagens markparkeringar till parkeringsanläggningar i flera plan på många platser runtom i staden. I stadsplanen gör vi ingen skillnad på vem som äger marken, men markägoförhållandet har stor betydelse för genomförandet av planen. Där vi - kommunen och de kommunala bolagen - äger marken har vi en annan rådighet och möjlighet till förändring än där vi inte är markägare.

7.4.2.1. Flexibla och innovativa lösningar

Parkeringshus kan också innehålla flera andra funktioner, som till exempel butiker eller service i bottenplan. Det går också att integrera andra behov, som till exempel att fördröja dagvattnet på taket eller anlägga solceller. Gröna väggar, klätterväggar, skateparker eller liknande offentliga upplevelser kan kopplas till anläggningarna där det passar in. Bilpooler bör etableras i samtliga nya parkeringshus. För att skapa flexibilitet kan parkeringshus förberedas så att de kan kompletteras med ytterligare våningsplan för parkering, eller helt andra ändamål som kontor eller bostäder. Vi behöver lägga särskild vikt vid trygghetsfrågor när nya parkeringsanläggningar uppförs.

7.4.2.2. Framtidsscenarioer

Vi har valt att utgå från scenario A eftersom det bäst stämmer överens med våra mål kring både trafik- och befolkningsutveckling. Det är det scenario som ger oss goda förutsättningar för förtätning och som är möjligt att genomföra till 2035.

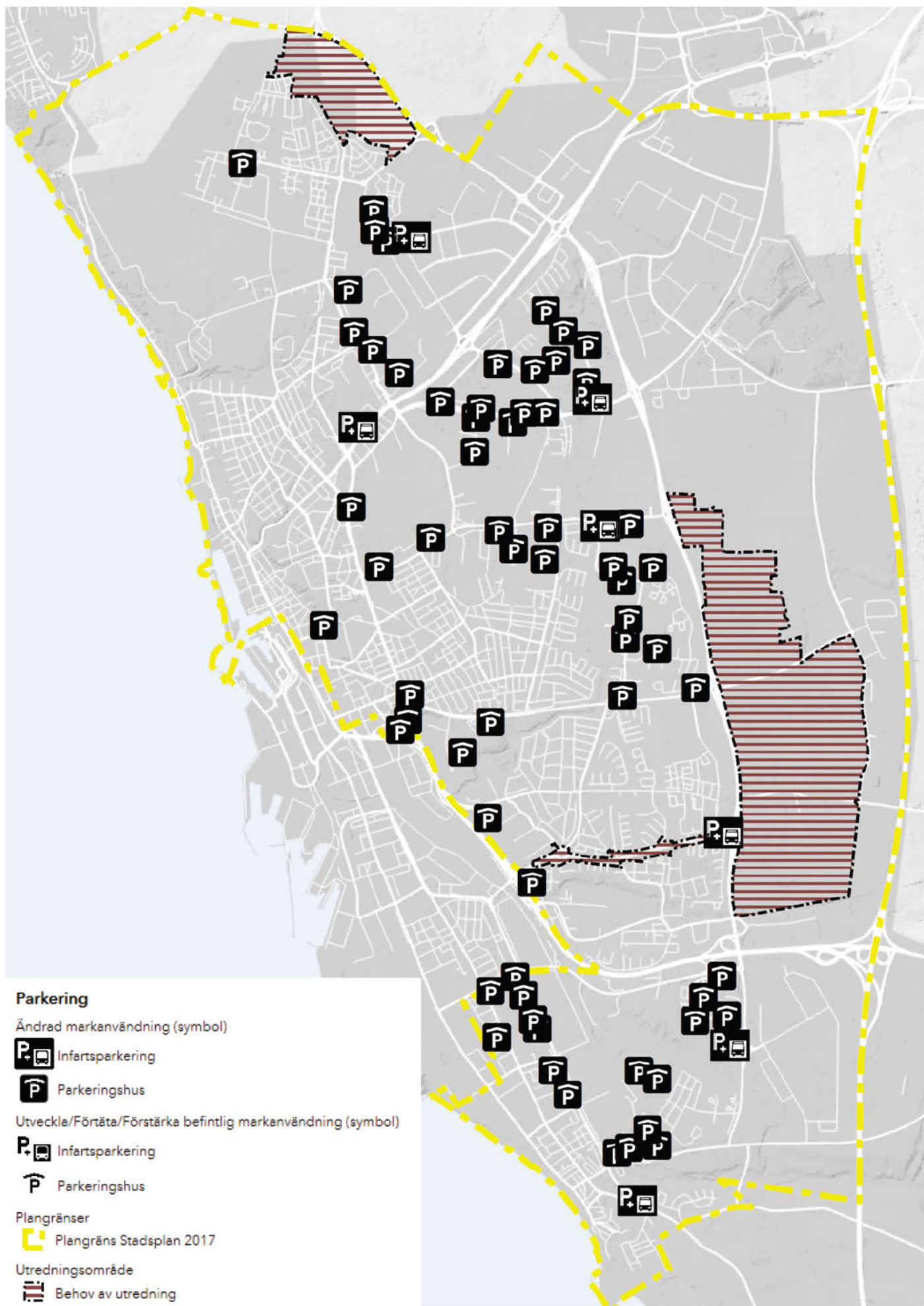
+ Visa bild på scenario A

Scenario B innebär en radikal förändring av hur vi i Helsingborg arbetar med parkering. Det kräver också statliga styrmedel vad gäller skatter och avgifter för bilkörande och parkering.

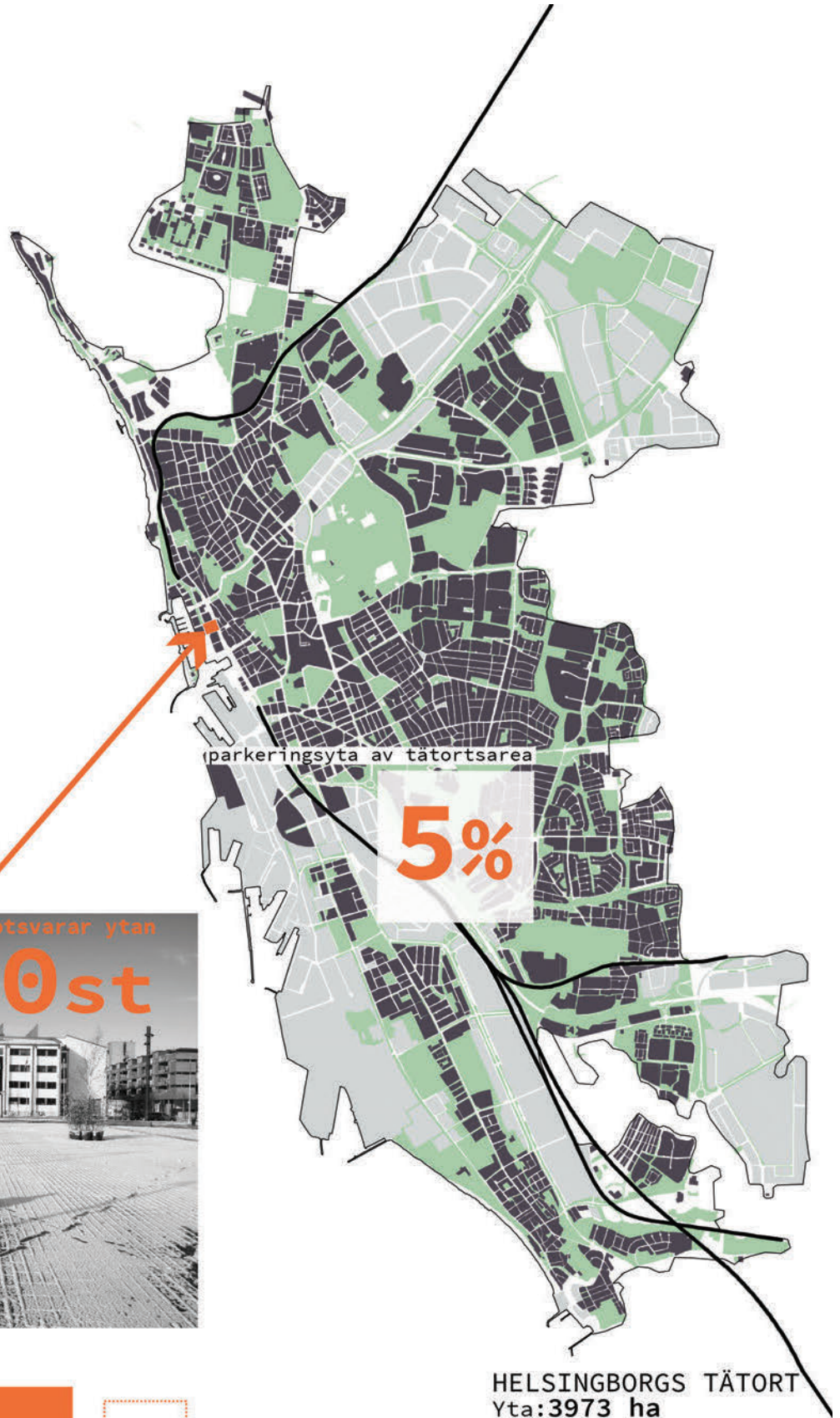
Scenario C med fler bilar innebär stora tillskott på ytor för parkering och därmed mindre yta för bland annat verksamheter och bostäder. Det är inte i linje med varken stadens eller stadsplanens mål.

I **scenario A "enligt plan"** har kommunen tillsammans med regionen utvecklat en väl fungerande kollektivtrafik och en välutbyggd cykelinfrastruktur, och gynnat dessa framför bil.

För att minska bilanvändandet har vi i samverkan med andra aktörer avgiftsbelagt all arbetsplatsparkering. Bilpooler har blivit vanligare, vilket gjort att färre skaffat bil. Dessutom har miljömedvetenheten ökat i samhället i stort vilket bidragit till att många har valt bort att äga och/eller använda en egen bil. Ny teknik som till exempel självkörande fordon



Scenario A



SUNDSTORGET
Yta: 0,6 ha
0,15 % av tätortsarea



har också bidragit till att minska bilinnehavet och att många istället abonnerar på "tillgänglighetstjänster".

Scenario A är en framtidsbild i linje med Helsingborgs översiktsplan (ÖP) 2010 och Helsingborgs trafikprogram 2014. Den regionala målbilden för andelen bilresor i centralorten för 2030 har använts som ingångsvärde för scenariot.

7.4.2.3. Ökat samnyttjande och minskat bilanvändande är vägen framåt

Scenario A tar höjd för ett effektivt markutnyttjande och ett mer bilberoende samhälle. För att nå Scenario A behöver vi inte använda mer mark till parkering än idag trots att vi blir 40 000 fler invånare. För att lyckas med det behöver vi få ner bilinnehavet till samma nivå som i Göteborgs innerstad och minska andelen bilresor. Vi behöver också skapa nya parkeringar på höjden när tidigare markparkeringar tas bort och bebyggs. Om vi dessutom samnyttjar parkeringsanläggningarna ger det ytterligare ytor över till bostäder eller grönytor. Samnyttjande innebär att en parkeringsplats kan användas av olika typer av parkering.

I kartan visas det framtida behovet av nya parkeringsanläggningar i flera plan. Vi har bedömt behovet utifrån att scenario A uppfylls, det vill säga att bilinnehavet minskat till 280 bilar per 1000 invånare. Totalt behövs då cirka 70 nya parkeringshus med plats för totalt cirka 13 000 bilar. Beräkningen bygger på en generell parkeringshuslösning i 3 våningar med cirka 200 bilar i varje parkeringshus. Det innebär ett markbehov på ungefär 1700 kvadratmeter per parkeringshus. Antalet parkeringshus är räknat utifrån antalet nya bostäder i kombination med att bebyggelse sker på befintliga markparkeringar. Vi har bara bedömt behovet av boendeparkering. För besöks- och verksamhetsparkering finns ytterligare behov som behöver analyseras vidare i kommande planering.

Även i verksamhetsområden kan det vara aktuellt med parkeringsanläggningar i flera plan för att frigöra yta för andra funktioner. Det går också att arbeta med ekonomiska styrmedel för att minska behovet av bilparkering.

Varje parkeringsplats kostar cirka 200 000 kronor att anlägga, och en grov kostnad för att anlägga dessa parkeringshus blir 2,7 miljarder kronor. Ifall vi har kvar samma bilinnehav som idag skulle det istället krävas 115 nya p-hus till en total kostnad av cirka 4,6 miljarder kronor. Att bygga underjordiska garage istället skulle fördubbla kostnaderna. Det finns därför ett tydligt ekonomiskt incitament att arbeta mot ett minskat bilinnehav, samt att i första hand välja parkeringshus. Det finns också en potential i att utveckla samnyttjandet så att samma parkering kan användas för olika typer av parkeringsändamål. En grov bedömning är att detta totalt skulle kunna spara in ytterligare cirka 10 parkeringshus och ungefär 400 miljoner kronor. Parkeringshusen ska kunna finansiera sig själva med parkeringsköp och intäkter från de som använder anläggningarna vilket ställer krav på att forma en organisation som kan hantera detta.

7.4.2.4. Infartsparkeringar

Infartsparkeringar är till för att underlätta för de som kommer från platser utanför centralorten. Där går det lätt parkera bilen och sedan åka vidare med kollektivtrafik. De regionala noderna Maria station och Ramlösa station är exempel på placeringar, men även andra platser med bra kollektivtrafik pekas ut, till exempel i båda ändarna av HelsingborgExpressen. Infartsparkering skulle även kunna samnyttjas med bostadsparkering, men exakt i hur stor omfattning får utredas vidare. Trygga och väderskyddade cykelparkeringar i samma lägen är också betydelsefulla för att öka upptagningsområdet för kollektivtrafiken.

7.4.2.5. Parkering för motorcykel och moped

Det finns i Skåne idag 0,08 mopeder och motorcyklar för varje registrerad bil. Utvecklingen av eldrift av mopeder går också framåt och kan bidra till mer hållbara resor. Att det finns tillräckliga parkeringsytor för dessa trafikslag är en viktig del i planeringsprocessen. Placeringen är mer flexibel och här kan ytor som annars är svåra att använda komma till nytta. Parkeringar för motorcyklar och mopeder kan också samordnas med cykelparkeringar.

7.4.2.6. Yteffektiva parkeringslösningar

± Visa diagram med den årliga utvecklingen av parkeringsytor

För att tydliggöra kraven för parkering vid nybyggnation krävs en översyn av parkeringspolicyn samt en ändring av parkeringsnormen så att denna motsvarar behov i stadsdelarna och stödjer yteffektiva parkeringslösningar. Den ska ge tydliga incitament på hur behovet av parkeringsyta kan minskas genom att exempelvis införa bilpool, och en översyn och utvidgning av avgiftszonerna. Vi ser också att avgifter vid arbetsplatsparkeringar blir viktiga och här kan kommunen gå före med sina arbetsplatsparkeringar. Parkeringshus ska vara förstahandsvalet före underjordiska parkeringar och markparkeringar då de har flest fördelar.

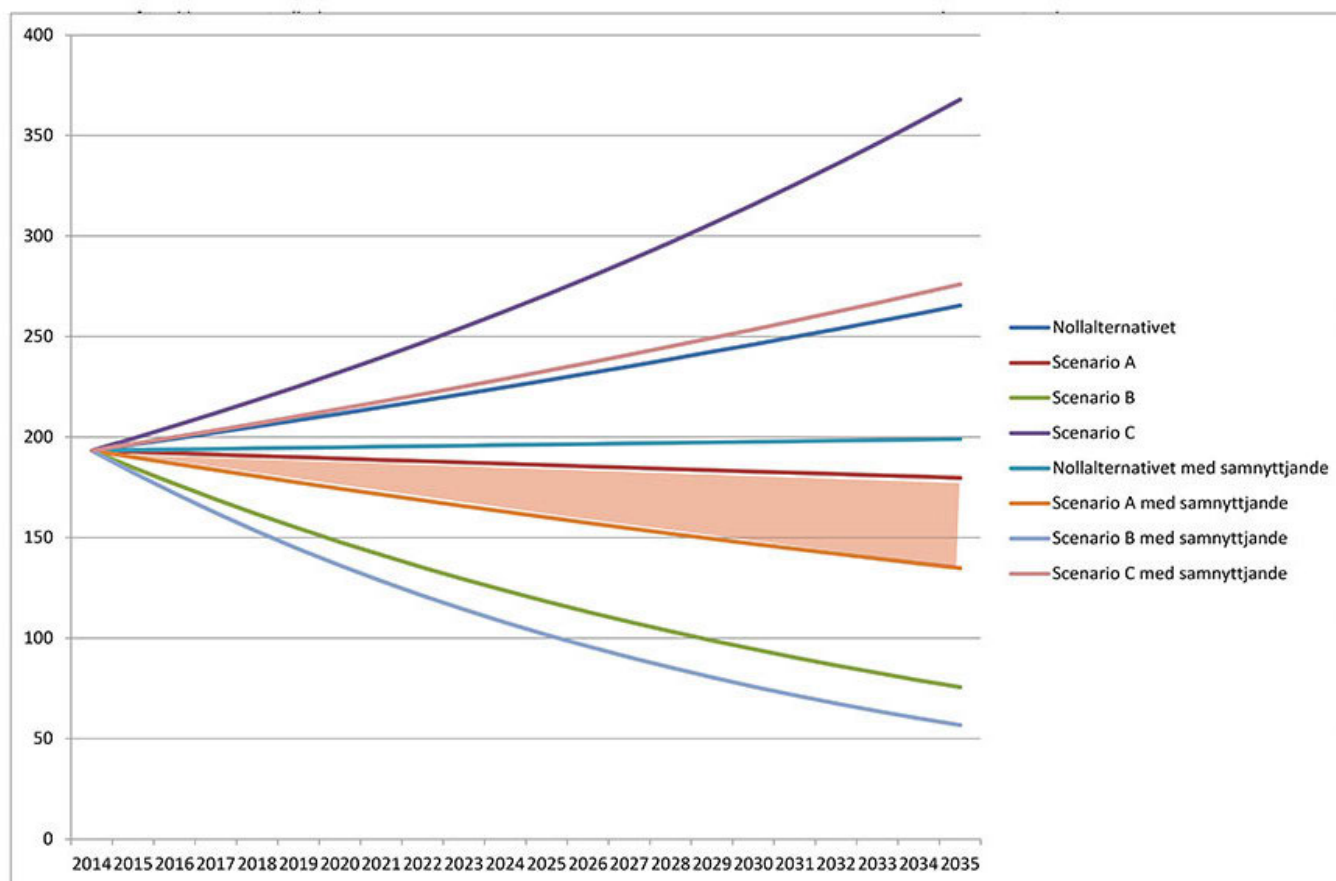
1. Ekonomiskt mest fördelaktiga
2. Bättre möjligheter att tillämpa samnyttjande mellan olika typer av parkering. Underjordiska garage under bo-

stadshus brukar bara användas till bostadsparkering

3. Flexibla med möjlighet att bygga på med ytterligare våningsplan vid behov (går inte med underjordiska parkeringar). Om det förbereds för det kan man också konvertera våningsplan till kontor eller liknande, om parkeringsbehovet minskar.

För att möjliggöra nybyggnation och drift av parkeringshus behöver vi utreda hur organisationen för parkering ska se ut för att möta de behov och krav som ställs. Det kan göras antingen genom att vi bildar parkeringsbolag, eller sköter frågan inom en förvaltning.

Diagrammet visar den årliga utvecklingen av parkeringsytor



Utveckling av ytbehovet i (ha) från idag till 2035 för parkering inom tätortsgränsen för de olika scenarierna. Det röda fältet motsvarar behovet under förutsättning att vi klarar målen med minskad färdmedelsandel.

7.5. Godstrafik och industrispår

Kartan visar ett samlat stråk för gods, framtida leder för farligt gods på väg och järnväg, kombiterminaler och godsbangård, regionala järnvägsspår, industrispår och utveckling av framtida industrispår.

7.5.1. Bakgrund

Helsingborg är ett av Skånes och Sveriges viktigaste logistiknav genom sitt geografiska läge med hamn, järnvägsnät, motorvägarna E4/E6/E20 och närheten till kontinenten.

Helsingborgs hamn är en viktig del av logistikkedjan för företag och har Sveriges näst största containerhamn och en modern centralgate som möjliggör effektiv hantering av gods. Hamnens kombiterminal används för skifte mellan järnväg-fartyg och järnväg-lastbil.

Helsingborgs kombiterminal på Rännarbanan är belägen strax väster om godsbangården mellan hamnen och E4, med angoring österifrån från Väst kustbanan med ett spår. Godsbangården är en av Sveriges större godsbangårdar. Mark och infrastruktur ägs av Trafikverket medan respektive operatör sköter växlingen på godsbangården. Godsbangården är av riksintresse.

För att avlasta och möjliggöra ytterligare expansion av gods diskuteras inom Familjen Helsingborg att etablera en väg- och järnvägsknuten logistikverksamhet, så kallad torrhamn. Där skulle gods som inte är direkt kopplat till sjöfarten kunna hanteras och lastas om mellan olika typer av transporter.

En stor del av den tunga trafiken till och från Sverige går via Skåne och investeringar i form av Fehmarnbältförbindelsen kommer att påverka logistiknäringen. Enligt de prognoser som Trafikverket använder kommer godstrafiken att öka med över 50 procent fram till 2030. Transportsektorn är den enda sektorn där utsläppen av växthusgaser har ökat i stort sett konstant sedan 1990. Teknikförbättringar och renare bränslen har inte kunnat kompensera för ökande transportvolymerna och järnvägen har inte lyckats etablera sig som ett tillräckligt attraktivt transportslag.

Helsingborgs stad har fem industrispårsområden. Ur miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt är det positivt att transportera tungt gods och sådant som är farligt på järnväg. Ur stadens synvinkel är det därför önskvärt att spåren kontinuerligt förbättras och att användandet av dem ökar.

7.5.2. Förslag

Godsflödena i det globala samhället ställer krav på snabba och pålitliga transporter över landsgränser och världsdelar och byggs upp i komplexa nätverk där vissa trafikslag har bättre ekonomiska och infrastrukturmässiga förutsättningar än andra.

Godstrafikens negativa konsekvenser som trängsel, vägslitage, miljöbelastning och buller behöver minska. Det kan vi påverka genom att prioritera åtgärder som leder till att en större andel av transittrafiken förs över på järnväg och via sjöfart.

Styrmedel, lagstiftning och åtgärder för överflyttning från vägtransporter till järnväg och sjöfart ligger till stor del på nationell och internationell nivå men det finns också åtgärder lokalt på kommunnivå. Vi arbetar tillsammans med näringslivet med godsfrågorna, och har ett pågående arbete för att samordna aktuella frågor och ansvarsområden samt skapa samsyn.

7.5.2.1. Utveckling av Skånebanan

Skånebanan är en viktig länk för det övergripande godstrafiknätet på järnväg och behöver på sikt byggas ut med dubbelspår för att kunna hantera ett ökat transportbehov.

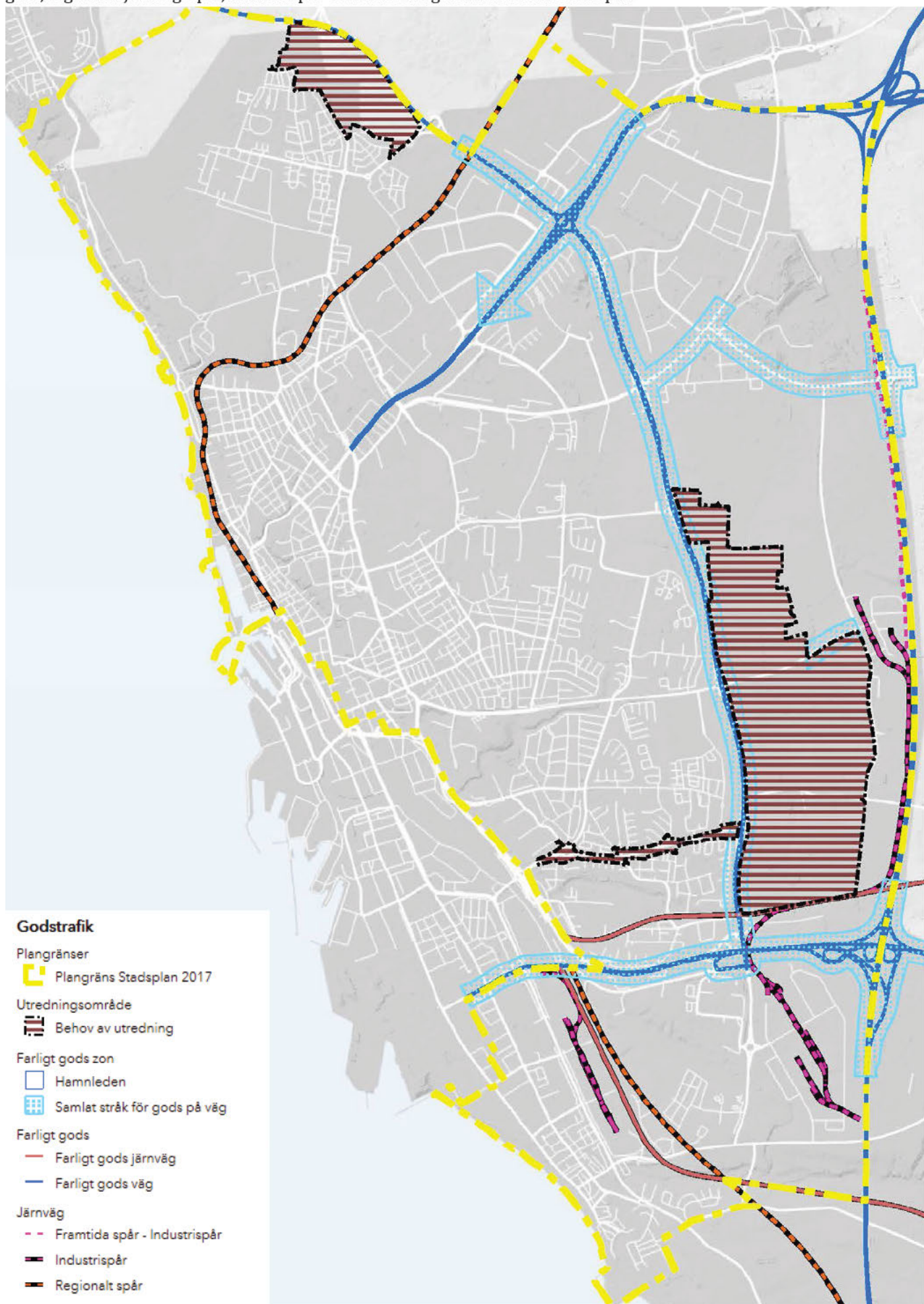
7.5.2.2. Utveckla industrispåren i samverkan med aktörerna

Transportutvecklingen på järnväg är svårbedömd på grund av begränsningar i järnvägskorridorerna. Trots det är det viktigt att staden reserverar mark för transportintensiva företag vid industrispår; att vi fortsätter utveckla och underhålla spåren samt gör det möjligt för de företag som redan finns längs spåren att använda dem. För staden innebär användningen av industrispåren en ökad trafiksäkerhet samtidigt som den ger både ekonomiska och miljömässiga vinster. En ytterligare vinst är att farligt gods kan transporteras till berörda verksamheter med minskad risk för olyckor.

7.5.2.3. Arbeta med samlastning och utvecklad citylogistik

Transporter är en förutsättning för hög service. En levande innerstad kräver dagliga leveranser av varor och tjänster.

Kartan visar ett samlat stråk för gods, framtida leder för farligt gods på väg och järnväg, kombiterminaler och godsban-
gård, regionala järnvägsspår, industrispår och utveckling av framtida industrispår.



För att stadskärnan ska vara fortsatt attraktiv måste logistiken och strukturen för distribution av gods och varor ses över. Minskade men effektivare flöden och att transporter styrs i tid och rum ger minskad klimatpåverkan och en mer tillgänglig och attraktiv stad. För butiksägare innebär samlastning bättre planering av leveranser och en ökad service vid returflöden och andra tjänster. För stadens transporter kan en samordning innebära trafiksäkrare leveranser och minskade störningar. Vi ska ta initiativ till att driva arbetet med citylogistik för att samordna stadens och näringslivets varutransporter.

7.5.2.4. Samla den tunga trafiken till ett fåtal stråk

Genom att samla de tunga transporter på ett fåtal gator som är anpassade för att tåla trafiken kan vi minska spridningen av godstrafikens störningar. Vi behöver skapa en helhetslösning av godsflödena på de större vägarna och mellan kombiterminaler och vägterminaler. Genom att flytta över persontransporter från bil till cykel, gång och kollektivtrafik ökar kapaciteten för näringslivets transporter. Genom den ändrade färdmedelsfördelningen minskar det totala antalet resor med bil med cirka 30%. Det frigör kapacitet för till exempel transporter till hamnen, utan att det totala trafikflödet ökar från idag.

7.5.2.5. Farligt gods

Trafiken med farligt gods till och från hamnen och färjorna går idag igenom H+ området via Rännarbanan och Bredgatan. En förutsättning för att utveckla vissa delar av H+ är att leda farligt gods en annan väg. Vi ska därför fortsätta arbetet med att utreda ett samlat stråk för farligt gods och det övergripande godstrafiknätet där trafikplats Ättekulla är en viktig del.

Ett utvecklat stråk för farligt gods på väg är en förutsättning för att fullt ut utveckla de södra delarna av Helsingborg. Området kring Ramlösa station ska utredas vidare även vad gäller farligt gods på järnväg.

7.6. Nationellt och regionalt transportsystem

Kartan visar utvecklingen av det regionala och nationella systemet för buss, tåg och bil med reservat och utredningsområden.

7.6.1. Bakgrund

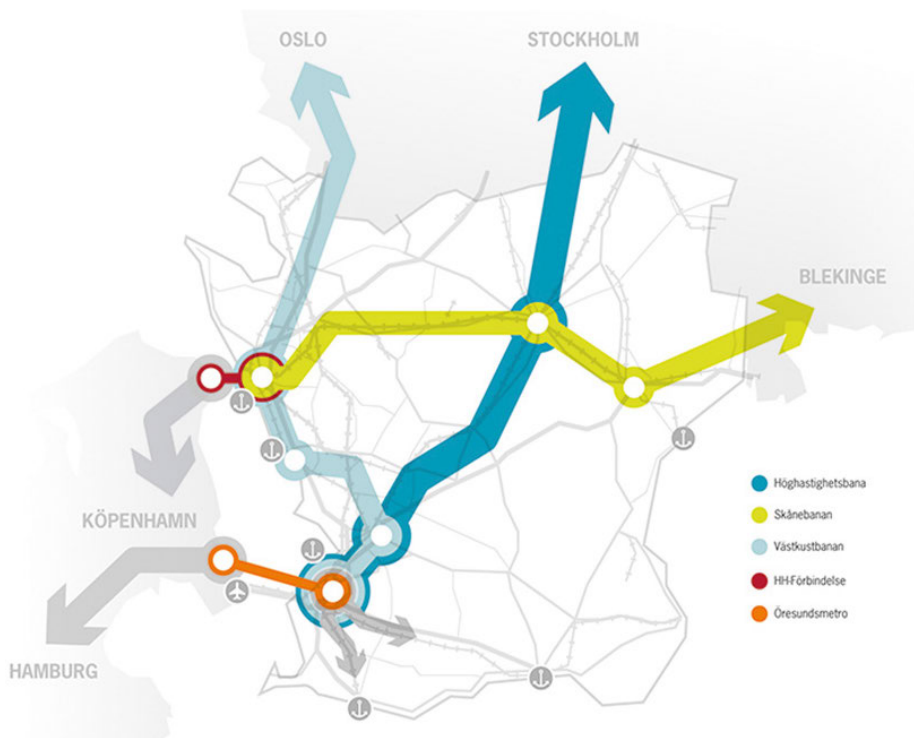
Konkurrenskraftiga regioner är regioner som är tillräckligt stora och som hänger ihop med andra regioner. I dessa regioner mäts avstånd i tid snarare än i kilometer och effektiva och hållbara transporter av såväl människor som gods är viktiga.

7.6.1.1. Det flerkärniga Skåne

Helsingborg är en av åtta regionala kärnor i Skåne. Vi är dessutom en av Skånes tre tillväxtmotorer, tillsammans med Malmö, Lund och Hässleholm-Kristianstad. För att öka Skånes attraktionskraft behöver tillväxtmotorerna bli starkare inom allt från forskning och utveckling till infrastruktur och hållbarhet. Region Skåne och kommunerna arbetar tillsammans med dessa frågor.

7.6.1.2. Skånebildens

I Skånebildens presenterar Region Skåne, Helsingborg och sex andra kommuner viktiga utgångspunkter för infrastrukturen i Skåne, kopplat till Sverigeförhandlingen. Skånebildens betonar Skånes behov av att Väst kustbanan byggs ut med dubbelspår och att en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör ska påbörjas så snart det går. Skånebanan ska rustas upp för att skapa bättre restider mellan Helsingborg och Hässleholm för att koppla Helsingborg bättre till hög hastighetsjärnvägen som ska gå via Hässleholm, Lund och Malmö.



7.6.1.3. Greater Copenhagen

Helsingborgs stad är en del av Greater Copenhagen, ett samarbete mellan kommuner och regioner i Skåne och östra Danmark. Syftet med samarbetet är att skapa tillväxt. Fokus ligger på internationalisering och en sammanhängande arbetsmarknad vilket förutsätter god infrastruktur såväl inom Greater Copenhagen som till omgivande regioner och länder.

7.6.2. Förslag

7.6.2.1. Fast förbindelse Helsingborg-Helsingör

En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör är ett naturligt steg mot en mer integrerad Öresundsregion. För att säkra fortsatt tillväxt krävs en ökad integration mellan Skåne och Själland. En fast HH-förbindelse ger möjlighet att sprida integrationen till ett större område och att skapa tillgänglighet för områden som inte täcks av Öresundsbron. För ett robust transportsystem har Sverige behov av ytterligare en fast förbindelse till kontinenten. När Fehmarn Bältförbindelsen öppnar cirka år 2028 väntas trafiken öka markant i Öresundsregionen vilket också talar för en ny fast förbindelse.



Förbindelsen omfattar två separata tunnellingar; en för persontåg mellan centrala Helsingborg och centrala Helsingör och en sydligare linje för vägtrafik. På lång sikt kan även en godstågsförbindelse bli aktuell. Med en fast förbindelse kommer trafiken till och från färjeläget att ledas utanför centrala staden. Barriäreffekterna i stadens centrala delar försvinner samtidigt som bullerbelastningen minskar.

En fast HH-förbindelse ger stora restidsvinster, inte minst i relationen Helsingborg-Köpenhamn. De minskade restiderna skapar förutsättningar för en större arbetsmarknad och ett kraftigt ökat bostadsbyggande. Förbindelsen genererar också ett ökat antal arbetstillfällen, cirka 3 000 enbart i Helsingborg.

Den fasta förbindelsen är utpekad som framtida riksintresse. Läs mer under [9.4. Riksintresse för kommunikationer](#).

7.6.2.2 Västkustbanan

Västkustbanan sträcker sig från Göteborg till Lund, och förbinder storstadsområdena Oslo och Göteborg med Malmö och Köpenhamn. Banan är hårt belastad, vilket gör det svårt att utöka tågtrafiken. På sträckan finns enkelspårssträckor som hindrar tågtrafiken att utvecklas i takt med resenärernas behov. Det försvårar arbetspendlingen och hämmar regionens tillväxttakt.

När Ängelholm-Maria och sträckningen genom Varberg byggs ut till dubbelspår som planerat, så är sträckan Maria-Helsingborg C den sista återstående enkelspårssträckan. Därför studeras nu olika alternativ för dubbelspår Maria-Helsingborg C med både tunnelalternativ och dubbelspår längs befintlig sträckning. För att nå den fulla potentialen av Maria station som regional nod behöver nya trafikeringsupplägg med resor mot Lund och Malmö utan byten utredas.

7.6.2.3. Skånebanan

Skånebanan sträcker sig från Helsingborg till Kristianstad, via bland annat Åstorp och Hässleholm. Från Åstorp finns en gren till Helsingborg via Bjuv och Ramlösa, och en via Kattarp där Skånebanan ansluter till Västkustbanan.

Skånebanan är enkelspårig och trafikerar av både gods- och persontåg. Det finns stora kapacitetsproblem och dubbelspår på sträckan är viktigt, speciellt med tanke på godstågen till och från Helsingborgs hamn och kombiterminal. När en fast HH-förbindelse byggs behövs det dubbelspår på hela Skånebanan.

7.6.2.4. Station i Raus

En framtida ny station i Raus på Råådalsbanan ger goda förutsättningar för utbyggnad i Raus och Råå. Förutsättningar och möjlighet för en ny station, inklusive trafikeringsupplägg och ekonomiska konsekvenser, behöver utredas vidare tillsammans med berörda parter. Stationen i Raus är en förutsättning för den föreslagna bebyggelsen öster om Västkustbanan i Raus.

7.6.2.5. Tre regionala noder

I Ramlösa möts de tre banorna Västkustbanan, Skånebanan och Rååbanan. Här behöver kapaciteten höjas med ny plattform, fler plattformsspår och en planskild korsning mellan Västkustbanan och Skånebanan.

Staden och Trafikverket utvecklar tillsammans Maria station i arbetet med dubbelspårsutbyggnaden på Västkustbanan mellan Ängelholm och Maria station. Stationen ska förberedas för framtida behov med en 4-spårslösning, bra bytesmöjligheter mellan regional superbuss och stadsbuss och med cykelparkeringar. Infartsparkeringar är också en viktig del i utvecklingen av de regionala noderna. Det pågår också ett arbete för att koppla ihop Helsingborg C med dubbelspår norrut.

7.6.2.6. Regionalt superbusskoncept

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet pekar ut stråken från Helsingborg till Höganäs och Örskälljunga som aktuella för regionala superbussar. Stråken har många resande och är i behov av större kapacitet och bättre framkomlighet för att klara av den framtida efterfrågan. Superbusskonceptet innebär snabbare körvägar och att antalet hållplatsstopp inne i Helsingborg minskas. På längre sikt planeras för en regional spårväg till Höganäs via Maria station.

7.6.2.7. Regional spårväg

En regional spårväg i stråket Höganäs-Helsingborg har kapacitet att transportera långt fler passagerare än superbussen. Spårväg skapar också förutsättningar för en attraktiv stadsutveckling och bidrar till att minimera störningar som luftföroreningar, buller och vibrationer. Spårvägen till Höganäs är nära kopplad till Västkustbanans utbyggnad, då den passerar under järnvägen vid Maria station, samt till nya utbyggnadsområden i Mariastaden.

7.6.2.8. Markreservat för framtida trafikändamål

Utredningsområdet för framtida bebyggelse i Nordöstra Mariastaden kan innebära nya behov av kopplingar till väg 111 i höjd med Jonstorpsvägen. Behovet av en ny trafikplats behöver utredas i samband med utredningsområdet för bo-

städer och därför pekas området vid väg 111 och Pilshultsvägens förlängning ut som markreservat för framtida trafikändamål. Vi behåller markreservatet för en ny trafikplats på väg E6/E4/E20 i Fältarpsvägens förlängning för möjliga framtida behov, men inriktningen är att förstärka befintliga trafikplatser. Trafikplats Södra behöver utredas vidare bland annat med avseende på kopplingar för tung trafik till Långebergavägen och Köpingegården industriområde samt Ättekulla industriområde. Även en fast HH-förbindelse kan påverka trafikplatsen.

7.6.2.9. Europavägarna E4/E6/E20

E4/E6/E20 mellan trafikplats Kropp i norr och trafikplats Helsingborgs södra är en hårt trafikerad europaväg som spelar en viktig roll på alla nivåer; internationellt, nationellt, regionalt och lokalt. Trafiken på sträckan har fördubblats de senaste 15 åren och fortsätter att öka. En åtgärdsvalsstudie har gjorts där olika åtgärder har studerats för att minska de problem med framkomlighet och köbildning som finns redan idag. Studien rekommenderar i första hand att gå vidare med beteendepåverkande åtgärder samt trimningsåtgärder i Vasatorps trafikplats. Studien pekar också på behov av markreservat för utvecklingen av trafikplats Södra.

7.7. Ställningstaganden

Vi prioriterar de infrastrukturåtgärder som ger mest nytta per investerad krona och snabbast leder mot stadens mål.

Vi prioriterar behovet av yta och framkomlighet för hållbara transporter såsom nya cykelbanor och gen kollektivtrafik före behovet av kantstensparkering eller biltrafiklösningar.

Vi ska lyfta gångtrafiken i planeringen och skapa ett tryggt, säkert, lättorienterat och väl sammankopplat gångnät som binder samman stadsdelar och viktiga målpunkter. Sträckor som kopplar kollektivtrafiken till stadsdelscentrum och servicepunkter prioriteras.

Vi ska planera effektiva huvudcykelstråk med en hög standard och ett finmaskigt nät. Stråk som går till större målpunkter, starka kollektivtrafiknoder, stadsdelscentrum och servicepunkter och som primärt används av skolelever och arbetspendlare prioriteras.

Vi vill stärka utvecklingen av goda boendemiljöer och näringslivet med kollektivtrafik som skapar strukturer för stadsutveckling och möjliggör en tät stad. Kollektivtrafiken ska vara nära målpunkter, arbetsplatser, service och regionala noder och stödja invånarnas olika behov av resor.

Åtgärder som genomförs i biltrafiknätet ska totalt sett bidra till att minska biltrafikens färdmedelsandel.

Vi ska styra de stora biltrafikflödena till det övergripande vägnätet för att minska antalet barriärer som delar upp staden och för att minska den totala bullerpåverkan. Infarterna ska ha en hög framkomlighet för biltrafiken. I stadskärnan prioriterar vi åtgärder för de hållbara trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik för att minimera genomfartstrafiken.

Vi verkar för att den totala markyta som används till parkering totalt sätt inte ska öka. Parkeringslösningar ska vara kostnads- och yteffektiva och i största möjligaste mån samutnyttjas. Därför ska parkeringshus vara förstahandsalternativet före underjordiska garage och markparkering.

Vi ska verka för en fungerande marknad för parkering genom att synligöra kostnaden för brukaren och använda avgifter och tidsreglering som styrmedel för att nå målen.

Vi ska verka för att samla den tunga trafiken på väg till ett fåtal stråk där hänsyn tas till kapacitet, riskavstånd, buller, trafiksäkerhet och vibrationer och andra störningar.

Vi ska i samverkan med berörda aktörer verka för att fler godstransporter sker med hållbara transportslag.

Vi ska ta initiativ till att driva arbetet med citylogistik för att samordna stadens och näringslivets varutransporter.

Vi ska i samverkan med berörda aktörer verka för

- att en fast förbindelse mellan Helsingborg-Helsingör för vägtrafik och persontågstrafik påbörjas så snart det går. På sikt behövs även förbindelse för godståg.
- att Västkustbanan mellan Maria och Helsingborg C ska ha dubbelspår.
- konkurrenskraftiga restider på Skånebanan för att klara av framtida kapacitetsbehov för både gods och persontåg. Framtida dubbelspår längs Skånebanan och en planskild korsning mellan Skånebanan och Västkustbanan vid Ramlösa ska beaktas i planeringen.
- regionalt superbusskoncept till Höganäs och Örkelljunga. Det regionala superbusskonceptet till Höganäs ska kunna följas av spårväg

Riktlinjer för kommande planering finns i underlags-PM.



8. Vatten och översvämning

Det här är en utkriven version av en digital karta. Länkar och dynamiskt innehåll som videor och interaktiva kartor är bara tillgängliga i onlineversionen på www.helsingborg.se/stadsplan2017

- 8.1. Avrinningsområden
- 8.2. Grundvatten
- 8.3. Vatten i stadsplaneringen
- 8.4. Skyfall och stigande havsnivå
- 8.5. Ställningstaganden

För att möta behoven till 2035 behöver Helsingborg bli en blåare stad. Vi ska utveckla och förbättra vårt dagvattensystem så att det kan ta hand om mer vatten. Vi ska bygga upp en beredskap för skyfall, och vi ska planera och fortsätta genomföra åtgärder för höga havsnivåer. Vi anger övergripande strategier, pekar ut vilka vattenrelaterade behov som ska prioriteras var, och föreslår åtgärder.

Idag genomförs alltid åtgärder för dagvatten i samband med exploatering av nya områden. Men det räcker inte. För att bli en tätare och mer klimatanpassad stad med plats för fler behöver vi förbättra vår hantering av dagvatten från befintliga ytor. Vi ser följande behov: Tungt trafikerade vägar alstrar stora mängder föroreningar, och har därför hög prioritet när det gäller att rena dagvatten. I industriområdena, liksom flera bostadsområden, finns också ett behov av rening och/eller fördröjning av dagvatten. Vid skyfall blir ledningsnät och dagvattendammar snabbt fulla och det behövs ytor som tål att stå under vatten tillfälligt, så kallad planerad översvämning. Då visar sig även behovet av en genomtänkt höjdsättning och sekundära avrinningsvägar.

Vi pekar ut ytor för rening, fördröjning och planerad översvämning. Vi visar var de huvudsakliga avrinningsvägarna för vatten finns idag vid kraftiga regn. Vi ska integrera småskaliga dagvattenlösningar, som svackdiken och regnträdgårdar, i stadsmiljön. Vid all kommande ombyggnad av vägar och bebyggelse ska vi undersöka vilka möjligheter det finns att ta hand om vatten. Vi ska så långt möjligt göra parker, idrottsplatser och andra grönytor mer mångfunktionella genom en höjdsättning som tillåter planerad översvämning och avrinning vid kraftiga regn.



8.1. Avrinningsområden

Kartan visar stadens avrinningsområden med utloppspunkter i Öresund. Blåmarkerade områden har sin avrinning mot Hasslarpsån och Skälderviken.

Vatten följer inte stadsdels- eller kommungränser, utan avrinningsområden. De vattenrelaterade behoven av fördröjning, rening och åtgärder mot översvämning ser olika ut beroende på förhållandena i avrinningsområdet och var i avrinningsområdet man befinner sig. För att kunna bygga rätt, utan att riskera skadliga översvämningar eller vattenförorening, behöver vi förstå hur vattnet rör sig och ta hänsyn till det i planeringen.

8.1.1. Vattenvägar

En stor del av det regnvatten som faller över staden avrinner till Öresund via de öppna vattendragen Pålsjöbäck, Gåsebäcken och Lussebäcken (utlopp via Råån). I stadens nordöstra del rinner vattnet norrut mot Skälderviken via Väla bäck (Ödåkrabäcken), ett biflöde till Hasslarpsån. En del av stadens vatten avrinner helt via underjordiska ledningar till olika utsläppspunkter i våra hamnar.

+ Visa avrinningskarta för hela Helsingborgs kommun

8.1.2. Avrinningsområden

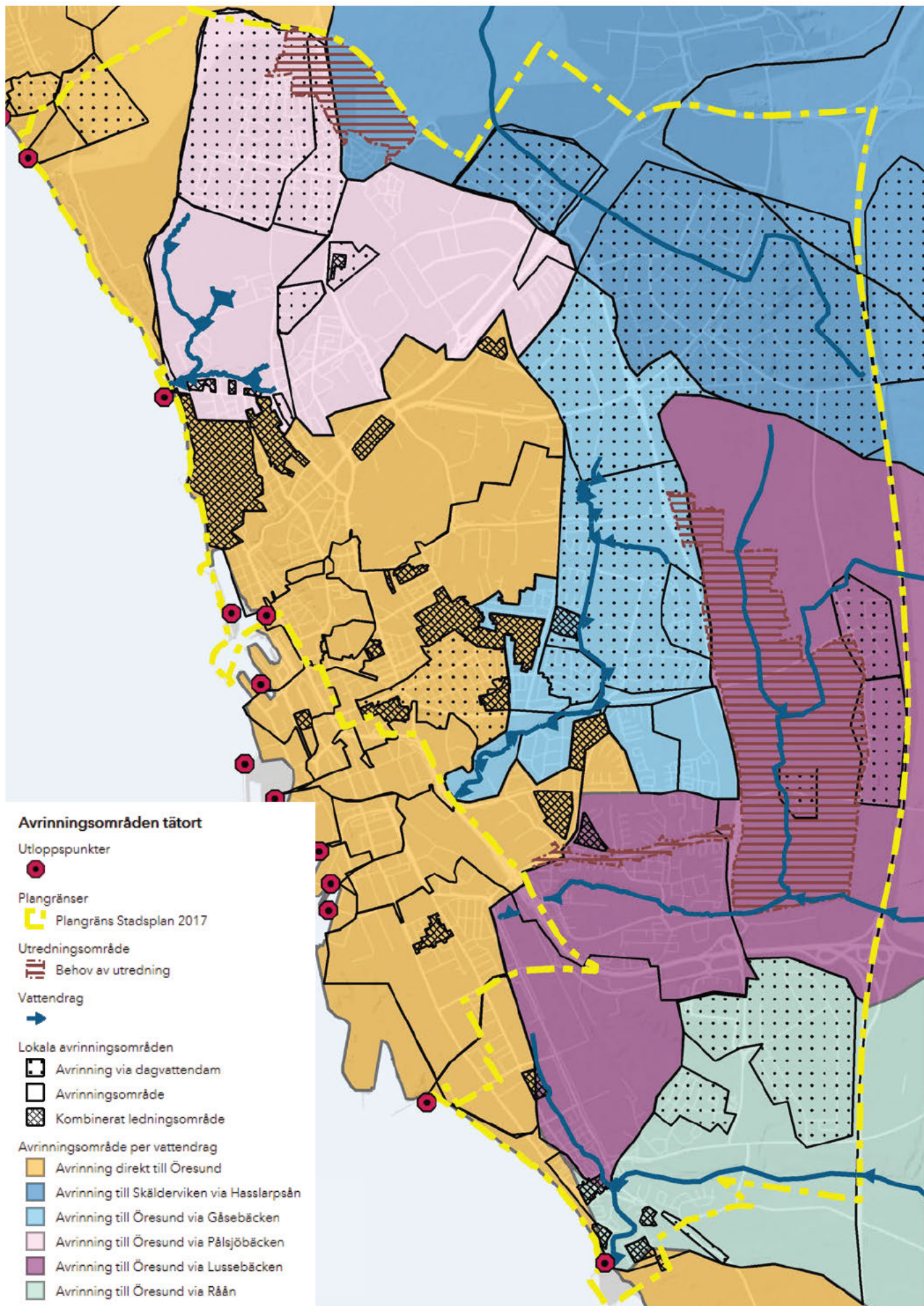
Med avrinningsområde menas ett landområde från vilket all ytvattenavrinning strömmar genom en sekvens av diken, bäckar och åar till utloppspunkten i havet eller ett större vattendrag. Ett annat ord är nederbördsområde. Ett avrinningsområde kan bestå av delavrinningsområden. Varje avrinningsområde avgränsas av vattendelare (höjdryggar).

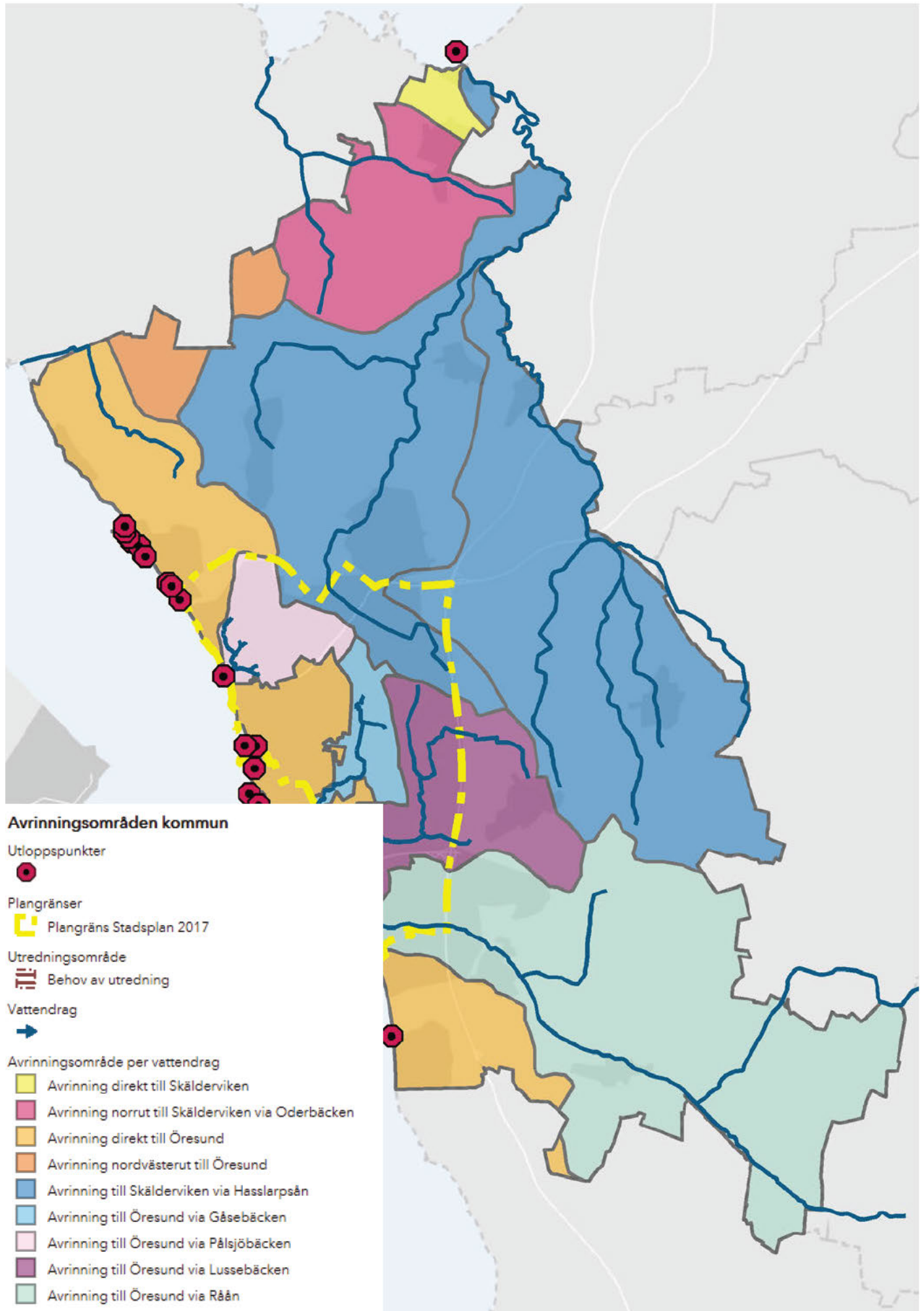
Ett avrinningsområde för dagvatten, det vill säga vatten som rinner ytligt på tak, markytor och gator, kallas för tekniskt avrinningsområde. I ett tekniskt avrinningsområde sker avvattningen genom ledningar, diken och eventuellt dammar till en specifik utloppspunkt.

Vatten på markytan följer topografin. Så länge det finns plats i ledningarna följer avrinningen det tekniska avrinningsområdet. Ett skyfall däremot kan medföra avrinning både i ledningar och på markytan vilket gör att vatten vid ett skyfall kan ta en annan väg än vanligt. Det är viktigt att vi är medvetna om dessa sekundära avrinningsvägar och planerar dem så att vatten inte skadar byggnader eller samhällsviktiga funktioner.

I några områden i staden finns kombinerade ledningar, där dagvatten och spillvatten leds i samma ledning till avloppsreningsverket. Vi bygger successivt om sådana ledningar till separata dag- respektive spillvattenledningar, bland annat för att minska risken för källaröversvämningar och bräddningar (utsläpp av orenat avloppsvatten) från reningsverket. När kombinerade ledningar ersätts med separerade system leds inte längre dagvatten till reningsverket. Då behöver istället mer dagvatten tas om hand i närområdet. Ombyggnaden från kombinerat till separerat ledningssystem är ett långsiktigt arbete som görs enligt en särskild tidsplan.

En hårdgjord yta påverkar avrinningen genom att en större andel av nederbörden rinner av på ytan, med snabbare flödestoppar som följd. Avrinning från hårdgjorda ytor når förr eller senare en naturlig recipient, det vill säga ett vattendrag eller havet. Med större hårdgörningsgrad följer en ökad risk för förorening och erosion nedströms, till exempel i stadens raviner. Hårdgörning kan även medföra att infiltration och nybildning av grundvatten minskar lokalt. Ju större hårdgörningsgrad desto större är behovet av en vattenplanering som tar hänsyn till både vattnets flöde och kvalitet.





8.2. Grundvatten

Kartan visar infiltrationskänsliga områden och vattenskyddsområden.

8.2.1. Bakgrund

Helsingborgs värdefulla grundvattentillgångar består av två stora sedimentära grundvattenmagasin, som i princip omfattar hela kommunens yta. Det innebär att inströmningen till vårt grundvatten till stor del sker inom kommunens gränser. Vi har därför goda möjligheter men också ett stort ansvar att säkra vårt grundvattens mängd och kvalitet. Ett bra dricksvatten är en livsviktig resurs. Rent grundvatten i tillräcklig mängd är också en nödvändighet för såväl jordbruk som industri. Också grundvattennivåerna är viktiga; lokalt kan förändringar i grundvattennivå ha en påverkan på exempelvis naturmiljön och markens bärighet.

Helsingborgs kommunala dricksvatten kommer dels från sjön Bolmen i Småland, dels från borrade brunnar inom Örby berggrundvattentäkt. Vattnet infiltreras genom Örbyfältet (en isälvsavlagring) innan det pumpas via Örbyverket ut på distributionsnätet. För att säkerställa en god kvalitet finns ett vattenskyddsområde runt Örbyfältets vattentäkt. Här gäller föreskrifter som fastställts av länsstyrelsen.

Örby berggrundvattentäkt, belägen norr om Råån, består av bergborrade brunnar. Inom kort utökas täkten med nya borrar. Det finns ett vattenskyddsområde för täkten, vars gränser och föreskrifter är under revidering.

Ungefär 7000 av kommunens invånare tar sitt vatten ur enskilda (grävda eller borrade) brunnar eller samfälliga vattenföreningar och är därmed direkt beroende av att grundvattnet är av god kvalitet och finns i tillräcklig mängd.

Läs mer under [5.6. Teknisk försörjning](#) samt [9.9. Vattenskyddsområden](#).

8.2.1.1. Risk för påverkan

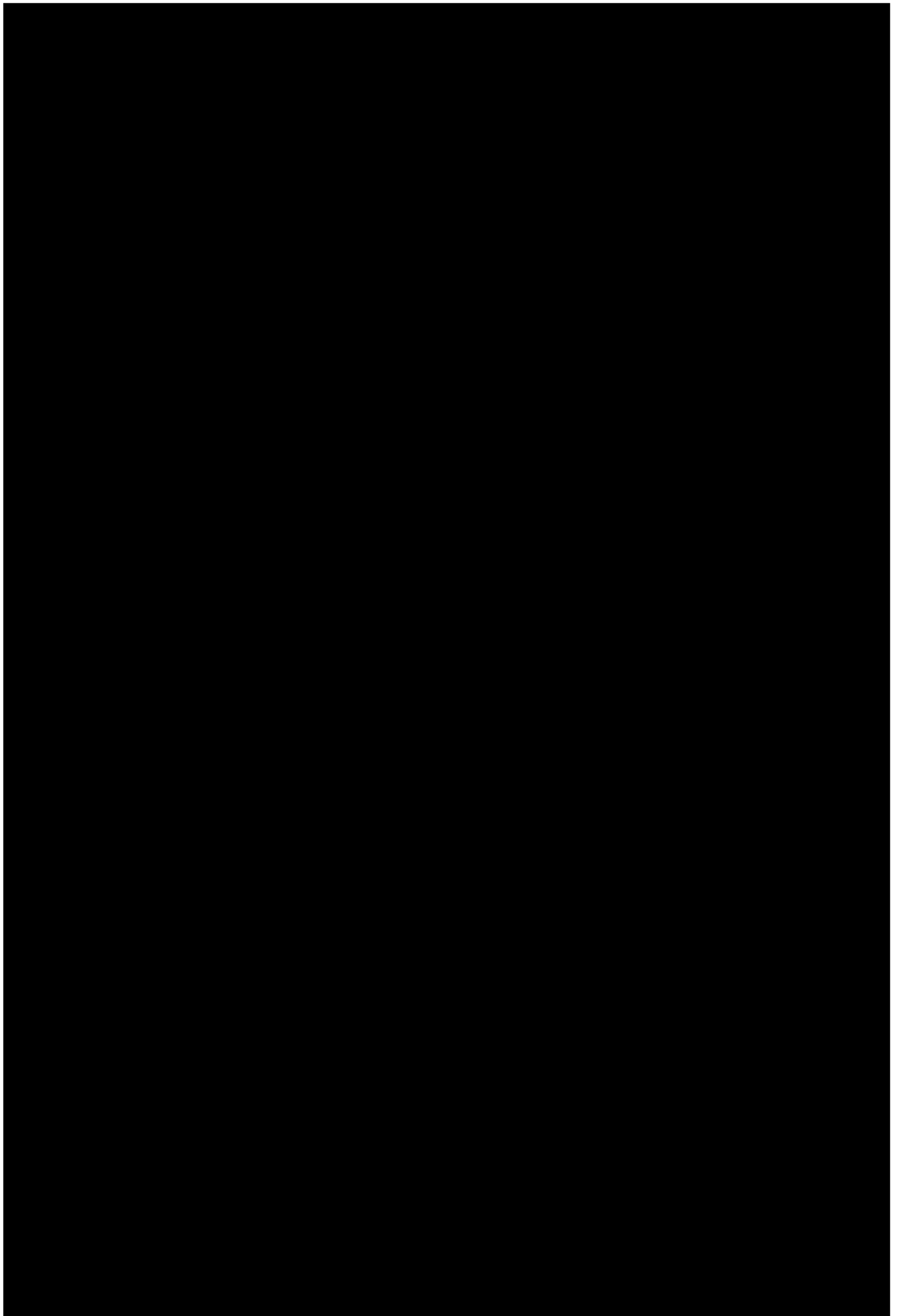
Stora delar av kommunen täcks av lerjordar som ger ett skydd mot föroreningar. I de områden som istället har tunna jordar och berg i dagen är risken större för förorening av grundvattnet. Borrade brunnar, framförallt för jord- berg- och grundvattenvärme, innebär en föroreningsrisk även för de djupare grundvattenlagren.

När vi ökar hårdgörningen av markytor och ökar avledningen av vatten genom dagvattensystem kan det leda till att möjligheterna till grundvattenbildning minskar. På liknande sätt kan dagvattenbortledning, ledningsgrävning eller schaktning förändra möjligheten till infiltration. Det kan dock ta flera år innan vi ser konsekvenserna av markarbeten i omgivande brunnar och vattendrag.

8.2.2. Förslag

Grundvattnets mängd och kvalitet är ett resultat av många samspelande faktorer och varierar stort mellan olika platser och djup. Det gör att vi inte har detaljkunskaper om grundvattnet i hela staden. I kommande planering behöver grundvattenskydd finnas med som en frågeställning, och när vi planerar i mer känsliga områden krävs att vi gör fördjupade grundvattenutredningar. Det gäller:

- Inströmningsområden
- Områden med tunna jordar eller berg i dagen
- Vattenskyddsområden
- Naturområden som kan påverkas negativt av ändringar i grundvattennivån



8.3. Vatten i stadsplaneringen

Kartan visar vattendrag och viktiga avrinningsvägar, befintliga och föreslagna ytor för rening och fördröjning av dagvatten, samt översvämningssytor för extrema situationer (skyfall).

8.3.1. Bakgrund

Genom att planera för vatten kan vi skapa utrymme för förtätning, fördröjning och renare vatten på ett säkert och kostnadseffektivt sätt. Då får vi också möjligheter till en bättre stadsmiljö.

För att förhindra översvämningar, uppnå lokala och nationella miljömål liksom vår vision om en balanserad stad, behöver vi hantera vårt vatten på ett sätt som kan:

- Hantera översvämningar
- Minska erosion
- Minska föroreningar
- Frigöra exploaterbar mark

8.3.1.1. Behov

I Helsingborg har vi fyra huvudsakliga vattenrelaterade behov. Vi behöver:

- hantera skyfall
- ta hand om flödestoppar från hårdgjorda ytor
- rena avrinnande vatten från föroreningar
- möta extrema vattennivåer.

Behovet av dagvattenåtgärder varierar beroende på områdets bebyggelse och läge. Det är stor skillnad mellan hantering av vatten vid vanligt förekommande regn respektive vid skyfall. I vanliga fall är det viktigt att fördröja och rena dagvattnet. Vid skyfall ska vatten istället ledas vidare så fort som möjligt för att undvika omfattande översvämningar.

8.3.1.2. Definitioner

Hårdgörning av ytor innebär flödestoppar och ökade flöden även vid **vanligt förekommande, mindre intensiva, regn**. Den typen av avrinning är förutsägbar och oftast hanterbar. Vid förtätning i befintliga områden är det viktigt att hitta utrymme för att hantera dagvattnet, särskilt om fördröjningen redan är otillräcklig.

Ett **skyfall** är en större mängd nederbörd som faller på kort tid. Det upplevs ofta som häftigt och kraftigt och kan förvärras av att avrinningsområden är hårdgjorda. Skyfall är svåra att förutse och måste hanteras med hjälp av sannolikhets- och riskbedömningar.

Med **hårdgjord yta** menas exploaterad yta, såsom gata och tak, där vatten inte kan infiltreras i marken. Avrinningen från hårdgjorda ytor (dagvatten) är mycket snabbare än från naturmark och behöver fördröjas, exempelvis i magasin.

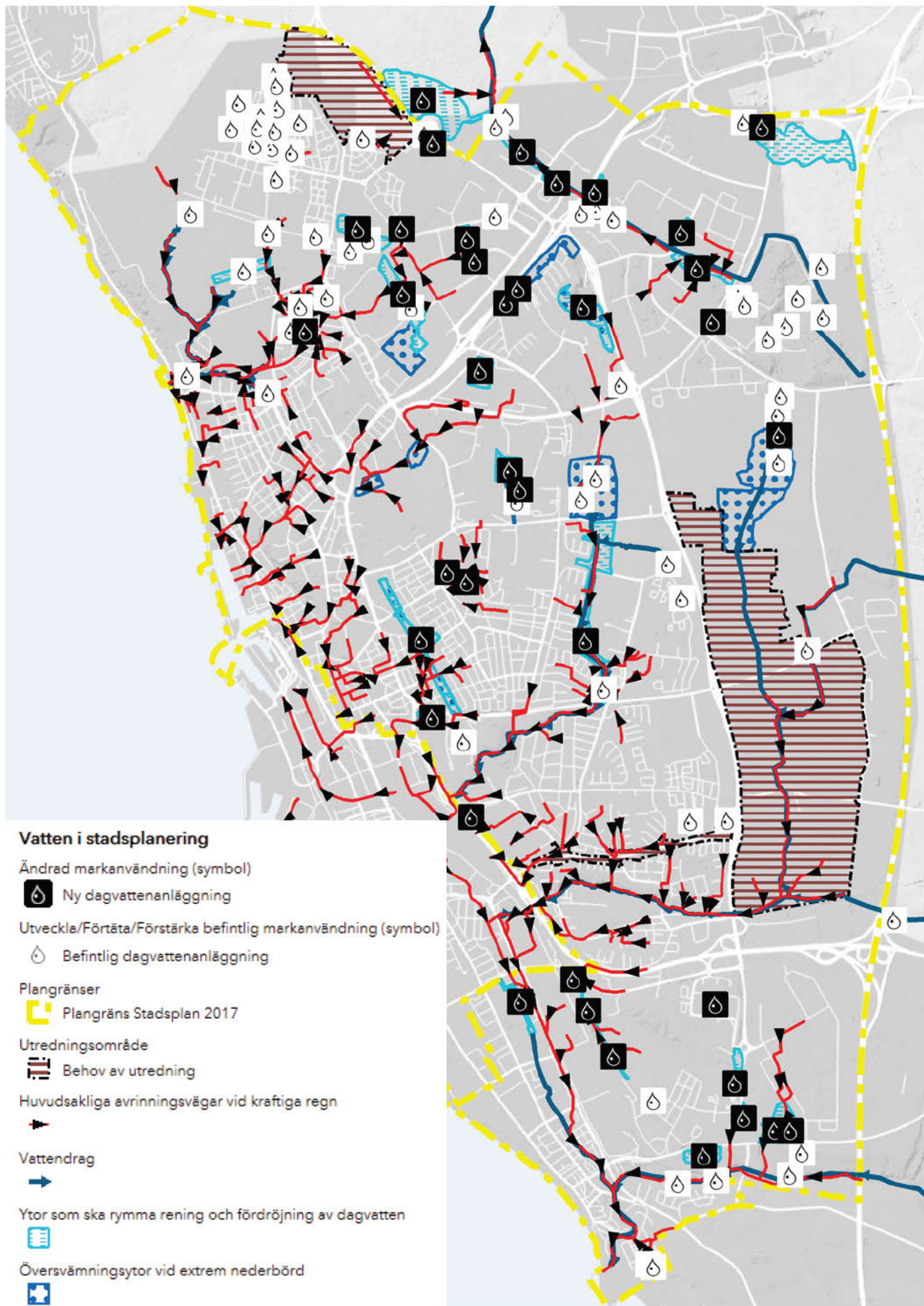
En **avrinningsväg** är den väg vatten tar på ytan när ledningar och lågpunkter är fulla. Avrinningsvägarna på kartan visar var de största flödena rinner på markytan vid kraftiga regn, men även mindre flödesvägar kan vara betydande.

Dagvatten för med sig **föroreningar** av olika slag. Industriområden, starkt trafikerade vägar och parkeringsytor bidrar mest till föroreningar i dagvattnet. Områden med hög hårdgörningsgrad och mycket rörlösningar riskerar att påverka de vattendrag som tar emot flödena negativt, även om området inte betraktas som hårt föroreningsbelastat.

8.3.1.3. Behovet är platsberoende

Där det sedan tidigare finns ett system med brunnar och djupa rör är det svårare att skapa ett öppet dagvattensystem och hantera ett förändrat klimat. För att kunna förtäta är det därför nödvändigt att vi hittar de lösningar för dagvattnet som fungerar utifrån varje plats förutsättningar. Det kan innebära att vi måste genomföra lösningarna på ett annat ställe i avrinningsområdet, och det ger också möjlighet till kreativa lösningar som stärker stadens kvaliteter.

Kartan visar vatten i stadsplaneringen.



8.3.2. Förslag

I stadsplanen pekar vi ut:

- Översvämningssytor för extrema situationer (skyfall), så kallad planerad översvämning
- Avrinningsvägar för extrema situationer
- Avrinningsstråk (flöden från hårdgjorda ytor)
- Ytor för fördröjning och rening

Vi ser också ett behov av att utveckla dagvattenhantering i samband med ombyggnad av gator, torg eller parker.

8.3.2.1. Åtgärder vid skyfall

Åtgärder för att hantera skyfall kan kräva mycket utrymme och därför eftersträvar vi multifunktionell markanvändning, det vill säga ytor med flera funktioner. Till vardags kan en yta exempelvis användas för parkmark eller idrotts- och fritidsanläggningar men tåla en tillfällig översvämning. Vi måste också arbeta aktivt med höjdsättning och säkra avrinningsvägar. Höjdsättning är ett av de viktigaste verktygen för att göra staden säkrare vid skyfall.

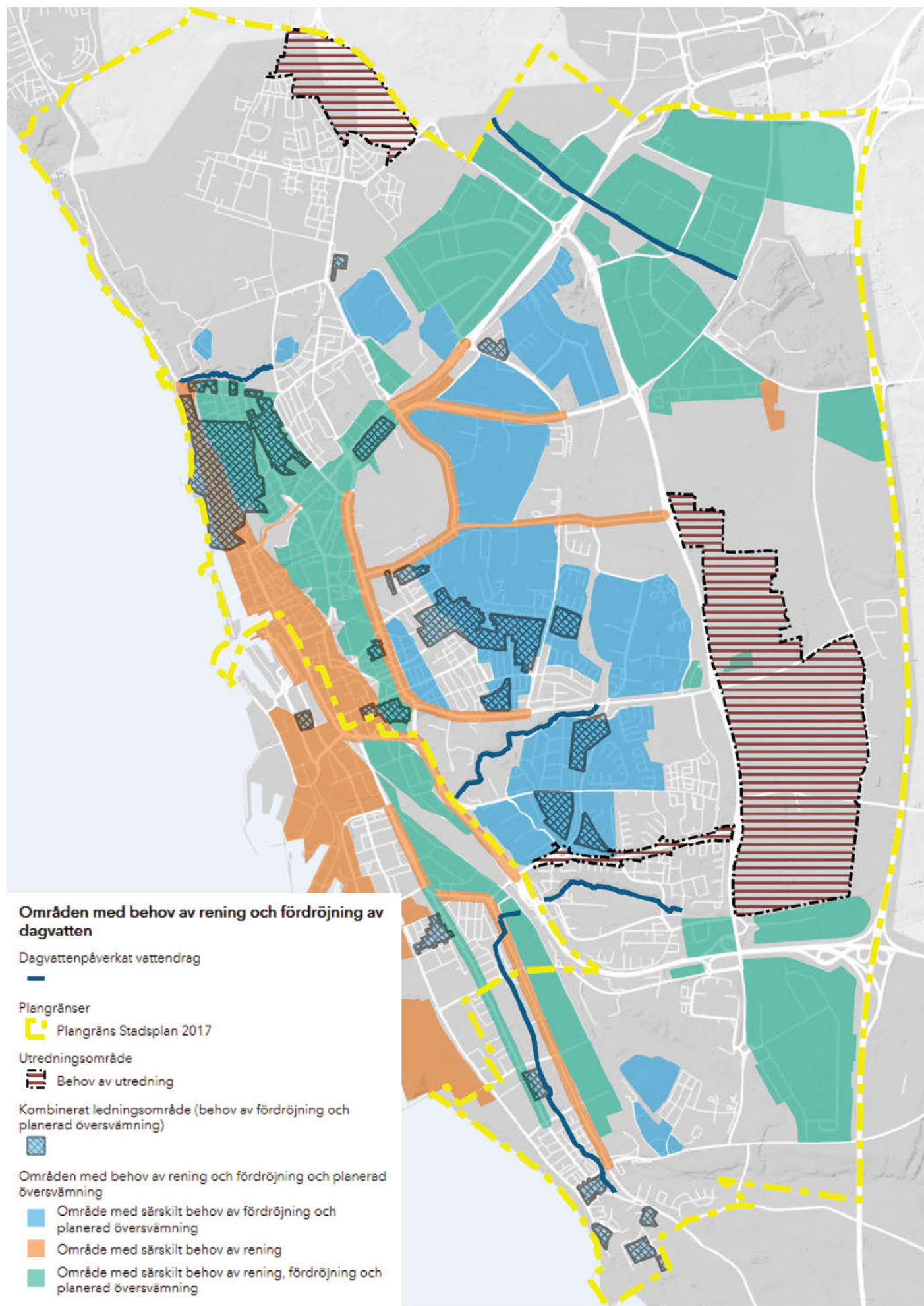
8.3.2.2. Åtgärder för fördröjning och rening av vatten från hårdgjorda ytor

Vi behöver frigöra utrymme för förtätning utan risk för översvämning och vattenförorening. Fördröjande åtgärder högre upp i ett avrinningsområde kan skapa förutsättningar för förtätning längre ner. Vi ser också att det behövs förändringar i befintliga områden, som till exempel Fredriksdal, Drottninghög, Husensjö, Rosengården, Berga och Adolfsberg.

Även på platser där vi inte ska förtäta behöver åtgärder genomföras för att rena och fördröja vatten från industriområden, parkeringsytor och starkt trafikerade vägar. Vi byter ut kombinerade ledningar för dag- och spillvatten och då behöver mer dagvatten hanteras på plats.

± Visa karta som visar behov av rening, fördröjning och planerad översvämning

I samband med ombyggnad av bebyggelse och ledningar kan vi utveckla dagvattenhanteringen genom att leda takvatten ytligt till regnträdgårdar eller dammar istället för att belasta ledningsnätet. Svackdiken och andra småskaliga lösningar nära föroreningskällan kan användas för att fördröja regnvatten och samtidigt göra staden grönare.



8.4. Skyfall och stigande havsnivå

Kartan visar huvudsakliga uppmärksamhetsområden. Markerade områden med översvämningsrisk är grovt angivna, med syfte att visa på riskområden på översiktlig nivå, inte på detaljnivå. Kartan gör inte anspråk på att vara exakt eller heltäckande.

8.4.1. Bakgrund

Vi i Helsingborgs stad påverkas liksom vår omvärld av pågående klimatförändringar. Vårt kustnära läge gör oss utsatta för höga havsnivåer och kraftiga vågor, något som återkommande vinterstormar tydligt har visat. Högvatten kommer att bli vanligare i framtiden, när medelhavsnivån förväntas stiga med 1 meter till 2100. Skyfall väntas bli vanligare sommartid, och kan inträffa redan idag med betydande skador som följd. Även längs vattendragen ökar översvämningsrisken. Med dessa händelser följer också risk för erosion i vattendrag och längs kusten.

Ett antal platser i staden har drabbats eller riskerar att drabbas av översvämning. Förutom de låglänta kustnära områdena är risken för översvämning störst i landskapets lågpunkter, gamla våtmarksområden och i så kallade instängda områden, där det saknas naturlig avrinning. Även så kallade båtnadsområden för dikningsföretag är utsatta. Dikningsföretagen kom en gång till för att avvattna jordbruksmark. Båtnadsområdena är de markområden som vid dikningsföretagens bildande ansågs få nytta av avvattningen.

8.4.1.1. Risker i Helsingborg

För att få en översiktlig bild av var risken för översvämning är störst vid hög havsnivå och skyfall har vi modellerat vissa scenarier, så kallade hundraårs- respektive extremhändelser. Risken för att en hundraårshändelse ska inträffa ett givet år är en på hundra. En sådan händelse kan dock inträffa närsomhelst. I Köpenhamn har mycket extrema regn inträffat flera gånger under ett fåtal år, trots att den teoretiska sannolikheten för detta är mycket liten.

8.4.1.2. Stigande havsnivå

Vid ett scenario som motsvarar ett 100-årshögvatten år 2065 (+2,6 meter) uppstår en relativt omfattande översvämning längs Helsingborgs kust. De största översvämningarna inträffar i Råå. Samtidigt påverkas stora delar av hamnområdena med vattendjup på upp till några decimeter och tunnelmynningarna till Helsingborg C läggs under vatten. Vid ett modellerat extremhögvatten 2100 (+ 3,5 meter) blir översvämningarna ännu mer omfattande då vattendjupen ökar med nästan en meter.

+ Visa bild med översvämningar ett modellerat 100-årshögvatten 2065.

8.4.1.3. Skyfall

Om ett skyfall motsvarande ett hundraårsregn faller över hela centralorten kan svåra översvämningar uppstå på ett antal platser i staden. Det finns en betydande risk för kostsamma skador på fastigheter och anläggningar men också att människor tar skada eller att samhällsviktiga funktioner slås ut.

+ Visa bild med översvämningar vid ett modellerat 100-årsregn 2065.

8.4.2. Förslag

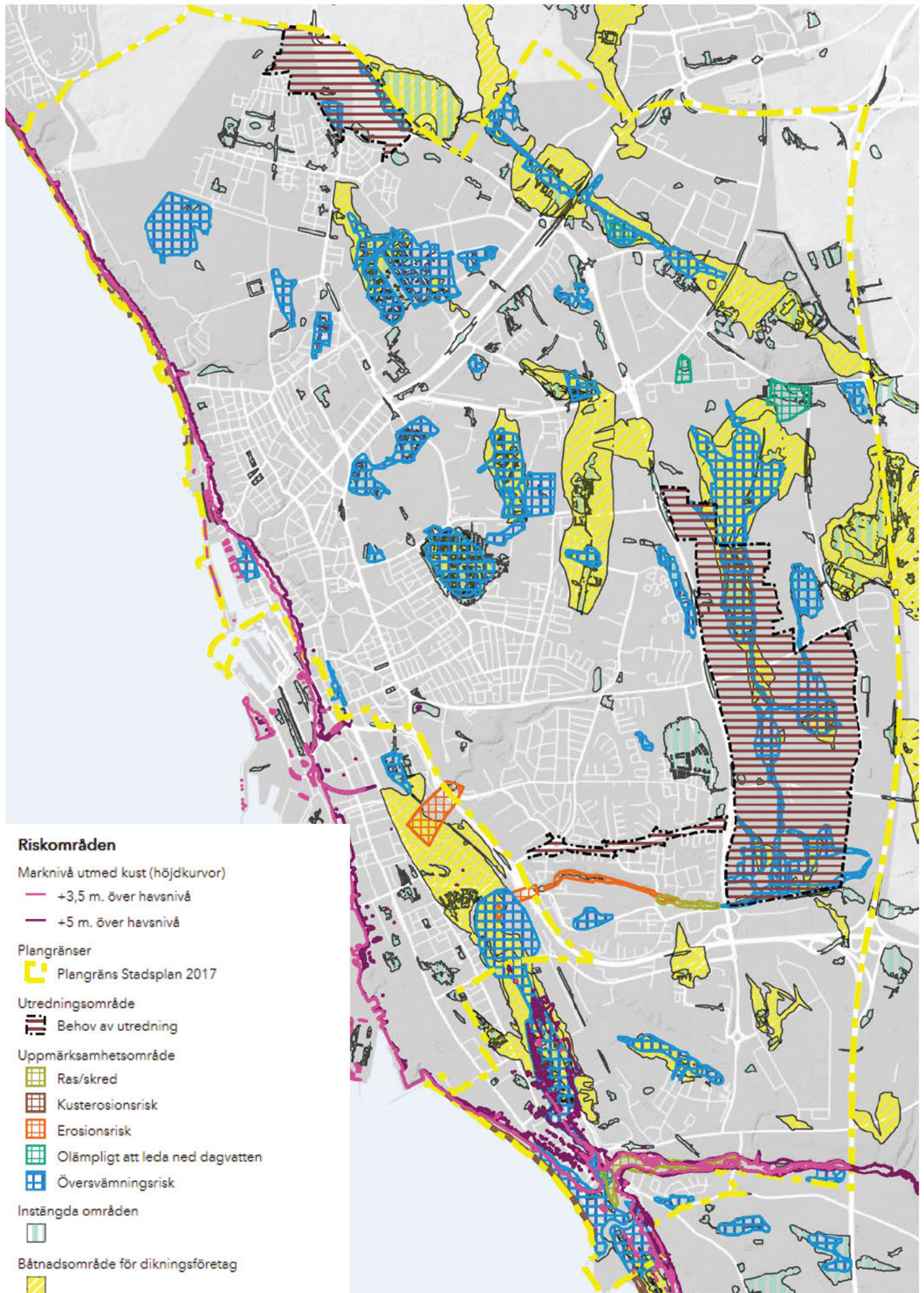
8.4.2.1. Stigande havsnivå

De huvudsakliga strategierna i förhållande till stigande havsnivå brukar beskrivas som försvar, reträtt, attack, och i vissa fall ingen åtgärd. Ingen åtgärd lämpar sig när kostnaderna för åtgärder överstiger förväntade kostnader vid en översvämning. Försvar är den vanligaste strategin, och syftar till att stänga ute vatten, till exempel genom att bygga vallar. Reträtt innebär att flytta verksamhet eller bebyggelse bort från riskområdet. Attack är att anlägga skydd ut i havet, till exempel genom att skapa ny bebyggelse som skyddar den befintliga bebyggelsen innanför.

Strandfodring är också en typ av attack. Vilken strategi man väljer är en avvägning mellan risken för översvämning, konsekvenserna av översvämning och åtgärdens kostnad. Mer om strategier finns i PM Klimatanpassning. Vi har också tagit fram en rapport om klimatanpassning av Helsingborgs stad.

Vi i staden bedriver ett långsiktigt klimatanpassningsarbete för att minska översvämningar från havet. Det handlar bland annat om att anpassa kajkanter och höjder i Norra hamnen och om att identifiera åtgärder för att skydda Råå. Miljöfarliga verksamheter som vid industrihamnarna behöver anpassa sin verksamhet eller fastighet till översvämningsrisken. Vid exploateringar i kustnära lägen ska bebyggelsen anpassas för att tåla en dimensionerande nivå på + 3,5 meter över havet (samhällsviktiga anläggningar + 4,0 meter). Vid dimensionering av skydd mot havet är vågpåverkan en viktig faktor att ha med i beräkningen.

Kartan visar huvudsakliga uppmärksamhetsområden.





Bilden visar översvämningar vid ett modellerat 100-årsregn 2065.



8.4.2.2. Skyfall

Principerna för skyfallsåtgärder i Helsingborg skiljer sig åt mellan områdena ovanför respektive nedanför landborgen. Vid mycket kraftiga regn bör åtgärder ovanför landborgen fokusera på att fördröja vatten och leda det till områden där skadorna blir begränsade. I landborgsbranten bör avrinningsvägar säkerställas för att på ett säkert sätt leda vidare vatten. Nedanför landborgen bör vatten så snabbt som möjligt ledas till havet. Både nedanför och ovanför landborgen kan bebyggelse behöva anpassas till att klara tillfälliga översvämningar.

Avrinningsvägarna visar var de största flödena rinner genom dagens Helsingborg vid ett kraftigt regn. Observera att vatten kommer att ta även andra vägar, ibland med betydande flöden. När staden utvecklas och byggs om kan också flödesvägarna förändras. Även små förändringar, till exempel trottoarkanter och farthinder, kan påverka avrinningens riktning och därmed översvämningsrisken. Därför är det viktigt att vara medveten om, och säkra, avrinningsvägarna genom rätt höjdsättning.

± Visa bild på huvudsakliga avrinningsvägar, det vill säga var de största flödena rinner, vid ett regn som motsvarar ett modellerat 100-årsregn år 2065, och baserat på dagens höjdförhållanden.

Lågpunkter har en utjämnande funktion vid skyfall. De kan hjälpa oss att hantera framtida skyfall och minska risken för översvämning nedströms. Därför behöver de lågpunkter som idag är obebyggda så långt som möjligt undanhållas från ny bebyggelse. Att avsätta en lågpunkt för översvämning vid extrem nederbörd/planerad översvämning motsäger inte att marken används för andra ändamål, exempelvis odling. Det viktiga är att marken inte höjs eller hårdgörs. Om ytan däremot exploateras är risken stor på sikt att bebyggelsen översvämmas, eller att översvämningsproblemet flyttas till en annan plats. I vissa fall kan det bli aktuellt att genom fysiska åtgärder säkerställa ett områdes funktion som tillfällig översvämningsyta. Hur en sådan åtgärd ska utformas och eventuella befintliga värden ska skyddas hanteras i kommande planering och i samråd med markägare eller förvaltare.

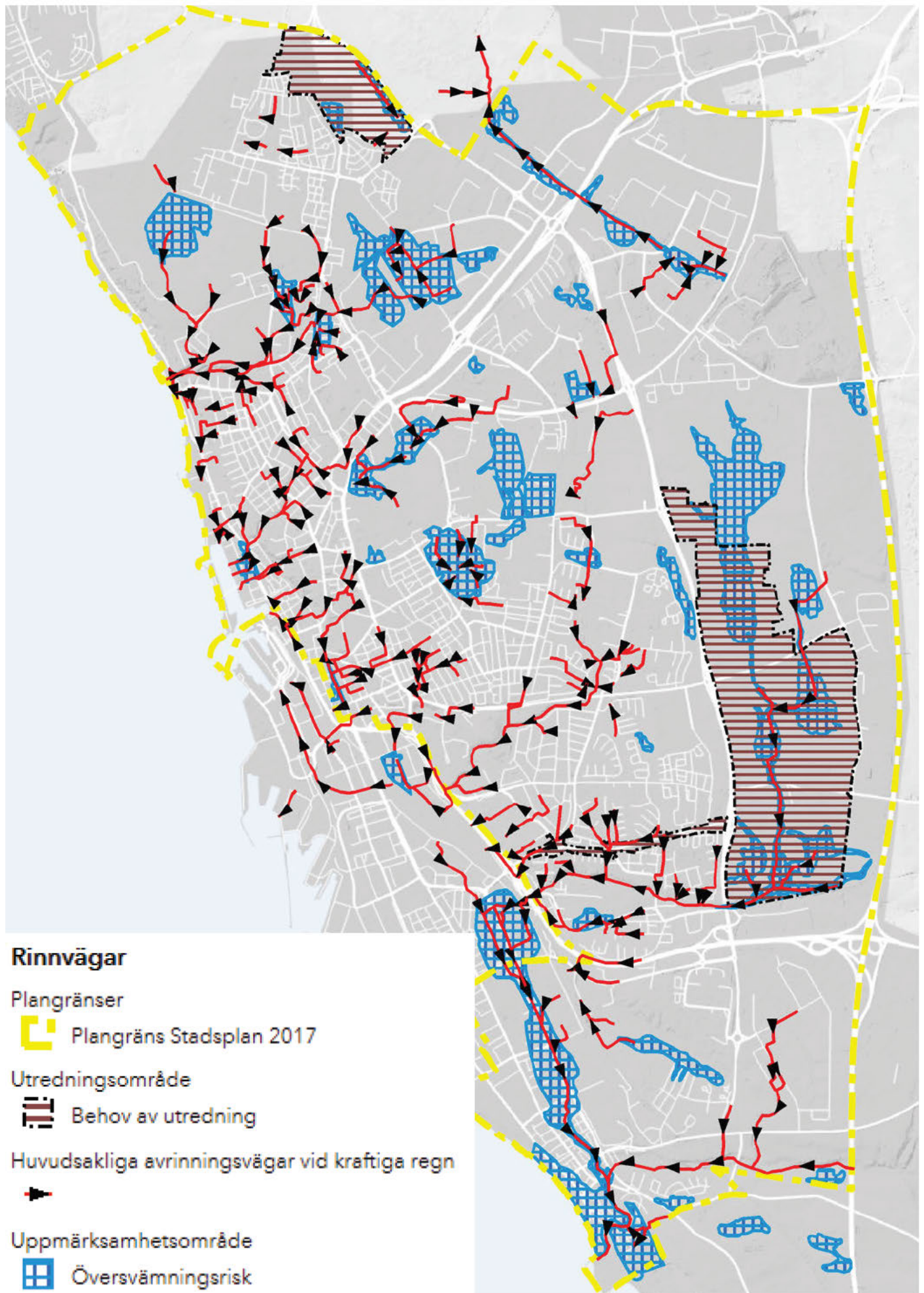
8.4.2.3. Kommande arbete

Vi ska ta hänsyn till översvämningsrisk vid planering och ändringar i bebyggelse, bland annat genom att tillämpa en dimensionerande havsnivå och genom att undvika ny bebyggelse i lågpunkter. Enligt Plan- och bygglagen ska kommunen väga in riskerna för olyckor, översvämning och erosion vid planläggning och bygglovsprövning. Lagen preciserar dock inte vad detta innebär i praktiken, exempelvis när det gäller hur stora risker eller konsekvenser som ska vägas in, eller på vilken sikt riskbedömningen ska göras. Därför behöver vi inom staden ta fram riktlinjer som kan hjälpa oss både i kommande detaljplanering och i framtida bedömningar av bygglov.

En bedömning och avvägning måste alltid göras i det enskilda fallet. Att helt avstå från att bygga i riskzoner är mest robust. Vill man ändå tillåta nybyggnation är det ytterst stadens ansvar att avgöra om man är beredd att ta kostnaden om en översvämning skulle inträffa. Om nybyggnationen gäller stora och dyra, känsliga, samhällsviktiga projekt samt risk för liv och hälsa krävs extra noggranna bedömningar.

För att kunna ta nödvändig hänsyn till skyfall och stigande havsnivå inför ny bebyggelse, behöver vi inom staden ta fram riktlinjer för hur risk för översvämning ska hanteras i framtiden både vid detaljplanering och bygglovsprövning.

Vi behöver samverka med privata och statliga aktörer, eftersom åtgärder för skydd mot höga havsnivåer och skyfall måste genomföras på såväl kommunal som privat och statlig mark. Vi prioriterar samhällsviktiga anläggningar och människors liv och hälsa.



8.5. Ställningstaganden

Vi ska tillämpa en vattenplanering som tar sin utgångspunkt i avrinningsområde, vattenvägar, sekundära avrinningsvägar och recipient. Förändringar ska i första hand kompenseras i avrinningsområdet och inte ge skador eller leda till förändringar i recipienten.

Vi ska ta särskild hänsyn till grundvattnet i de områden där berggrunden går i dagen eller där jorddjupen är tunna. I sådana områden är grönytor extra viktiga för infiltration vid exempelvis skyfall.

Vi ska undvika lokala förändringar i den ytliga grundvattennivån som kan påverka värdefull vegetation.

Vi ska sträva mot och upprätthålla god ekologisk och kemisk status i vattendrag, kustvatten och grundvatten.

Vi ska skapa möjlighet att utveckla och förtäta, och samtidigt följa miljö kvalitetsnormer för vatten, genom att reservera översvämningsytor och plats för rening och fördröjning av dagvatten.

Vi ska öka andelen mångfunktionell markanvändning och integrera vatten i stadsmiljön.

Vi ska beakta risken för översvämning vid skyfall vid all ny planering och alla ändringar i befintlig bebyggelse. Vi ska säkra nödvändiga avrinningsvägar för att avleda vatten på det sätt som gör minst skada.

Vi ska undvika att bygga i lågpunkter. I kustnära lägen ska vi beakta risken för översvämning vid stormar och höga havsnivåer vid all ny planering och alla ändringar i befintlig bebyggelse. Vid nybyggnation och restaurering ska vi successivt anpassa kajer, pirar och hamnar. Dimensionerande havsnivåhöjd är +3,5 meter över havet år 2100 och +4 meter för samhällsviktiga anläggningar.

Vi prioriterar de åtgärder som krävs för att skydda samhällsviktiga anläggningar samt människors liv och hälsa mot översvämning vid skyfall och hög havsnivå. Helsingborg C, Lussebacken och Råå är prioriterade områden.

Vi ska säkerställa att VA- och dagvattensystem nedanför Landborgen anpassas till stigande havsnivåer och stigande grundvattennivåer som sker till följd av klimatförändringen.

Riktlinjer för kommande planering finns i underlags-PM Vatten och översvämning.



9. Riksintressen och regleringar

Det här är en utkriven version av en digital karta. Länkar och dynamiskt innehåll som videor och interaktiva kartor är bara tillgängliga i onlineversionen på www.helsingborg.se/stadsplan2017

- 9.1. Riksintresse för kulturmiljövård
- 9.2. Riksintresse för naturvård
- 9.3. Riksintresse kustzon
- 9.4. Riksintresse för kommunikationer
- 9.5. Natura 2000
- 9.6. Strandskydd
- 9.7. Naturreservat
- 9.8. Landskapsbildsskydd
- 9.9. Vattenskyddsområden
- 9.10. Kulturmiljö
- 9.11. Miljö kvalitetsnormer för luft
- 9.12. Miljö kvalitetsnormer för vatten
- 9.13. Miljö kvalitetsnormer för buller

Avsnittet behandlar riksintressen och regleringar som vi ska ta hänsyn till i kommande planering.

Riksintressen är områden eller objekt som enligt miljöbalken är av sådant nationellt intresse att de ska skyddas mot åtgärder som kan medföra påtaglig skada eller riskerar att påtagligt försvåra möjligheterna att utnyttja riksintresset.

När förhållanden ändras eller ny kunskap kommer fram kan ett riksintresse omvärderas. I översiktsplanen preciserar och säkerställer kommunen att riksintressen inte kommer till skada. Vid bedömning av skadan är det inverkan på funktionen eller det värde som riksintresset avser, som är avgörande, inte den geografiska avgränsningen.

Riksintressena för kulturmiljövård, naturmiljövård och kustzon pekar på värden i olika områden och strukturer. Det är unika kvaliteter och en del av stadens historiska resa, som gör den attraktiv för både boende och besökare. För riksintresse kommunikationer, som omfattar väg, järnväg och hamn, är det framförallt funktionen som har betydelse.

Det finns fler riksintressen i Helsingborgs kommun, men eftersom de ligger utanför stadsplanens område och inte bedöms påverkas av stadsplanen, redogör vi inte för dem här. Det gäller riksintressena för försvarsmakten, terminalområdet vid Ramlösa station (en del av riksintresse järnväg), yrkesfiske hav, friluftsliv, sjöfart samt fler Natura 2000-områden.

Nedan beskriver vi även andra **regleringar** som påverkar hur vi använder marken, till exempel naturreservat och strandskyddade områden, där vi behöver ta särskild hänsyn i den kommande planeringen.

Vi har valt att också redovisa kulturmiljö i det här kapitlet, även om det som beskrivs där främst är kunskapsunderlag för den kommande planeringen.



9.1. Riksintresse för kulturmiljövård

Kartan visar områden som är av riksintresse för kulturmiljövården.

Enligt miljöbalken ska riksintresse för kulturmiljövård skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada natur- eller kulturmiljön. Det innebär att mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse ur allmän synpunkt på grund av sina natur- och kulturvärden så långt som möjligt ska skyddas mot åtgärder som kan innebära påtaglig skada på utpekade värde. Behovet av grönområden i eller i närheten av tätorter ska särskilt beaktas.

Det är Riksantikvarieämbetet som pekar ut riksintresset och i stadsplanen berörs Helsingborg och Maria sjukhusområde (M:K15), Ramlösa brunn (M:K17) och Rååns dalgång (M:K10).

9.1.1. Helsingborg och Maria sjukhusområde

Värdena inom riksintresseområdet beskrivs under rubrikerna Motivering och Berättelsen om Helsingborg. Det är dessa värden vi ska ta hänsyn till i kommande planering.

9.1.1.1. Motivering

Hamn- och industristad, med för sjöfart och försvar strategisk placering vid den smalaste delen av Öresund och med anor sedan tidigaste medeltid. Staden speglar de många utvecklingsskedena alltifrån den tidigmedeltida högstaden runt den kungliga borgen, den under högmedeltiden framvuxna lågstaden, 1600-talets befästningsstad till det sena 1800-talets och 1900-talets expansiva hamn- och industristad. (Fästnings- och skansmiljö).

Institutionsmiljö i form av S:ta Maria sjukhusområde - en väl sammanhållen sjukhusanläggning av unik social och arkitektonisk betydelse.

9.1.1.2. Berättelsen om Helsingborg

De viktigaste faktorerna som gör Helsingborg riksintressant är följande:

- Helsingborg visar en lång kontinuitet, från medeltid till dagens moderna stad
- Helsingborg speglar de epoker i historien som har varit avgörande för Sveriges utveckling, på en och samma plats, ända från medeltiden och fram till idag. Det gör staden till en god representant i berättandet om svensk och dansk historia
- Det finns spår kvar från samtliga tidsepoker
- De historiska spåren ger staden dess karaktär, vilket gör det till en spännande stad att bo i och besöka.
- Det stora antalet av tegelbyggnader med så kallat helsingborgstegel skiljer ut sig i en jämförelse med andra städer.

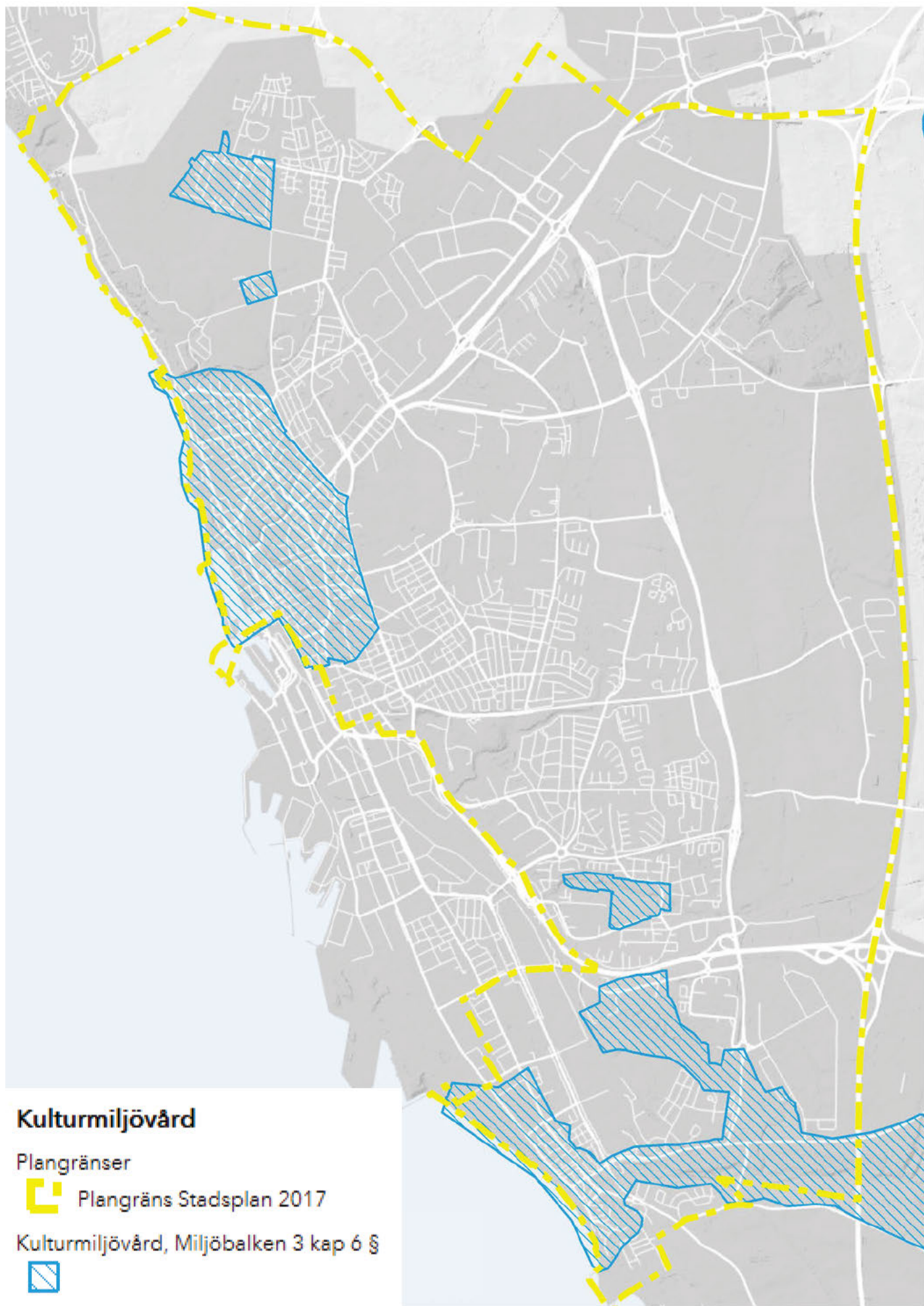
Centralt begrepp i riksintresset	Utvecklingsskede
Kärnan och högstaden på landborgen	Berättelsen om det danska Skåne
Lågstaden	De medeltida handelsstädernas framväxt
1600-talets befästningsstad	Stormaktstiden och Sveriges nya nationsgränser
Gamla vägsträckningar, gränslinjer och oplanerad utkantsbebyggelse utmed infartsvägarna	Villkoren för den agrara staden
Det sena 1800-talets och tidiga 1900-talets stadsbyggande	Industrialismen, urbaniseringen och den nya ekonomin
Hamnen och järnvägen med tillhörande byggnader	Utvecklingen av kommunikationer, handel och transport och Sveriges koppling till kontinenten
Modernismens byggande	Modernismens intåg och en ny syn på stadsplanering
S:t Maria sjukhus/Krematoriet	En ny syn på vård och död under 1900-talet

9.1.1.3. Ställningstagande

Riksintresset Helsingborg ska vara en attraktiv livsmiljö där 1000 år av historia blir synlig. Riksintresset gör staden till en attraktiv plats att bo, verka och vistas i. Helsingborg är platsen där det förflutna är tillgängligt för alla och där det finns en möjlighet att skapa framtidens kulturarv.

Helsingborg – konkretisering av riksintresse för kulturmiljövården (2015-09-21) är en rapport som konkretiserar och mer detaljerat lyfter fram de centrala värdena i riksintresset och ger riktlinjer för hur det kan tillgodoses. Den finns att

Kartan visar områden som är av riksintresse för kulturmiljövården.



läsa här, och ska utgöra underlag i kommande planering inom riksintresseområdet.

- **Vi skapar nya kvalitéer** och bidrar till helheten genom att lägga till årsringar samtidigt som vi låter spåren från viktiga utvecklingskedan från tidig medeltid fram till idag vara läsbara i staden.
- **Vi kompletterar** varsamt med nya tillskott med hänsyn till landborgens siktlinjer, lågstadens struktur och skala och Kärnans dominerande plats i staden. Vi förstärker befintliga kvartersstrukturer samtidigt som vi hittar optimala lägen för nytänkande och djärv arkitektur.
- **Vi motverkar fragmentisering** genom att bevara kopplingen högstad/lågstad, det visuella sambandet mellan Kärnan och Kronborg, upplevelsen av den grönskande landborgen samt järnvägens och infartsvägarnas historiska sträckning. Kärnan ska vara dominerande på landborgen mellan Hälsovägen och Helsingborgs lasarett. Området framträder tydligt i siktlinjen från Kronborg, och vi undviker höga hus som bryter landborgens gröna band.
- **Vi hindrar utarmning** genom att skydda värdefulla objekt så som exempelvis Kärnan, Rådhuset, Konserthuset och gågatan Kullagatan och utvecklar dem som attraktiva mötesplatser i stadsrummet.

9.1.1.4. Påverkan

Vi bedömer att förslaget i stadsplanen kan påverka riksintresset. I den kommande planeringen är det därför viktigt att följa de ställningstaganden som är gjorda, vilket kommer att stärka de värden som pekas ut.

9.1.2. Ramlösa brunn

Värdena inom riksintresseområdet beskrivs under rubriken Motivering. Det är dessa värden vi ska ta hänsyn till i kommande planering.

9.1.2.1. Motivering

Brunnsmiljö från 1700-talet med välbevarad parkanläggning och äldre byggnadsbestånd av betydande arkitektur-, social- och medicinhistoriskt intresse med kontinuitet in i vår tid genom framställningen av mineralvatten.

9.1.2.2. Ställningstagande

I Ramlösa brunn står vattnets historia står i fokus. Brunnsparken utgör ett nav i Ramlösas identitet. Den ska vara en levande och attraktiv kulturmiljö där boende och verksamma samsas med söndagsflanörer och långväga besökare.

- **Vi stärker** riksintresset genom att lyfta fram Brunnsparkens historia för besökare och boende.
- **Vi skapar** nya kvalitéer i parken genom att låta de äldre byggnaderna få nya funktioner och fortsätta brukas.
- **Vi kompletterar** med nya tillskott i den gröna miljön så att de ekologiska värdena utvecklas parallellt med att den trädgårdshistoriska parken bevaras.
- **Vi motverkar fragmentisering** genom att behålla öppenheten i parken och bevara kopplingen mellan byggnader och allmänna grönytor
- **Vi hindrar utarmning** av genom att skydda värdefulla objekt så som brunnsvillorna, pelarhuset och källorna från förvanskning.

9.1.2.3. Påverkan

Vi bedömer att förslaget i stadsplanen har liten påverkan på riksintresset. I den kommande planeringen kommer ställningstagandena att bidra till att stärka de värden som pekas ut.

9.1.3. Rååns dalgång

Värdena inom riksintresseområdet beskrivs under rubriken Motivering. Det är dessa värden vi ska ta hänsyn till i kommande planering.

9.1.3.1. Motivering

Dalgångsbygd kring Råån och svagt kuperat öppet odlingslandskap där ett omfattande och landskapsdominerande fornlämningsbestånd vittnar om bosättningskontinuitet alltsedan stenåldern. Stora bymiljöer, gårds- och säteribildningar som väl speglar traktens bosättningsmönster och byggnadsskick samt genom dalgångens rika lerfyndigheter, lämningar efter stenkols- och lerbrytning samt betydande tillverkning av tegel och lergods från och med 1800-talets slut. (Industrimiljö, Kommunikationsmiljö)

Råå Fiskeläge och skepparsamhälle med koppling till den omgivande jordbruksbygden med ett oregelbundet och successivt framvuxet gatunät med väl bevarad äldre bebyggelse med anknytning till fiske och sjöfart samt omfattande

lämningar efter 1700-talets svenska kustförvarssystem. (Skansmiljö)

9.1.3.2. Ställningstagande

Riksintresset Rååns dalgång ska vara ett lättillgängligt besöksmål med landskapet i fokus. Här samspelar natur och kulturvärden; ån, fisket, sundet och leran har präglat miljön från forntid till industriell tid.

- **Vi stärker** Råås koppling till fiske och sjöfart och låter hamnen utvecklas. Vi skapar nya kvalitéer i Rååns dalgång genom att öka tillgängligheten för besökare.
- **Vi kompletterar** varsamt och bevarar dalgångens svagt kuperade och öppna odlingslandskap. Råå förtätas stegvis med fokus på den samverkande helheten. Utmärkande är husens volymer, material och detaljutförande, tätheten, tomtstorlekar, markbeläggning och vegetation. Nya volymer läggs till men grunddragen i gatunätet och i bebyggelsemönstret skapar kontinuitet.
- **Vi motverkar fragmentisering** genom att låta fornlämningsbeståndet fortsätta dominera dalgångens kulturlandskap och låta kopplingen mellan fornlämningarna och Råån vara tydlig. På Råå behåller det gamla fiskeläget sin koppling till vattnet.
- **Vi hindrar utarmning** genom att bevara bymiljöernas byggnadsskick men också genom att fortsätta följa upp värdefulla miljöer planskydd i planarbeten, så som gjorts vid Raus stenkärlsfabrik och stora delar av Råås äldre delar.

9.1.3.3. Påverkan

Vi bedömer att förslaget i stadsplanen har liten påverkan på riksintresset. I den kommande planeringen kommer ställningstagandena att bidra till att stärka de värden som pekats ut.

9.2. Riksintresse för naturvård

Kartan visar områden som är av riksintresse för naturvården.

Riksintresset för naturvård pekas ut i miljöbalken och innebär att mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av sina natur- och kulturvärden så långt det är möjligt ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- eller kulturmiljön. Behovet av grönområden i eller i närheten av tätorter ska särskilt beaktas.

Det är Naturvårdsverket som pekar ut riksintresset. Inom stadsplaneområdet berörs delar av Pålsjö – Domsten (N44) och Råån med omgivning (N45).

9.2.1. Värden

9.2.1.1. Pålsjö – Domsten

Det är de geovetenskapliga förhållandena och naturbetesmarken som pekas ut som riksintressanta. I sina högre delar når landborgen cirka 40 meter över havet men blir norrut allt lägre. Under stenåldern, när havet stod 5-6 meter högre än nu, bildades ett strandhak eller en strandterrass som tillsammans med landborgen beskrivits som ”Skandinaviens ståtligaste postglaciala strandlinje”. På några ställen genombryts landborgsbranten av mäktiga raviner. Såväl i väggarna på dessa som i själva strandhaket sipprar på många ställen ständigt fram vatten ur den sedimentära berggrunden, ibland i form av riktiga källflöden. Landborgen är utmejslad i en berggrund bestående av sandsten, sandstensskiffer, lerjärnsten, grå skifferlera, svart skiffer, stenkol och blandningstyper mellan dessa. Djur- och växtlivet är mycket rikt och innehåller en rad hotade arter. Landborgen är förutsättningen för lokaliseringen av Helsingborgs slott samt för stenkols- och sandstensbrytningen.

9.2.1.2. Råån med omgivning

Geovetenskap, odlingslandskap genom naturbetesmark samt vattendragen i området är det som pekas ut som särskilt värdefulla. Berggrunden innehåller bland annat den unika Kågerödsbildningen som blottas i Bältebergaravinen. Växt- och djurlivet är rikt med ett flertal sällsynta arter. Råån utgör reproduktions- och uppväxtområde för havsöring. Rååns dalgång utgör ett representativt odlingslandskap i slättbygd. Landskapsbilden är mycket vacker och domineras av betesmarker.

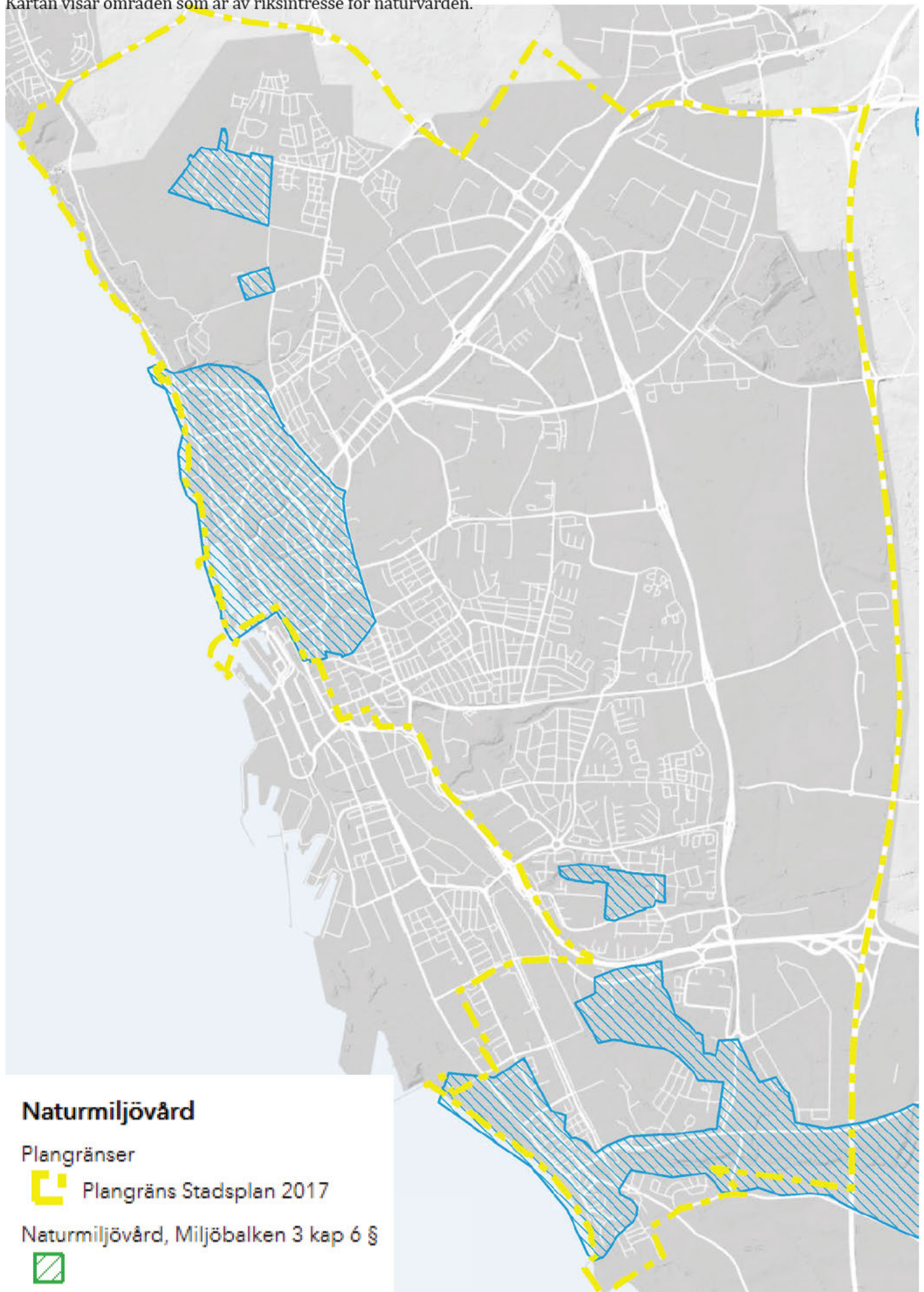
9.2.2. Ställningstagande

Stora delar av riksintresseområdena är redan skyddat genom naturreservat och landskapsbildsskydd. I kommande planering och projekt ska hänsyn tas till de värden som beskrivs i stadsplanen.

9.2.3. Påverkan

Vi bedömer att förslaget i stadsplanen inte påverkar riksintresset. Stora delar av riksintresseområdena är skyddade genom naturreservat och andra skyddsbestämmelser. De värden som pekas ut i riksintresset för Råån med omgivning respektive Pålsjö-Domsten bedömer vi inte påverkas av planförslaget.

Kartan visar områden som är av riksintresse för naturvården.



9.3. Riksintresse kustzon

Kartan visar området som är av riksintresse för kustzonen.

Riksintresset för kustzonen innebär bland annat att natur- och kulturvärden ska ges företräde. Ny bebyggelse inom kustzonen ska prövas restriktivt så att allmänhetens tillgång till strandområden inte påverkas negativt och så att kustlinjen inte byggs för.

9.3.1. Värden

Allmänhetens tillgänglighet till strandområdena är viktiga både för boende och besökare. Den största delen av området är redan bebyggt, men det är angeläget att de obebyggda delarna av kustzonen bevaras.

9.3.2. Ställningstagande

Vi ska inte minska allmänhetens tillgänglighet till strandområdena.

9.3.3. Påverkan

Vi bedömer att förslaget i stadsplanen inte påverkar riksintresset.

Kartan visar området som är av riksintresse för kustzonen.



9.4. Riksintresse för kommunikationer

Kartan visar befintliga och framtida riksintressen för väg, järnväg samt hamn, inklusive stråk för transporter till hamnen.

Riksintresse för kommunikationer pekas ut i miljöbalken (3 kap 8 §) och grundar sig på transportsystemets funktion. Det pekas ut av Trafikverket. Skyddet gäller främst interregionala och långväga transporter av personer och varor. Det utpekade nätet ska skyddas mot åtgärder som kan försvåra användningen eller tillkomst av nya sträckningar. Det avser god transportkvalitet, god nåbarhet till andra regioner, god tillgänglighet för samtliga trafikanter, god trafiksäkerhet och god miljö både vad gäller hälsa och estetik.

9.4.1. Objekt

9.4.1.1. Vägar och järnvägar

- E4
- E6/E20
- Skånebanan Helsingborg - Kristianstad
- Västkustbanan Göteborg - Malmö. För närvarande studeras olika alternativ för dubbelspår Maria-Helsingborg C med både tunnelalternativ och dubbelspår längs befintligt spår. Såväl befintligt spår som framtida dubbelspår pekas ut som nuvarande och framtida riksintresse. Vi förespråkar ett tunnelalternativ.
- Rååbanan Helsingborg - Eslöv
- Fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör är ett framtida riksintresse
- Terminalen vid Västkustbanan. Kombiterminal med anslutning till rangerbangård och hamn pekas ut som viktig funktion, men den geografiska avgränsningen är inte klarlagd.

9.4.1.2. Hamn

Helsingborgs hamn med anslutande farleder och kopplingar till väg- och järnvägsnätet är av riksintresse. Grunden för riksintresset är container-, roll-on/roll-off-trafiken och färjetrafiken med stora passagerar- och godsflöden. Sjöfartsverket preciserade inte vilka mark- och vattenområden som ingår, men som underlag har staten preciserat riksintresseanspråket i rapporten Riksintresset Helsingborgs hamn, Länsstyrelsen i Skåne län, 2009.

För ytterligare fördjupning av riksintresse hamn hänvisar vi till FÖP H+, sidorna 19-20.

9.4.2. Ställningstagande

Vi ska ta hänsyn till utpekade väg- och järnvägssträckningar vid förändring och exploatering i deras närområde för att säkerställa riksintresset. Det är först när det finns alternativa sträckningar eller andra lösningar som det är aktuellt att utveckla vissa platser, vilket framgår av beskrivningarna i stadsplanen.

Hamnen är viktig för staden, både som centrum för logistik och transporter och genom de verksamheter och arbetstillfällena som är knutna till hamnen. För staden är det angeläget att kunna kombinera en välfungerande hamn med utvecklingen av hela Helsingborg.

När Malmöleden inte längre har en riksintressant funktion kan den på delar omvandlas till stadsgata.

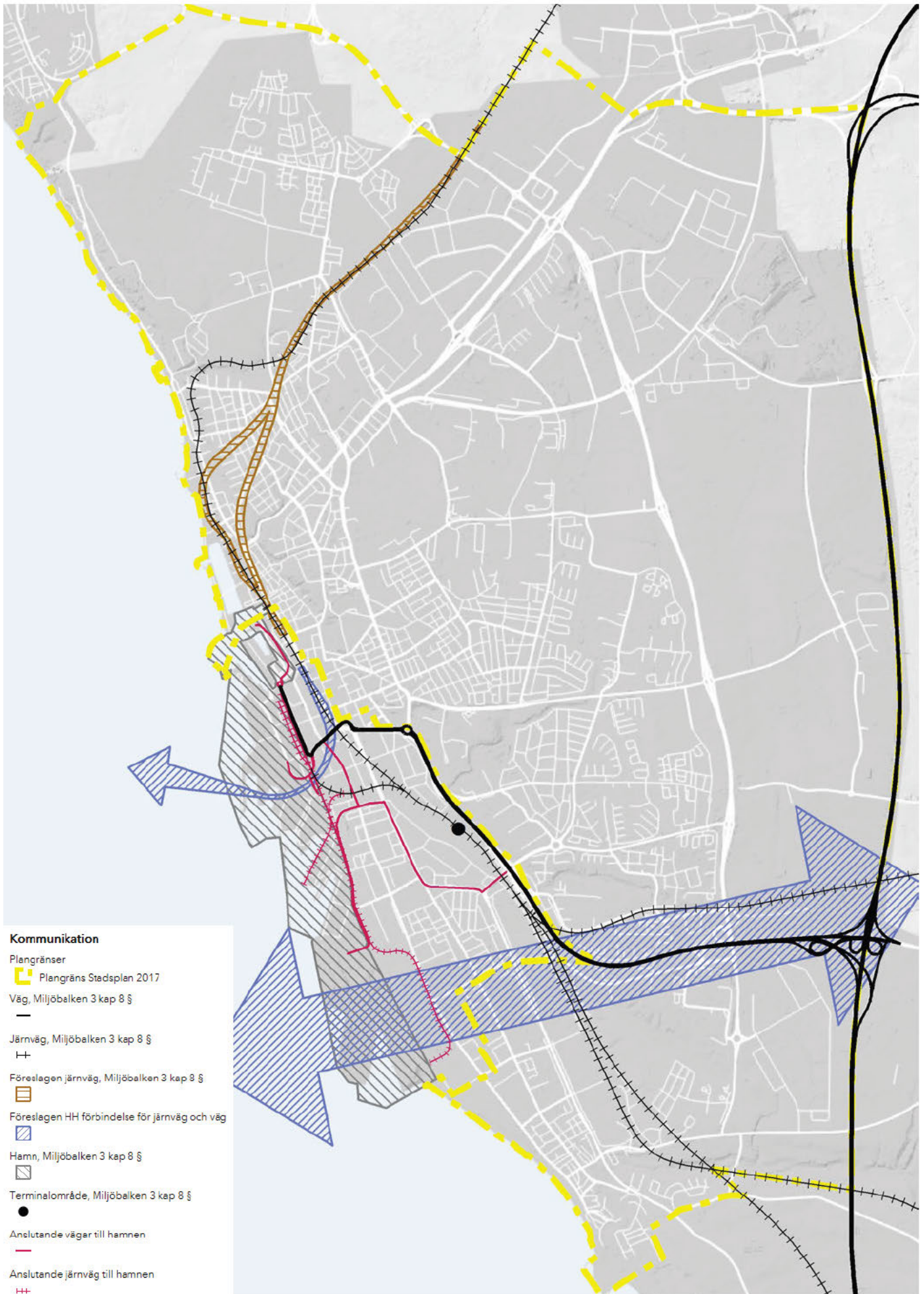
9.4.3. Påverkan

Vi bedömer att förslaget i stadsplanen har liten påverkan på de funktioner som pekas ut för riksintressanta vägar och järnvägar. I den kommande planeringen kommer ställningstagandena att bidra till att stärka de värden som pekas ut.

Vi bedömer inte att stadsplanen försämrar möjligheten för transporter till hamnen. Om målen för färdmedelsfördelningen uppnås kommer det totala antalet personresor med bil som alstras inom stadsplanens område att minska med 32% trots befolkningsökningen. Detta innebär att kapacitet frigörs för godstransporter och andra varutransporter. Om vi har samma färdmedelsfördelning som idag kommer kapaciteten att påverkas negativt då det totala antalet personresor med bil i så fall kommer att öka med 33%. Vi kommer att göra årliga uppföljningar för att följa trafikutvecklingen, vilket ger oss en möjlighet att genomföra ytterligare åtgärder för att nå våra mål.

Som detaljplanen för Gamla staden 1:1 m fl Oceanhamnen visar är det möjligt att utveckla staden även nära hamnen utan att riksintresset för Helsingborgs hamn påverkas negativt. Därför gör vi bedömningen att markanvändningen

Kartan visar befintliga och framtida riksintressen för väg, järnväg samt hamn och transportstråk till hamnen.



som vi föreslår i stadsplanen, och som ligger längre från hamnen än vad Oceanhamnen gör, inte påverkar riksintresset negativt.

9.5. Natura 2000

Kartan visar område för Natura 2000.

Natura 2000 är ett nätverk av värdefulla naturområden som håller på att byggas upp inom EU. Syftet är att bevara den biologiska mångfalden. Enligt direktiven ska de olika medlemsstaterna upprätta nationella listor med värdefulla områden och dessa ska sedan godkännas av EU. Natura 2000-områden är utpekade som riksintressen enligt miljöbalken och inga åtgärder får vidtas som kan medföra påtaglig skada på riksintresset.

I stadsplanen berörs Rååns dalgång som är skyddat som naturreservat och genom habitatdirektivet.

9.5.1. Ställningstagande

Natura 2000-området är skyddat genom naturreservat och habitatdirektivet.

9.5.2. Påverkan

Vi bedömer att förslaget i stadsplanen inte påverkar Natura 2000-området.



9.6. Strandskydd

Kartan visar områden med strandskydd.

Våra stränder vid havet och vid insjöar och vattendrag skyddas i miljöbalken genom strandskydd. Strandskyddet finns till för att trygga friluftslivet och för att bevara goda livsvillkor på land och i vatten för djur och växter.

I Skåne har länsstyrelsen pekat ut vid vilka kuststräckor, vattendrag och sjöar som strandskyddet ska gälla. Skyddet gäller både land- och vattenområdet 100 meter från strandlinjen, men ibland utökas området upp till 300 meter.

I stadsplanen sträcker sig strandskyddet i norr ned till kallbadhuset och tar sedan vid i södra Helsingborg vid Bulkhamnen. Här gäller utökat strandskydd 300 meter ut i havet.

9.6.1. Ställningstagande

Strandskyddet ska beaktas i kommande planering.

9.6.2. Påverkan

Förslaget i stadsplanen har ingen negativ påverkan på allmänhetens tillgänglighet till strandområdena. Utbyggnadsområdena innebär inte heller att kustlinjen byggs för, eftersom de föreslås i anslutning till befintlig bebyggelse.



9.7. Naturreservat

Kartan visar naturreservat.

Naturreservat skapas för att skydda värdefulla naturområden som ger oss ett rikare friluftsliv, idag och i framtiden. Det är länsstyrelsen eller kommunen som pekar ut värdefulla naturområden som naturreservat. Ett naturreservat kan bildas av olika anledningar, till exempel för att bevara biologisk mångfald, se till att ett område säkras för friluftsliv eller för att nyskapa värdefulla naturmiljöer.

I Helsingborg finns det totalt 18 naturreservat, varav sex stycken berörs i stadsplanen. De tätortsnära naturreservaten har var och en sina speciella värden och spelar en viktig roll för hela kommunens grönstruktur.

- Väla skog
- Bruces skog
- Ättekulla skog
- Rååns dalgång
- Örby ängar
- Pålsjö skog

I Helsingborg har vi målsättningen att bilda flera nya naturreservat de kommande åren. I grönstrukturprogrammet pekar vi ut följande, som också är aktuella i stadsplanen.

- Jordbodalen
- Ramlösaravinen

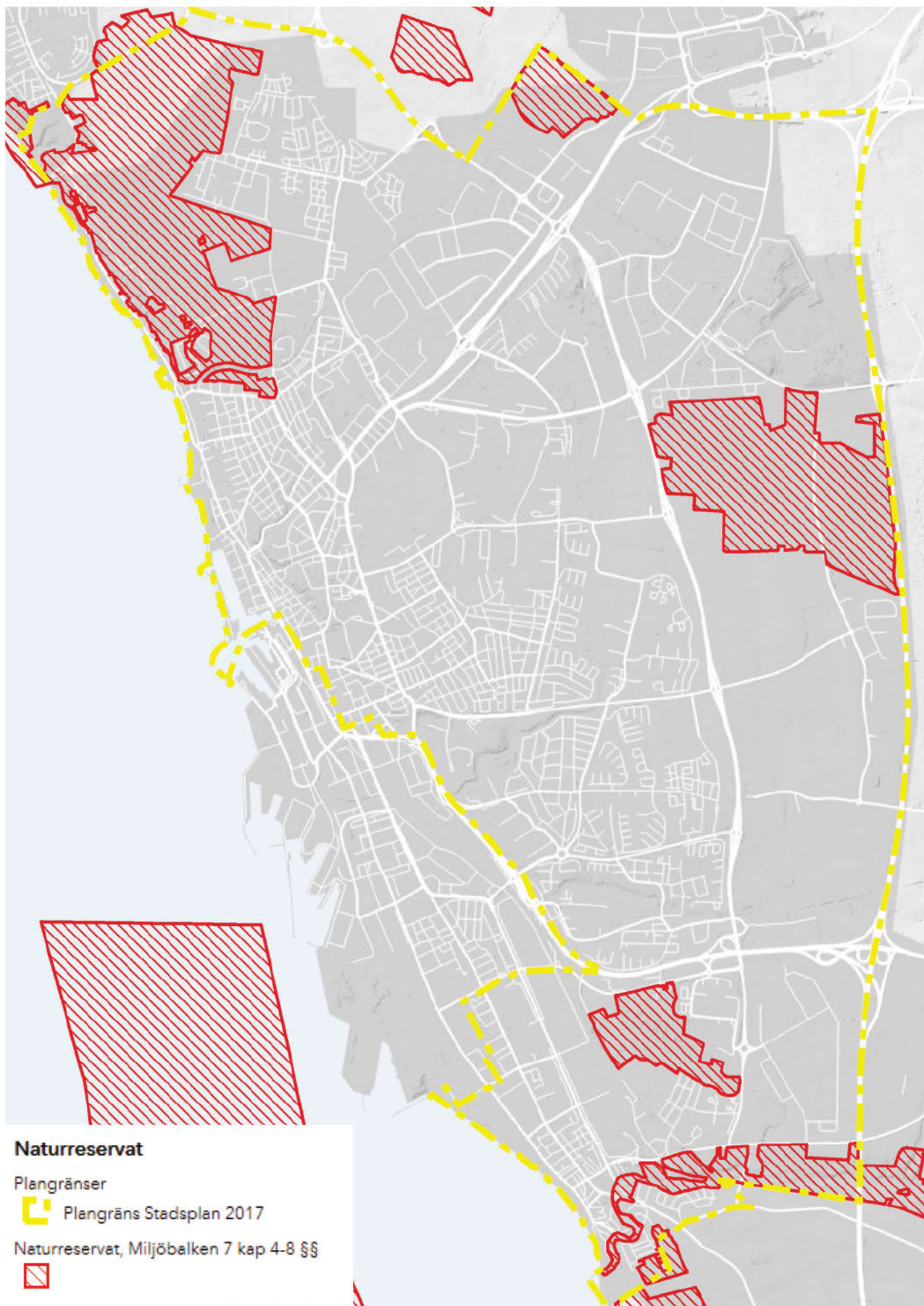
9.7.1. Ställningstagande

Förslaget i stadsplanen innebär att Jordbodalen och Ramlösaravinen pekas ut som natur vilket underlättar en reservatsbildning. Även fler naturområden kan skyddas som naturreservat framöver.

I kommande planering i närheten av naturreservaten ska vi ta hänsyn till värdena i reservaten.

9.7.2. Påverkan

Vi bedömer att förslaget i stadsplanen inte påverkar våra naturreservat negativt.



9.8. Landskapsbildsskydd

Kartan visar område med landskapsbildsskydd.

Tidigare kunde större områden med speciell landskapsbild skyddas i Naturvårdslagen. Begreppet finns inte med i dagens miljöbalk men bestämmelserna för de områden som är skyddade på grund av sin unika landskapsbild gäller fortfarande.

I stadsplanen omfattas en liten del norr om Råån av landskapsbildsskydd.

9.8.1. Ställningstagande

Landskapsbildsskyddet ska beaktas i kommande planering.

9.8.2. Påverkan

Förslaget i stadsplanen innebär ingen negativ påverkan på landskapsbildsskyddet för Råån.



9.9. Vattenskyddsområden

Kartan visar befintliga vattenskyddsområden samt pågående arbete med en uppdatering av Örby berggrundvattentäkt.

För att skydda dricksvattentäkter kan länsstyrelsen eller kommunen med stöd av miljöbalken fastställa vattenskyddsområden. Inom ett vattenskyddsområde finns bestämmelser för verksamheter och åtgärder som riskerar att förorena vatten på både kort och lång sikt, exempelvis hantering av kemikalier och spridning av bekämpningsmedel.

I stadsplanen berörs tre vattenskyddsområden; Örby grundvattentäkt, Örby berggrundvattentäkt och Ramlösa hälsobrunns vattentäkt.

9.9.1. Områden

9.9.1.1. Örbyfältets grundvattentäkt

Örbyfältets grundvattentäkt ligger i anslutning till stadsplanens planområde. Grundvattentäkten är indelad i infiltrationsområden och brunnsområden samt primär, sekundär och tertiär skyddszon.

För Pålstorp finns ett mindre vattenskyddsområde med föreskrifter från 1962, om förbud mot bland annat petroleumprodukter. Föreskrifter tillkom innan man kände till områdets hydrologi. Eftersom grundvattenströmningen inte går till Örbyfältet behöver man, enligt NSVA, inte längre ta hänsyn till dessa särskilda föreskrifter.



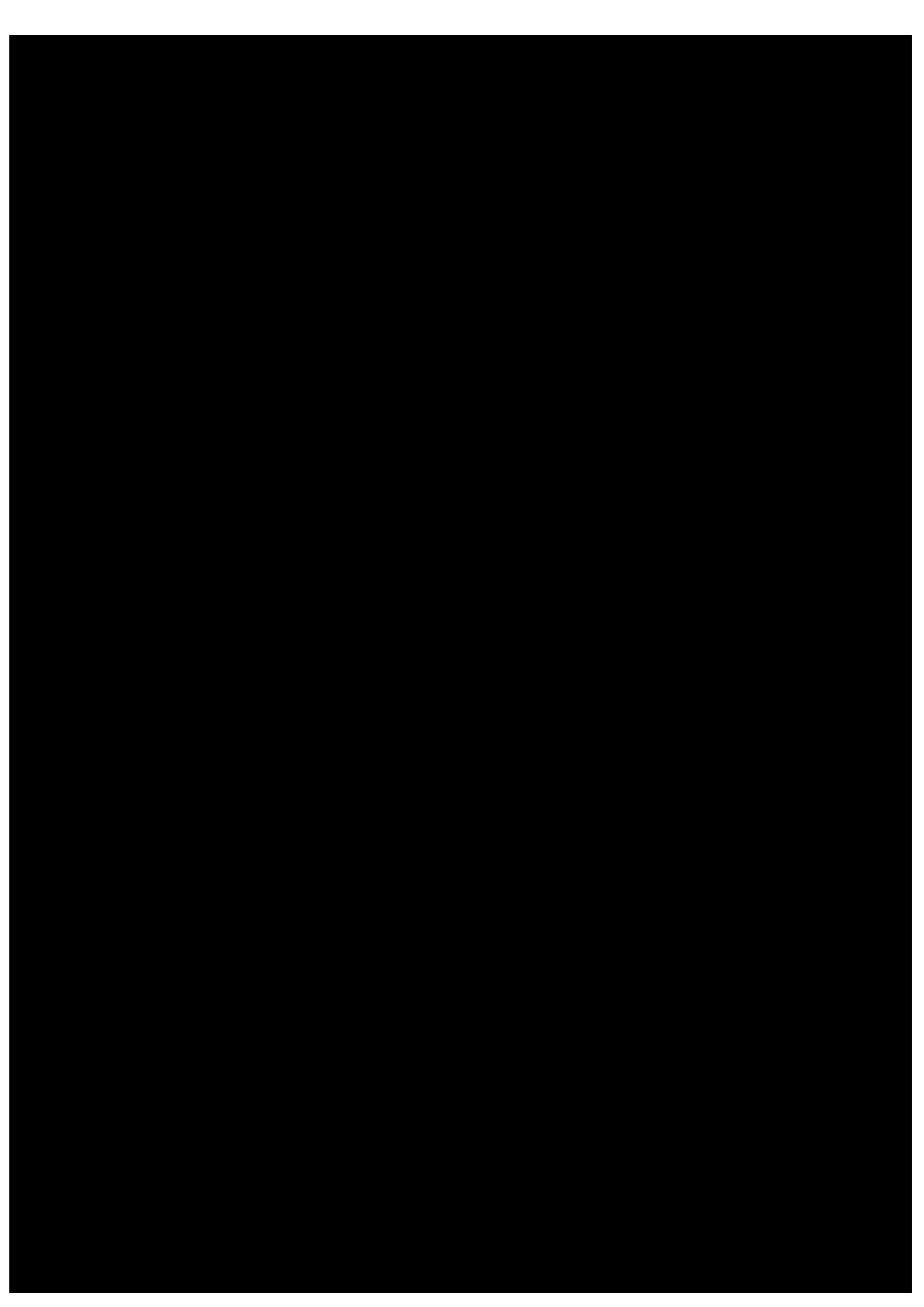
9.9.2. Ställningstagande

Vid nybyggnation i ett vattenskyddsområde gäller skyddsföreskrifterna.

Vid nybyggnation i anslutning till ett vattenskyddsområde ska hänsyn tas till gällande skyddsföreskrifter.

9.9.3. Påverkan

Markanvändningen i stadsplanen påverkar inte vattenskyddsområdena, under förutsättning att man också i den kommande planeringen följer gällande skyddsföreskrifter.



9.10. Kulturmiljö

Kartan visar befintliga och pågående bevarandeprogram.

Våra kulturmiljöer är viktiga för stadens identitet och attraktivitet. Därför gör vi ställningstagandet att vi ska utgå från varje plats unika förutsättningar i kommande planering. Till vår hjälp finns en rad kunskapsunderlag, som bevarandeprogram och kulturmiljöprogram, och för riksintresseområdet Helsingborg och Maria sjukhusområde också en separat rapport. Det här avsnittet beskriver inte i första hand regleringar, utan olika typer av planeringsunderlag.

9.10.1. Program

9.10.1.1. Bevarandeprogram

Bevarandeprogrammen berättar om Helsingborgs intressanta byggnader, kvarter och miljöer, och har tagits fram för att öka kunskapen och förståelsen för att utveckla och bevara kulturmiljöer. De kan omfatta en stadsdel, en tätort eller en by. Bevarandeprogrammen är också en hjälp för kommunen vid beslut om bygglov och vid upprättande av detaljplaner i ett särskilt område. Programmen i sig innebär inte något utökat juridiskt skydd utan är ett förtydligande av det varsamhetskrav och det förvanskingsförbud som finns i Plan- och bygglagen. De hjälper till att öka förståelsen och engagemanget för varför våra kulturmiljöer är viktiga att utveckla och bevara.

Rödmarkerade byggnader i bevarandeprogrammen är kulturhistoriskt värdefulla, och då krävs alltid bygglov (även för så kallade attefallsätgräder).

Inom området för stadsplanen finns 12 bevarandeprogram

- Drottninggatan och Pålsjö
- Eneborg och Högaborg
- Eskilsminne (pågående)
- Husensjö
- Olympia och Slottshöjden
- Planteringen
- Ramlösa
- Råå
- Stadskärnan
- Västra Tågaborg
- Wilson Park
- Östra Tågaborg och Stattena

9.10.1.2. Länsstyrelsens kulturmiljöprogram

Länsstyrelsens kulturmiljöprogram är i första hand ett regionalt kunskapsunderlag. I programmet nämns bland annat Helsingborg, Ramlösa och Rååns dalgång som särskilt värdefulla kulturmiljöer. Dessa ingår i stadsplanen och beskrivs under Riksintresse för kulturmiljövården.

Alla kommuner ska ha ett kulturmiljöprogram, se nedan.

9.10.1.3. Natur- och kulturmiljöprogram Helsingborg

I det pågående arbetet med natur- och kulturmiljöprogrammet samlar vi kunskapen om Helsingborgs mest värdefulla natur- och kulturmiljöer. Underlaget kommer till stora delar från nuvarande Naturvårdsplan (1992) och Kulturminnesvårdsprogram (1991). Programmet ska ge oss ett underlag för att bevara, informera om och stärka kvaliteterna i Helsingborgs natur- och kulturmiljöer. Remiss och dialog har skett kring delområdesbeskrivningarna för socknarna på landsbygden. Vi arbetar nu med att beskriva centralorten.

9.10.1.4. Fornlämningar

Helsingborg är en stad rik på fornlämningar, både synliga ovan mark och dolda under mark. Enligt kulturminneslagen är det förbjudet att utan tillstånd rubba, ta bort eller på annat sätt ändra eller skada en fast fornlämning.

9.10.2. Ställningstagande

Vi ska utgå från varje plats unika förutsättningar i kommande planering.

Förtättningsprinciperna är utgångspunkten för all förtätning i befintlig bebyggelse.

Vid förtätning och nybyggnation inom centralorten ska hänsyn tas till befintliga bevarandeprogram.

9.10.3. Påverkan

Vi bedömer att föreslagen markanvändning tillsammans med de ställningstaganden vi gjort innebär att kulturmiljövården kommer att kunna utvecklas och bevaras.



9.11. Miljökvalitetsnormer för luft

9.11.1. Bakgrund

Luftkvalitetsförordningen (SFS 2010:477) anger miljökvalitetsnormer som ett skydd för miljön och människors hälsa. Regelverket är anpassat för att uppfylla krav som ställs genom vårt medlemskap i EU. I Helsingborg har vi arbetat aktivt sedan 2007 med kvaliteten på utomhusluften genom bland annat åtgärdsprogram. Vi har gjort mätningar för kvävedioxid, svaveldioxid, ozon och partiklar (PM10) och har tidigare haft svårt att klara gränserna för kvävedioxid. 2016 blev vi den första kommunen som klarat att sänka halterna av kvävedioxid så att vi klarar miljökvalitetsnormen. Därför behöver vi inte ett nytt åtgärdsprogram, men vi fortsätter med mätningarna och luftkvaliteten övervakas dygnet runt. Mätningarna täcker in de centrala delarna av Helsingborg med fokus på de hårdast trafikerade stråken Järnvägsgatan, Drottninggatan och Stenbocksgatan.

Du kan läsa mer om luften i Helsingborg här.

9.11.2. Förslag

Vår bedömning är att för att fortsatt ha god kvalitet på vår luft behöver vi förändra vår färdmedelsfördelning. Annars kommer befolkningsökningen att innebära en så stor ökning av biltrafiken att vi inte kan klara miljökvalitetsnormerna. Det är bland annat därför vi föreslår att gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras framför biltrafik. Läs mer under [7. Trafik](#).

Vi anser också att det är troligt att vi till år 2035 har en teknikutveckling gällande motortrafikens negativa påverkan, till exempel utsläpp, vilket kommer att innebära andra förutsättningar än vi har idag. Under 2017 uppgraderas hamnarna i Helsingborg och Helsingör så att HH-färjorna kan gå på batteri, vilket kommer ha positiva effekter på utomhusluften.

Sammantaget bedömer vi därför att genomförande av Stadsplan 2017 enligt förslaget kommer att bidra till att miljökvalitetsnormerna kan nås.

Vi beskriver också hur planförslaget påverkar miljökvalitetsnormerna för luft under [10.5.2.1. Hållbara transporter, luftkvalitet och buller](#)



9.12. Miljökvalitetsnormer för vatten

9.12.1. Bakgrund

Enligt EU:s ramdirektiv ska vi ha tillräckligt mycket vatten av god kvalitet både idag och imorgon. Det målet når vi inte idag. Miljökvalitetsnormerna för vatten innebär för Helsingborg att våra ytvattenförekomster (vattendrag och kusten, med undantag för kustvattenförekomsten Helsingborgsområdet**) ska nå god ekologisk och kemisk status/potential vid ett bestämt årtal (2027), och att statusen inte får försämrats. Våra grundvattenförekomster är idag klassade till god kemisk och kvantitativ status, vilket måste upprätthållas. Staden har ansvar för att normerna följs och ska iakttas dem vid planering. Vattendelegationernas åtgärdsprogram för de fem svenska vattendistrikten (beslutade i december 2016) slår fast att *Kommunerna ska genomföra sin översikts- och detaljplanering samt prövning enligt plan- och bygglagen så att den bidrar till att miljökvalitetsnormerna för vatten ska kunna följas*. För att miljökvalitetsnormerna ska kunna nås i Helsingborgs vattenförekomster behöver flera faktorer, bland annat vattenkvalitet och biologiska förhållanden, förbättras.

**Helsingborgsområdet: kusten utanför staden har miljökvalitetsnorm att uppnå måttlig ekologisk status 2027.

9.12.2. Förslag

Vi föreslår en genomtänkt hantering av dagvatten och en medveten hållning till grundvattnets mängd och kvalitet. Vi pekar både ut områden som har särskilt stort behov av dagvattenrening och ytor där åtgärder för att rena och/eller fördröja dagvatten ska genomföras. Det bidrar till att förbättra vattenkvaliteten och biologiska förhållanden. Vi föreslår tydliga ställningstaganden för hur vi ska arbeta med vatten i stadsplaneringen. Vi förtydligar att vattenplanering ska utgå från avrinningsområdena och recipient, och planerar utifrån såväl kvantitets- som kvalitetsaspekterna, det vill säga att både fördröja och rena vattnet. I underlags-PM Vatten och översvämning beskriver vi också berörda recipienter. Vårt fokus på markanvändning, avrinningsområde och recipient utgör ett mycket bra underlag för det fortsatta arbetet. Det ger dessutom en god förståelse för och en gemensam syn på vattenfrågorna i organisationen vilket är en förutsättning för att nå målen.

Vi är medvetna om att vattenkvaliteten är en fråga som vi behöver arbeta vidare med framöver. I arbetet med stadsplanen lägger vi en gemensam grund för stadens fortsatta arbete och planering. Denna menar vi, tillsammans med vår dagvattenplan och vårt dagvattenprogram, bidrar till att förbättra vattenkvaliteten och biologiska förhållanden i våra vatten. Sammantaget bedömer vi därför att genomförande av Stadsplan 2017 enligt förslaget kommer att bidra till att miljökvalitetsnormerna kan nås.

Läs mer under [8. Vatten](#) och [10.5. Betydande miljöpåverkan](#).



9.13. Miljökvalitetsnormer för buller

9.13.1. Bakgrund

Miljökvalitetsnormen för buller infördes år 2004 genom förordning (2004:675) om omgivningsbuller. Normen har sitt ursprung från de krav på kvaliteten på miljön som följer av Sveriges medlemskap i EU och regleras i miljöbalken. Miljökvalitetsnormen för omgivningsbuller är en slags målsättningsnorm, som innebär att vi ska eftersträva att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa.

Huvudinstrumentet för att följa miljökvalitetsnormer är genom arbetet med åtgärdsprogram. Där ställs krav på staden att kartlägga omgivningsbuller, att visa hur många människor som är exponerade för buller samt att presentera ett program för att komma till rätta med bullerstörningar.

Helsingborgs åtgärdsprogram för 2014-2018 antogs av kommunfullmäktige i januari 2014. Resultatet visar hur viktigt det är att vi minskar biltrafikens negativa konsekvenser. Arbetet med nästa åtgärdsprogram pågår nu (2017).

Läs åtgärdsprogrammet från 2012 och se resultatet av bullerkartläggningen i en karta här.

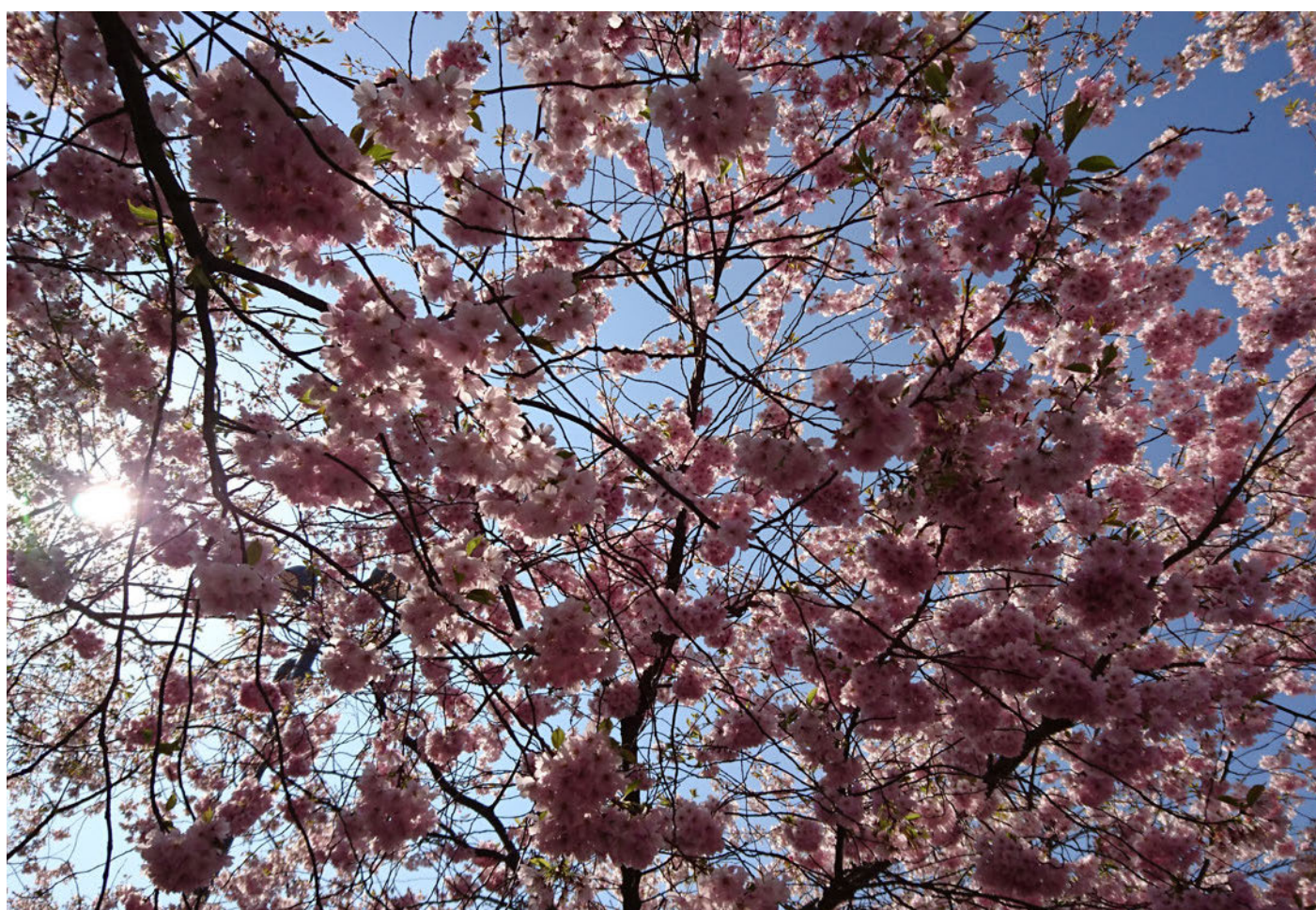
9.13.2. Förslag

Bullerkartläggningen har varit en del av underlagsmaterialet till stadsplanen, och vi har använt det för att göra avvägningar om vad som är lämplig markanvändning. Stadsplanens förslag om en ändrad färdmedelsfördelning till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik och minskad andel biltrafik innebär också en förbättrad bullersituation i staden. Läs mer under Trafik. Vi anser också att det är troligt att vi till år 2035 har en teknikutveckling gällande motortrafikens negativa påverkan, till exempel buller, vilket kommer att innebära andra förutsättningar än vi har idag.

Det är i kommande planering som vi gör mer detaljerade bullerstudier och visar hur bebyggelse ska placeras och utformas för att klara gällande bullerriktvärden. Vi bedömer att vi inom planområdet kan göra avsteg från gällande riktvärden för buller i enlighet med bullerförordningen 2015:216.

Sammantaget bedömer vi därför att genomförande av Stadsplan 2017 enligt förslaget kommer att bidra till att miljökvalitetsnormerna kan nås.

Läs mer under [10.5.2.1. Hållbara transporter, luftkvalitet och buller](#)



10. Konsekvenser

Det här är en utkriven version av en digital karta. Länkar och dynamiskt innehåll som videor och interaktiva kartor är bara tillgängliga i onlineversionen på www.helsingborg.se/stadsplan217

- 10.1. Konsekvensbeskrivning med miljöbedömning
- 10.2. Sociala konsekvenser
- 10.3. Ekologiska konsekvenser
- 10.4. Ekonomiska konsekvenser
- 10.5. Betydande miljöpåverkan
- 10.6. Vad krävs för att genomföra Stadsplan 2017?

10.1. Konsekvensbeskrivning med miljöbedömning

En översiktsplan ska konsekvensbeskrivas både utifrån kraven i plan- och bygglagen och miljöbedömas utifrån kraven i miljöbalken. Den här konsekvensbeskrivningen är en samlad bedömning utifrån de båda lagstiftningarna. I de tre första avsnitten redovisar och bedömer vi konsekvenser av sociala, ekologiska och ekonomiska aspekter. I avsnitt fyra redovisar vi de konsekvenser som kan innebära risk för betydande miljöpåverkan, liksom hur dessa kan undvikas och följas upp. Avslutningsvis beskriver vi i avsnitt fem vad som behöver förändras i markanvändning och arbetssätt för att planförslaget ska kunna genomföras.

Konsekvenserna av ett planförslag kan beskrivas utifrån många olika aspekter. Vi har valt att fokusera konsekvenserna på förhållande till Helsingborgs Livskvalitetsprogram, påverkan på ekosystemtjänster samt en övergripande bedömning av ekonomiska konsekvenser.

Här redovisar vi en samlad bild av konsekvenserna av stadsplanen. Konsekvenserna av varje enskilt tema finns i underlags-PM:en.



10.2. Sociala konsekvenser

Vi har valt att beskriva de sociala konsekvenserna utifrån målet att vara en sammanhållen stad med gott om mötesplatser och närhet till det som skapar livskvalitet i vardagen.

10.2.1. Stadsdelar och bostadsområden är promenadvänliga, väl sammankopplade och utan barriärer

En tätare stad ger fler invånare möjlighet att nå målpunkter till fots och med cykel. Om antalet barriärer minskar blir avstånden kortare. Människors rörlighet och närbarhet kan förenklas om det samtidigt satsas på gena gång- och cykelstråk som knyter samman stadens målpunkter. Ett väl utbyggt gång- och cykelnät ger stadens invånare, gamla som unga, ökad möjlighet att förflytta sig och uträtta ärenden utan bil. Invånare, yrkesverksamma och besökare får därigenom bättre tillgång till både Helsingborgs och hela regionens utbud av arbetsplatser, utbildningsmöjligheter, service, fritidsaktiviteter och besöksmål. Detta gör det möjligt att utveckla sociala nätverk mellan människor med olika bakgrund.

Kollektivtrafiken skapar förutsättningar för en väl sammankopplad stad där människor enkelt kan resa hållbart till målpunkter och regionala noder. När vi rätar ut busslinjer och plockar bort hållplatser innebär det att vissa får längre gångavstånd, men för de flesta resenärerna kommer den totala restiden ändå att minska. För vissa grupper kan detta få negativa konsekvenser som vi kan kompensera med ett anpassat och kompletterande linjenät med tätare stopp. Nya bostäder bör huvudsakligen ligga i anslutning till kollektivtrafikstråk. Det underlättar hållbart resande, det skapar ett bättre underlag för kollektivtrafiken som system och rörligheten och närbarheten ökar. Samtidigt kan det innebära att människor i områden med mindre resandeunderlag får sämre tillgång till kollektivtrafik.

När de hållbara trafikslagen får mer utrymme i staden fram till 2035, minskar utrymmet för bilen. Sannolikt kommer människor att behöva längre tid än idag för att transportera sig med bil inom staden, särskilt i rusningstrafik. En stor del av genomfartstrafiken flyttas naturligt över till det övergripande vägnätet som är bättre anpassat för stora flöden av fordon. Färre bilar innebär att det går snabbare att gå, cykla eller åka kollektivt. Staden blir också säkrare att röra sig i när barriärer i form av tätt trafikerade vägar minskar.

Genom att förtäta på överdimensionerade trafikutrymmen kan vi skapa nya sammanhang mellan stadsdelar som idag ofta upplevs som isolerade från sin omgivning. Kompletterande funktioner som arbetsplatser och service kan tillföras, liksom nya boende- och upplevelseformer. Det öppnar upp för naturliga stråk både genom och mellan områden, vilket också ger möjlighet att överbrygga mentala barriärer. De nya strukturerna bidrar till en mer sammanhållen stad.

Utvecklingen av gröna stråk och fler gröna inslag längs gatorna gör det mer inbjudande för människor att röra sig i våra utemiljöer, vilket är viktigt för ett mer aktivt och hälsosamt liv. När fler människor rör sig ute upplevs det offentliga rummet som tryggare och mer attraktivt, vilket uppmuntrar ännu fler personer att vistas utomhus. Samtidigt skapar det förutsättningar för oplanerade möten och sociala kontakter mellan individer.

Att skapa tillgängliga gena stråk genom koloniområdena ger fler personer möjlighet att uppleva och ta del av stadens befintliga grönska. Genom att öppna koloniområdena för passage och ge möjlighet till utomhusvistelse och möten försvinner barriäreffekten och vi får kortare vägar och fler trivsamma ytor som kan användas av många fler personer än idag.

Planförslagets inriktning med förtätning och utbyggnad inom framför allt redan ianspråktaga ytor innebär att staden som helhet kommer att förändras, och det kan upplevas som stora förändringar av individens närmiljö. Kulturmiljön kan också påverkas, både lokalt av enstaka projekt, men också den samlade påverkan av många projekt. Lokalt kommer det att förekomma störningar under byggtiden som kan påverka både närboende och människor som rör sig i området.

I planförslaget visar vi områden där det framförallt är lämpligt att pröva höga hus (fler än 8 våningar). Höga hus tillåter en högre koncentration av människor inom en fastighet, men bidrar inte nödvändigtvis till en högre befolkningstäthet totalt sett. Omgivningen kan påverkas av höga hus genom skuggor, som kan sträcka sig långt framför allt under vinterhalvåret. Även mikroklimatet, i form av exempelvis vindar, kan påverkas kring byggnaderna. Liksom vid all förtätning, är det platsens unika förutsättningar som avgör hur lämpligt det är med höga hus samt hur de ska utformas.

Vi föreslår nya verksamhetsytor främst i de östra delarna av staden utmed E6:an, vilket förenklar transporter för verksamheterna. Det innebär samtidigt att verksamhetsområdena blir mindre tillgängliga än om de skulle ligga mer centralt. Goda kollektivtrafikförbindelser samt tydliga gång- och cykelstråk, både till och inom områdena, måste finnas för att förbättra tillgängligheten för kunder, personal med flera.

En successiv omvandling av bostäderna i Väla by till verksamhetsområde har stora konsekvenser för den enskilda indi-

viden som bor eller är verksam i området. Eftersom bostäderna redan idag är påverkade av buller, växthus med nattbelysning och av befintliga verksamheter med uppmärksamhetsavstånd bedömer vi att området på sikt inte är lämpligt för bostäder.

10.2.2. Attraktiva offentliga rum och mötesplatser i närområden underlättar sociala kontakter

Stadsplanens förslag stärker förutsättningarna för människor att mötas och utveckla sociala kontakter nära bostaden och arbetsplatsen. Framför allt sker det genom att vi höjer attraktiviteten och upplevelsen av trygghet i det offentliga rummet, att det skapas fler och bättre platser för fysisk aktivitet och att människor får kortare avstånd till privat och offentlig service. Den lokala sammanhållningen får möjlighet att stärkas, det sociala utanförskapet kan minska och det skapas förutsättningar för en utveckling av näringslivet. *Handlingsplan för trygghet i stadsmiljön* ger oss förutsättningar och verktyg för att arbeta mer proaktivt med trygghetsskapande åtgärder, exempelvis genom att aktivt hämta in kunskap och information i samverkan med andra aktörer.

Enligt inriktningen i stadsplanen kommer nästan alla befintliga parker att bevaras. Deras kvaliteter kan förbättras genom balanserings- och kompensationsåtgärder för den utbyggnad som görs på grönytor och jordbruksmark. Genom att anlägga nya parker i större utbyggnadsområden blir parkerna mer jämt fördelade över staden. De stadsdelar som idag har brist på grönområden blir grönare genom nya träd, små fickparker och gröna ytor på torgen. Idag har 60 procent av invånarna tillgång till en närpark eller områdespark inom 300 meter från bostaden. När vi förtätar kan vi öka andelen. Med kortare avstånd till parkområden och höjd attraktivitet ökar sannolikheten att människor använder parkerna för till exempel rekreation och fysisk aktivitet. Grönområdena blir trivsamma och trygga mötesplatser för invånarna, verkamma och besökare i staden. När fler människor delar på parker och natur ökar slitaget, vilket medför ett ökat behov av skötsel. Risken för att fler närboende blir störda ökar också när fler personer vistas i stadens grönområden.

Genom att vi planerar för klimatförändringar behövs det också mer utrymme för dagvatten i stadsmiljön. Regnträdgårdar, dammar och svackdiken (grunda, breda kanaler med svagt sluttande sidor) kan vara trivsamma miljöer som bjuder in till utvistelse och höjer livskvaliteten.

Stadsplanens förslag innebär även att en del befintliga gröna stråk utmed infartsleder omvandlas. På grund av läget och störningar har dessa gröna ytor för det mesta ett lågt värde för rekreation. När de ytorna försvinner, föreslår vi att nya och mer tillgängliga kvaliteter skapas genom exempelvis gröna inslag i bebyggelsen.

När fler människor väljer att transportera sig med gång, cykel eller kollektivtrafik blir det offentliga rummet attraktivare vilket ökar förutsättningarna för möten. En bättre luftkvalitet och lägre bullernivåer skapar trivsamma utemiljöer för såväl boende som besökare. Istället för parkeringsplatser föreslår vi att marken används till exempelvis bostäder, parker och förskolor.

Vi reserverar mark för hållbara transporter vid industrispåren och samlar godsflöden till ett fåtal vägar som är anpassade för tung trafik. Då kan vi lättare arbeta med åtgärder som dämpar och minskar den totala påverkan från buller och skapar därmed förutsättningar för tysta och trivsamma mötesplatser. I närheten av det övergripande vägnätet finns det risk för att störningarna från buller ökar. Förtätning längs med trafikerade gator kan komma att kräva anpassade lösningar, för att säkerställa en god boendemiljö.

10.2.3. Mötesplatser

Genom att samnyttja platser och funktioner som exempelvis aktiviteter, skola och gröna kvaliteter underlättar vi för människor att mötas och vara aktiva. Vi kompletterar idrottsplatser och områden kring idrottshallar med fler möjligheter till spontana aktiviteter. Det höjer attraktiviteten i området och underlättar för personer ur olika generationer att träna och mötas med positiva effekter på kondition och hälsa. Risken för slitage ökar, samtidigt som risken för vandalism sjunker när anläggningar används i betydligt större utsträckning. Förslaget innebär en förändrad fördelning av ansvaret för drift och förvaltning, som vi behöver hitta former för. Känslan av trygghet är en av de viktigaste förutsättningarna för en attraktiv och levande stad. Inom ramen för *Handlingsplan för trygghet i stadsmiljön* har vi möjlighet att arbeta både långsiktigt och systematiskt med att öka tryggheten i staden.

Stora sammanhängande grönytor har en viktig roll då de fyller flera funktioner. Parkgrasmattor som är större än 2000 kvadratmeter ger plats för spontana aktiviteter och underlättar för möten och social sammanhållning mellan människor. Ytorna ger även plats för ro och aktivitet, de är en förutsättning för att bevara biologisk mångfald och är viktiga för nödvändig klimatanpassning. När fler funktioner lokaliseras tillsammans i en park eller i ett naturområde riskerar dock vissa kvaliteter, så som avskildhet, att förloras, samtidigt som slitaget generellt kan öka vilket gör att områdena kan komma att kräva mer omfattande skötsel än idag.

Genom att ta ner stängsel runt koloni- och odlingslottsområden kan uppvuxna grönområden vara mer öppna för allmänheten, samtidigt som den enskilda kolonisten har kvar sin privata sfär på den egna lotten. Med gång- och cykelstråk genom områdena samt fler allmänna ytor för rekreation, aktiviteter och samvaro, finns det möjligheter att skapa attraktiva mötesplatser som är tillgängliga även för de invånare som inte har tillgång till en egen koloni eller odlingslott.

När inhägnaderna försvinner, finns oro för en ökad risk för inbrott och skadegörelse i odlingslotts- och koloniområden. Nya stråk och publika funktioner eller mötesplatser som caféer, förskolor eller liknande skapar flöden och rörelser av människor. En ökad social närvaro av människor under större delen av året kan bidra till en ökad trygghet och minskad risk för skadegörelse, eftersom möjligheten att agera obemärkt minskar. För att ytterligare öka tryggheten inom områdena kan kommunen och koloniföreningarna behöva utveckla nya former för samverkan.

Inom det relativt begränsade antal rekreations-, odlings- eller kolonilotter som enligt stadsplanen kommer att tas i anspråk för annan verksamhet eller ska utredas vidare, försvinner privata uppehålls- och mötesplatser för de berörda individerna. Detta har stor betydelse för den sociala gemenskapen och livskvaliteteten hos enskilda individer vilket är svårt att kompensera. Genom stadsplanen ger vi möjlighet till nya platser för stadsodling på annan plats. Antalet odlingslotter per 1000 invånare kommer också att öka. Det skapar möjlighet för nya mötesplatser som kan ge positiva effekter för människor även i andra delområden i staden.

Förtätning inom befintliga verksamhetsområden och nya områden säkerställer att företag får plats att både etablera sig och utvecklas. När verksamheter med hög personaltäthet och god yteffektivitet prioriteras i staden, blir Helsingborg i ännu högre grad en mötesplats för fler företag och företagsamma människor som kan stimuleras av varandras kreativitet och entreprenörskap. Genom att öka attraktiviteten i det offentliga rummet, främjar vi både utomhusvistelse och spontana möten.

10.2.4. Lättillgänglig service

Stadsplanen ger förutsättningar för en bättre spridning av offentlig och privat service i staden. Genom att människor får kortare avstånd mellan hemmet och servicefunktioner som till exempel skola, förskola och livsmedelsbutiker, blir vardagen lättare, samtidigt som bilanvändningen kan minska och den fysiska aktiviteten ökar. Det blir lättare för människor att bo kvar på ett och samma ställe oavsett familjesituation. Barn kan i tidigare ålder utveckla sin självständighet genom att förflytta sig i vardagen på egen hand. Att ha nära till skolor, förskolor och bibliotek underlättar för sociala nätverk att utvecklas i närområdet, eftersom dessa ofta fungerar som lokala mötesplatser. För att ge möjlighet till möten mellan människor som har olika bakgrund och livssituationer är det viktigt att man enkelt kan röra sig mellan olika stadsdelar på ett tryggt sätt.

De utpekade stadsdelscentrumen stärks genom att de ligger längs med strukturbildande kollektivtrafik och tydliga gång- och cykelstråk, vilket ger upphov till rörelseströmmar som stödjer servicen. Att livsmedelsbutiker ligger nära bostäder är särskilt viktigt för att människor ska ha ett fungerande vardagsliv. Genom att placera offentliga verksamheter som bibliotek i stadsdelscentrum kan deras konkurrenskraft öka ytterligare. Med hjälp av ett stort lokalt kundunderlag ökar sannolikheten att även mindre butiker kan överleva, men även om vi skapar förutsättningarna så är det inte säkert vilket utfallet blir.

Förtätning ger möjlighet att komplettera staden med andra funktioner såsom service och arbetsplatser, men även andra boendeformer och upplåtelseformer. Det kan bidra till en mer blandad stadsmiljö och utveckla mångfalden i staden. Det stora trycket på bostäder kan dock innebära att bostäder prioriteras och att servicen tvärtom försämras.



10.3. Ekologiska konsekvenser

Kartan visar hur den ändrade markanvändningen påverkar ekosystemtjänsterna.

10.3.1. Ekosystemtjänster

10.3.1.1. Bedömning av ekosystemtjänster

De ytor i staden där vi i föreslår en ändrad markanvändning i stadsplanen har vi bedömt utifrån ekologiska värden och ekosystemtjänster. Eftersom vi tar ett helhetsgrepp på stadens utveckling kommer ekosystemtjänster både att försvinna och skapas när planen genomförs. Vi har bedömt både befintliga ekosystemtjänster som vi tror att stadsplanen riskerar att påverka negativt, och ekosystemtjänster som vi tror kan skapas i samband med att vi genomför stadsplanen.

Analysen har varit översiktlig och gjorts genom tolkning av flygfoton kombinerat med befintlig kunskap om områdena, fältbesök och litteraturstudier. De ytor som vi i stadsplanen föreslår ska förändras har vi bedömt efter befintlig andel hårdgjord yta, jordbruksmark, grönyta, hur stor andel av ytan som är täckt av träd och buskar (krontäckningsgrad), kända förekomster av hotade arter, rekreativvärde, lågpunkter i landskapet och infiltration av grundvatten. Utifrån detta har vi sedan bedömt vilka konsekvenser som kan ske på ekosystemtjänsterna på grund av förslaget. Vi använder de fyra huvudkategorierna av ekosystemtjänster: stödjande, reglerande, försörjande och kulturella/sociala.

De befintliga ekosystemtjänster som riskerar att påverkas negativt av en förändrad markanvändning är markerade i kartan med röda symboler. De ekosystemtjänster som vi bedömer kan tillkomma när vi genomför stadsplanen, till exempel i områden där vi utvecklar natur och gröna värden, är markerade med gröna symboler i kartan.

Ny markanvändning	Yta som tas i anspråk (hektar)			
	Hårdgjord yta	Grönyta	Åkermark	Totalt
Blandad stad – bostäder *	108	73	55	236
Verksamheter **	66	54	132	252
Grönområden***	6	30	300	336
Summa	179	157	487	824
* Inkluderar ytor utpekade för skolor och förskolor				
** Inkluderar ytor utpekade för trafik (cirka 8 hektar)				
*** Inkluderar yta utpekad för fritidsanläggning (ca 4 ha)				

Tabellen visar ekologiska konsekvenser i siffror

10.3.1.2. Stödjande tjänster

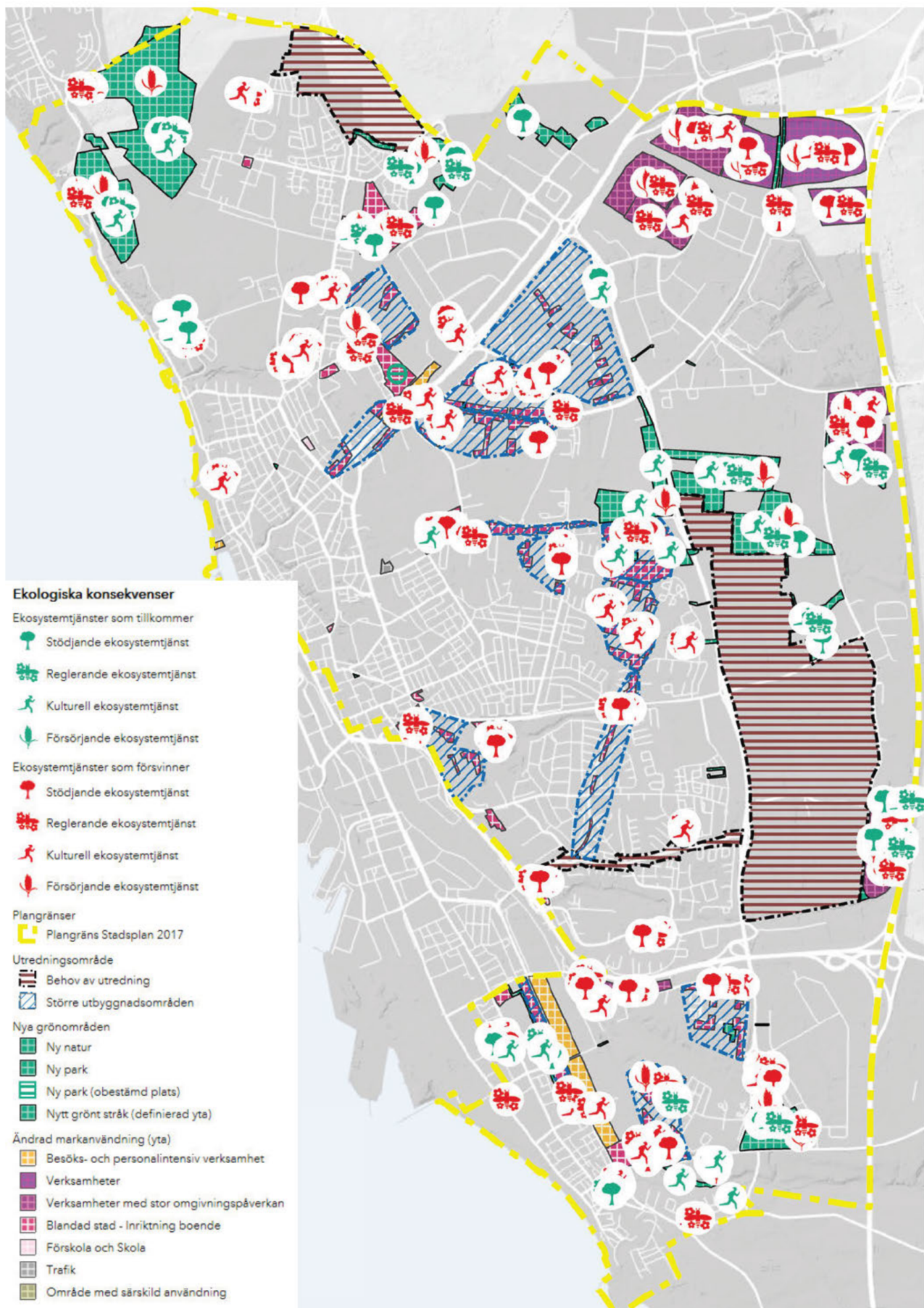
Stödjande tjänster är exempelvis livsmiljöer för växt- och djurliv, ekologiska samspel och artrikedom. Vi får konsekvenser på dessa tjänster när vi bebygger grönytor med träd, buskar och andra naturinslag, vilket sker i viss grad när vi genomför stadsplanens förslag. Krontäckningsgrad och förekomst av hotade arter är två indikatorer på att värden av stödjande tjänster. Krontäckningsgraden är ganska låg i de flesta områden med några betydande undantag. I utbyggnadsområdena förekommer det få hotade arter, även om de är sannolika i ett fåtal områden. Störst negativ påverkan sker i de ytor som idag har de högsta värdena för ekologiska funktioner och artrikedom. Genom att anlägga nya naturområden får vi en positiv inverkan på stödjande tjänster.

10.3.1.3. Reglerande tjänster

Påverkan på reglerande tjänster kan handla om minskad kapacitet att ta hand om luftföroreningar, buller och stora vattenmängder, ett förändrat lokalklimat eller minskad pollinering och koldioxidinbindning. Reglerande tjänster kännetecknas av strukturer som träd och buskar/ krontäckningsgrad, att det finns en lågpunkt i landskapet och tunna jordar som är viktiga för att infiltrera grundvatten. Vi har bedömt att det finns reglerande tjänster i någon utsträckning i de flesta utbyggnadsområden, framförallt genom träd och buskar som har viktiga reglerande funktioner. Cirka 10-15% av utbyggnadsytan ligger också på mark med ett tunt jordlager. Infiltrationen av grundvatten behöver utredas vidare och hanteras i utbyggnadsskedet för att grundvattnet inte ska påverkas negativt. Lågpunkter är däremot ovanliga i de utpekade utbyggnadsområdena. Riskerna kring översvämning och skyfall beskriver vi mer utförligt längre ner i avsnittet. Vi bedömer att genomförandet av stadsplanen totalt sett innebär en påverkan i positiv riktning på reglerande tjänster genom de nya naturområden och den höjning av grönstrukturens kvalitet som vi föreslår.

10.3.1.4. Försörjande tjänster

Åkermark är den viktigaste indikatorn för de försörjande tjänsterna. Vi föreslår bostäder, verksamheter, eller framtida utredningsområden på områden med åkermark som är av klass 7-8. Sammanlagt tar vi cirka 540 hektar åkermark i an-



språk för andra ändamål i stadsplanen. Förlusten av åkermark kan vi bara kompensera i viss utsträckning med hållbara, produktionshöjande åtgärder på den åkermark som återstår. Påverkan på livsmedelsproduktionen är en av de mest påtagliga negativa konsekvenserna för ekosystemtjänsterna vid genomförandet av stadsplanen. Påverkan på andra försörjande tjänster såsom dricksvattenbildning, ved och virke är liten eller svårbedömd.

10.3.1.5. Kulturella tjänster

Kulturella ekosystemtjänster blir påverkade när vi genomför stadsplanen genom att vissa grönytor bebyggs, upplever av landskapet försämras på några platser och bebyggelsestrukturer förvanskas när vi förtätar. Vi bedömer att det finns rekreativvärden i någon utsträckning i de flesta gröna ytor där vi föreslår utbyggnadsområden. Till detta kommer en påtagligt ökad befolkning som medför ett ökat slitage, risk för trängsel och minskade möjligheter till rofylldhet och tystnad i attraktiva rekreativområden. Samtidigt befäster vi största delen av stadens befintliga grönytor i stadsplanen. Vi föreslår även nya naturområden och att nya områdesparker anläggs i större utbyggnadsområden. Detta är positivt för de kulturella tjänsterna då det ger möjlighet till rekreation. I vissa områden är det dock svårt att utvidga de gröna miljöerna. Störst påverkan på kulturella tjänster kommer att märkas i områden som redan har brist på grönyta och där vi föreslår att bebyggelsen förtätas ytterligare. I dessa områden finns en risk att tillgången på grönyta hamnar under miniminivån (se kartan om andel kvadratmeter grönyta per person under [6.1. Park](#)).

10.3.1.6. Sammanfattning av påverkan på ekosystemtjänster

Vi har tillämpat balanseringsprincipen under hela processen med stadsplanen genom att undvika och minimera påverkan på värdefull natur och grönstruktur. Vi föreslår därför förtätning framförallt på redan hårdgjorda ytor. För att kunna utveckla grönstruktur och nya verksamhetsområden tar vi dock även åkermark i anspråk. Vi föreslår en del förtättningsområden på gröna ytor i staden. Att bebygga ytor som inte är hårdgjorda får som sagt ekologiska konsekvenser, och i vissa stadsdelar kan stadsplanens förslag innebära negativa konsekvenser som blir svåra att balansera i närområdet. Vi bedömer att stadsplanens förslag till förändrad markanvändning ändå kan innebära en ökning av ekosystemtjänsterna inom hela planområdet. Detta under förutsättning att stadens arbete med grönstruktur, balansering och kompensation fortsätter och utvecklas.

Utöver den förändrade markanvändningen stärker vi med hjälp av stadsplanen de största delarna av stadens befintliga grönområden och pågående arbetet för att utveckla grönstrukturen. Vi föreslår nya stadsnära naturreservat bland annat i Jordbodalen och i Ramlösaravinen. Vi föreslår även att vi ska arbeta med grönytefaktor i detaljplanering för att säkerställa grönska på kvartersmark, något som vore positivt både för biologisk mångfald, ekosystemtjänster, klimatanpassning och rekreativvärden.

Det är däremot svårt, olämpligt eller omöjligt att jämföra och vikta ekosystemtjänster mot varandra. Vi förlorar framförallt försörjande tjänster på åkermark. Detta innebär ett ökat ekologiskt fotavtryck då närproduktionen av livsmedel och självförsörjningsgraden minskar. Vi förlorar också kulturella tjänster när grönytor bebyggs och områden som redan har brist på parker och natur förtätas ännu mer. Samtidigt stärker vi understödjande, reglerande och kulturella tjänster i nya och utvecklade parker och naturområden. Genom att höja kvaliteten i befintliga grönområden, ett arbete som redan pågår inom handlingsplan för grönstruktur, utvecklar vi också stadens ekosystemtjänster i befintliga gröna strukturer.

Vilka konsekvenser det blir för biologisk mångfald och ekosystemtjänster avgörs ytterst av hur vi utformar och utför utbyggnaden av områdena och vilka åtgärder vi kompenserar med. Detta gäller både utbyggnadsområden och nya naturområden. Stadsplanens konsekvenser för stadens ekologiska fotavtryck är svåra att bedöma då storleken på det ekologiska fotavtrycket avgörs av de samlade konsekvenserna av utsläppen av klimatgaser, arealen skog, den egna livsmedelsproduktionen med mera.

Läs hela [underlags-PM Ekosystemtjänster med tillhörande bilagor \(karta samt områdesbeskrivningar\)](#).

10.3.2. Klimatanpassning utifrån skyfall och stigande havsnivå

Med en utveckling som sker enligt förslagen i stadsplanen ökar förutsättningarna för att Helsingborg ska stå robust mot klimatförändringar från skyfall och stigande havsnivå. I stadsplanen ger vi riktlinjer för hur det ska uppnås genom att vi pekar ut lämpliga ytor för fördröjning och rening av dagvatten samt tillfälliga översvämningar. Detaljerade lösningar för dagvattenhantering och klimatanpassning kommer att tas fram i kommande planering.

Den markanvändning och bebyggelse som vi föreslår i stadsplanen är anpassad efter vår kunskap om dagvatten. Hårdgjorda ytor har generellt sett sämre förutsättningar att ta hand om dagvatten än gröna ytor. Genom den utveckling som vi föreslår i stadsplanen minimerar vi att gröna ytor tas i anspråk, då förtätning i första hand sker på redan hårdgjorda ytor. Vi avsätter större strategiska ytor för dagvattenhantering och grönstruktur inkluderas som ett viktigt inslag i bostads- och verksamhetsområden. Samtidigt skapar vi nya parker och grönytor på olika ställen i staden. En utveckling i

enlighet med stadsplanen förbättrar därmed stadens förutsättningar att ta hand om skyfall.

Genom stadsplanen tar vi ett helhetsgrepp kring dagvatten i vår planering och inkluderar både småskalig hantering, med lokal fördröjning och rening, och mer storskalig hantering av dagvatten. När lösningar består av gröna inslag får personer som bor, verkar och rör sig i området ett trevligt inslag i sin närmiljö, samtidigt som stadens motståndskraft mot skyfall ökar. En mångfunktionell utformning av skolgårdar, parker och aktivitetsytor kan vara buffertytor där stora mängder vatten kan uppehållas vid kraftiga skyfall. Ytornas huvudsakliga funktion som mötes- och aktivitetsytor riskerar att begränsas tillfälligt vid stora mängder av nederbörd samtidigt som närliggande bebyggelse skyddas från översvämning och skador.

Genom att öppna kulverterade vattendrag ökar vi ytterligare kapaciteten för dagvattenhantering. En större volym kan tillföras till vattendraget, samtidigt som möjligheten att fördröja och rena dagvattnet ökar. I stadsplanen visar vi även betydelsen av att kunna hantera dagvatten lokalt, till exempel där vatten från tak infiltreras inom fastigheten och därigenom minskar belastningen på stadens övergripande dagvattensystem. Belastningen kan minskas ytterligare om vi tillämpar lokal fördröjning och rening av dagvatten även för trafiknätet, där så är möjligt. Ledningar under mark kan därigenom behålla sin funktion längre och översvänningsrisken minskar.

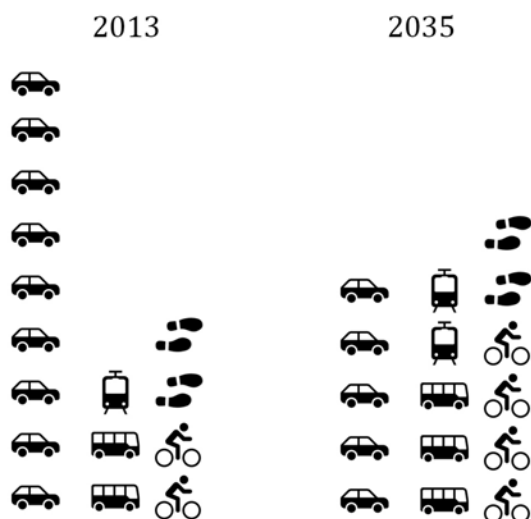
Stadsplanen underlättar arbetet med att klimatanpassa staden i stort. Vi prioriterar grönstruktur före hårdgjorda ytor och skapar möjligheter för fler resor med gång, cykel och kollektivtrafik. När fler människor väljer hållbara och yteffektiva transportmedel, minskar behovet av hårdgjorda ytor för gatumark och parkering. Markparkering ersätts till stor del av parkeringshus i flera plan som är mer yteffektiva. Detta möjliggör förtätning av staden, utan att de gröna kvaliteterna nödvändigtvis minskas. I många fall medför förslagen i stadsplanen till och med en förbättrad närmiljö, med fler gröna inslag och öppna lösningar för att hantera dagvatten.

10.3.3. Hållbara resor och transporter

Vi utgår ifrån att dagens färdmedelsfördelning i centralorten ska förändras till färre bilresor och fler resor med hållbara transportmedel. Genom att fortsätta satsa på de yteffektiva och hållbara trafikslagen använder vi den befintliga infrastrukturen mer effektivt, samtidigt som det blir lättare för fler invånare att transportera sig mellan olika platser. Genom att vi förtätar längs med strukturbildande kollektivtrafik samt utvecklade cykelstråk, blir staden mer tillgänglig och människor får bra förutsättningar för att resa hållbart.

Förslaget till stadsplanen innebär bättre kopplingar för de hållbara trafikslagen till lokala centrum. Den vardagliga servicen blir mer tillgänglig för fler personer och möjligheten att resa hållbart till handel och service ökar. Genom att samlokalisera skolor, förskolor och idrottshallar skapar vi förutsättningar för ett minskat transportbehov. Med hjälp av trygga och säkra gång- och cykelstråk kan vi uppmuntra barn och föräldrar att etablera hållbara rörelsemönster, som också stärker hälsan och livskvaliteten.

Idag görs i genomsnitt sexton resor i veckan av den genomsnittlige helsingborgaren. Av dessa resor görs nio med bil. För att uppnå den färdmedelsfördelning som vi anger i stadsplanen, behöver den genomsnittlige helsingborgaren i centralorten under en vecka byta ut fyra bilresor mot två kollektivtrafikresor och två gång- och cykelresor. Det innebär för den genomsnittlige helsingborgaren att man under två tillfällen i veckan väljer bort bilen och istället reser med cykel eller kollektivtrafik från och till hemmet.



Bilden visar antalet resor som en genomsnittlig helsingborgare gör under en vecka och med vilka färdmedel, både för 2013 och för att nå färdmedelsfördelningen 2035.

Vårt mål i stadsplanen är att antalet bilar inom centralorten inte ska öka, trots att befolkningen ökar. I siffror innebär detta att dagens bilinnehav på 377 bilar per 1 000 invånare ska minska till 280 bilar per 1 000 invånare. Även om vi uppnår målet kommer vi att behöva cirka 13 000 nya parkeringsplatser, eftersom vi omvandlar befintliga parkeringsplatser för andra ändamål. Parkering kommer därför främst att finnas i samlade parkeringsanläggningar. Det kommer att vara tydligare än idag var parkeringsplatser finns, men fler kommer att få längre att ta sig till närmaste parkering. 13 000 parkeringsplatser på mark motsvarar cirka 70 parkeringshus, med cirka 200 platser i varje.

Med stadsplanens förslag till ändrad färdmedelsfördelning minskar antalet bilresor i centralorten med 28 %, trots att befolkningen ökar. Det innebär att kapaciteten i vägnätet ökar för näringslivets transporter och de bilresor som inte kan ersättas med andra trafikslag. Om vi 2035 har samma färdmedelsfördelning som idag skulle det innebära en ökning av antalet bilresor i centralorten med 41 %.

Bilresor per vardag	Antal	Förändring
Idag	130 911	
Utan ändrad färdmedelsfördelningen 2035	184144	41%
Ändrad färdmedelsfördelning enligt målet 2035	93687	-28%

Den tunga trafiken samlas på vägar som är anpassade för större belastning av trafik. Det minskar både antalet barriärer i staden och antalet personer som blir påverkade av buller. Behovet av åtgärder för att minska buller längs de sträckor där den tunga trafiken samlas kan komma att öka och får hanteras i kommande planering. En utveckling som sker enligt förslagen i stadsplanen gör det möjligt att öka andelen hållbara godstransporter, genom att prioritera mark vid industrispår för verksamheter som vill transportera gods på järnväg.

10.4. Ekonomiska konsekvenser

10.4.1. Bakgrund

Konsultföretaget WSP Analys & Strategi har beskrivit de ekonomiska konsekvenserna av huvuddragen av stadsplanens förslag. Med ekonomiska konsekvenser menas här både samhällsekonomiska effekter och hur stadsplanen påverkar den kommunala ekonomin. Även effekter på hushållning med naturresurser tas upp. Uppdraget var inte att göra en fullvärdig samhällsekonomisk kalkyl. Rapporten bedömer istället stadsplanens ekonomiska konsekvenser utifrån aktuell forskning samt enkla statistiska analyser.

Här kan du läsa rapporten i sin helhet.

10.4.2. Att förtäta i centralorten i stället för att bygga på jordbruksmark

Stadsplanens huvudinriktning är att växa genom förtätning. Detta ger positiva övergripande effekter på stadens långsiktiga ekonomiska inriktning. En orsak är att en tätare fysisk struktur gör Helsingborg mer attraktivt för kunskapsintensiv produktion. Företag får en förbättrad tillgång till en större och bredare arbetsmarknad och personal inom pendlingsavstånd.

Korta restider underlättar för personliga möten som är viktigt för den så kallade "tysta" kunskapen, som inte sprids via tekniska kommunikationsmedel. Denna kunskap står bakom en stor del av innovationerna i kunskapsintensiva branscher. Dessa branscher är särskilt viktiga för sysselsättningstillväxten och växer snabbare ju större tillgången till arbetskraften är.

Genom en mer kompakt struktur är det möjligt att i större utsträckning utnyttja så kallade skalfördelar i den kommunala verksamheten. Skalfördelar uppstår när fasta kostnader kan läggas på fler användare. Detta gäller framför allt för tekniska infrastruktursystem som vatten och avlopp och energidistribution. Ju tätare befolkningen bor, desto kortare blir ledningarnas längd per person. Även kostnader för drift och underhåll per användare sjunker med stigande täthet. Den är dock inte lika tydlig, då en större belastning kräver mer underhåll.

Stadens miljöpåverkan minskar genom förtätning eftersom en tät stad minskar transportbehovet generellt och framför allt behovet av att åka bil. Därför har tätare städer oftast lägre koldioxidutsläpp per person. En tätare stad med fler flerfamiljshus och sammanbyggda hus (som radhus) kräver även ett lägre energibehov för uppvärmning. En tät bebyggelse gör det också möjligt att använda gemensamma effektiva uppvärmningssystem som fjärrvärme.

Att förtäta centralorten för att hushålla med jordbruksmark är speciellt viktigt i Helsingborg eftersom jordbruksmarken är mycket högklassig. Med en ökad global befolkning och de fortsatta effekterna av klimatförändringar blir jordbruksmarken alltmer värdefull. Det totala värdet av åkermarken i kommunen kan uppskattas till mellan 9 och 10 miljarder kronor.

Jordbrukets bidrag till bruttoregionprodukten (BRP) uppskattas till 400 miljoner kronor per år, vilket motsvarar 0,7% av BRP. Utöver det finns positiva effekter när det gäller produktion och sysselsättning i andra branscher. Varje produktion inom jordbruket med ett värde av 1 krona genererar produktion i andra branscher till ett värde av 1,8 kronor. Ett nytt arbetstillfälle inom jordbruket ger 2,3 nya jobb i andra branscher. Framför allt är den svenska livsmedelsindustrin beroende av inhemska jordbruksprodukter.

Dessutom finns det en rad samhällsekonomiska nyttor med jordbruksmark. Den bidrar till biologisk mångfald, reglerar vattenflöden, möjliggör pollinering, har höga upplevelsevärden och ger möjlighet att se och uppleva historia i landskapet. Enligt en svensk studie värderas jordbrukslandskapets estetiska och kulturhistoriska värden med cirka 2500 kronor per hektar och år.

10.4.3. Förtäta på hårdgjorda ytor

Vi föreslår i stadsplanen att man förtätar i första hand på hårdgjorda ytor som parkering och inte på grönytor. Priser på bostadsmarknaden visar att människor har en hög betalningsvilja för att bo nära en park. Förluster av parkytor på grund av exploatering upplever man däremot som väldigt negativt. Därför är det viktigt att det finns en jämn tillgång till grönytor med hög kvalitet i hela staden.

Eftersom fler människor kommer att använda grönytorna är det viktigt att utforma dem så att de tål slitage. De stora problemen med slitage och trängsel brukar uppstå först när stadsdelen har mindre än 5 kvadratmeter parkmark per invånare.

Att spara grönytor bidrar även till att klimatsäkra staden. Klimatförändringarna medför längre perioder av extrem hetta. Under dessa förutsättningar kan en förtätning av redan täta städer få negativa konsekvenser när grönytor tas i anspråk. Grönytor är viktiga för lokal nedkylning och tar även upp mycket vatten vid skyfall. Andra ekosystemtjänster är luftrening och lagring av kol.

10.4.4. Ändrad färdmedelsfördelning

Förtätning förutsätter ett hållbart och effektivt transportsystem. Därför är förslaget i stadsplanen att vi ska öka andelen yteffektiva resor (gång-, cykel- och kollektivtrafik) till 71 % (2035). Samhällsekonomiskt är framför allt en ökad andel gång- och cykeltrafik positiv på grund av de goda hälsoeffekterna. Medan varje kilometer med bil kostar samhället 0,15 Euro, tjänar samhället lika mycket för varje cyklad kilometer. Flera studier visar att dödlighetsrisken minskar mätbart för den person som regelbundet går eller cyklar. En cyklist uppskattas ha en 15 % lägre sjukfrånvaro än en person som inte cyklar.

Att resa mer hållbart, istället för med bil, kan öka den genomsnittliga restiden i staden vilket är en negativ effekt. I stadsplanen är förslaget att bygga i närheten av kollektivtrafik och i anslutning till attraktiva gång- och cykelvägar för att minska denna effekt. Samtidigt bidrar förtätning till ett minskat transportbehov, vilket sparar både tid och pengar.

10.4.5. Att använda markparkeringar till andra behov

I stadsplanen är förslaget att bygga bostäder på parkeringsplatser. Samlade parkeringsanläggningar som parkeringshus möjliggör en mer effektiv användning av marken. På de 5 % av markytan i tätorten som idag används för parkering skulle man kunna bygga 4 000 bostäder i en gles småhusstruktur eller 24 000 – 40 000 bostäder i en tätare struktur. Detta under förutsättning att en genomsnittlig bostad är 100 kvm stor.

En bostadsfastighet har ett mycket högre markvärde än en parkeringsplats. Därför kan det vara fastighetsekonomiskt lönsamt att bebygga parkeringsplatser. För en centralt belägen parkeringsplats i Helsingborg bedöms fastighetsvärdet mer än fördubblas.

10.4.6. Skapa beredskap för skyfall

Klimatförändringarna medför en högre risk för kraftiga regn och skyfall med skadliga översvämningar som följd. I stadsplanen visar vi behovet av att skapa beredskap för skyfall. Viktiga åtgärder är att peka ut översvämningsbara ytor, att ha en genomtänkt höjdsättning och en planering av avrinningsvägar som minimerar skador vilket behövs när ledningsnät och dagvattendammar är fulla.

Att skapa ökad beredskap för skyfall kan ge betydande fastighetsekonomiska nyttor. Bedömningen är att källaröversvämningar har orsakat skador för uppemot 40 miljoner kronor under de senaste 13 åren. Om nederbörds mängden ökar med 10 % under årets fem mest regntunga dagar skulle antalet källaröversvämningar öka med 34 %. Skadekostnaderna förväntas därmed öka betydligt om inte förebyggande åtgärder vidtas.

Uppskattningsvis kommer det att kosta Sveriges kommuner 10-20 miljarder kronor att klimatsäkra det befintliga dagvattensystemet under en 25-årsperiod. Kostnaderna sjunker kraftigt genom att skapa till exempel mångfunktionella ytor som tål att översvämmas, eftersom det minskar behovet av större dagvattenledningar eller stora underjordiska magasin. Mindre dagvattenledningar är betydligt billigare än stora ledningar. Öppna dagvattenlösningar bidrar förutom skydd för översvämning även med ekosystemtjänster som vatten- och luftrening, bullerdämning och förhöjda rekreationsvärden.

Vid skyfall blir ledningsnät och dagvattendammar snabbt fulla och det behövs ytor som tål att stå under vatten tillfälligt, så kallad planerad översvämning. Då visar sig även behovet av en genomtänkt höjdsättning och sekundära avrinningsvägar

10.4.7. Jämnt fördelade stadsdelscentrum

I stadsplanen visar vi att stadsdelscentrum och servicepunkter ska vara jämnt fördelade över hela staden. En scenarionanalys för Uppsala visade att en flerkärnig utveckling av stadens fysiska struktur har samhällsekonomiska fördelar. Det skapar fler nya bostäder och ger en högre nytta av transportsystemet. Fler resor görs på cykel än med bilen. För den kommunala ekonomin är dock kostnaderna för investeringar i infrastruktur samt drift och underhåll av det offentliga rummet något större i en flerkärnig än i en enkärnig struktur.

Välfungerande stadsdelscentra har en viktig funktion som mötesplats och bidrar därmed till den sociala hållbarheten. Det begränsade marknadsunderlaget gör dock att stadens kommersiella verksamheter bör vara koncentrerade till ett fåtal platser utanför stadskärnan. Dessa behöver vara väl försörjda med kollektivtrafik.

10.4.8. Investeringar i offentlig service

I stadsplanen föreslår vi platser för nya 10-12 nya kommunala grundskolor, 10-12 förskolor och flera idrotts- och fritidsanläggningar. Det finns starka empiriska belägg för att satsningar på skolan ger positiva effekter för den lokala ekonomiska utvecklingen. Skolor av hög kvalitet kan attrahera högutbildad arbetskraft till städerna. Investeringar i skolfastigheter är därmed en nödvändighet för att staden ska växa.

En växande befolkning kräver alltså fler investeringar per invånare. Samtidigt blir kommunens verksamhetskostnader per invånare lägre på grund av skalfördelar och en mer gynnsam åldersfördelning. I genomsnitt genererar en invånare mellan 19 och 64 år kostnader på 12 000 kr för kommunen. Kostnader för barn och ungdomar var 10 gånger större och för personer över 90 år 20 gånger högre. Växande kommuner brukar ha en lägre skattesats och högre skattekraft, trots den kommunala inkomstutjämnningen.

En studie från Stockholms stad visar att allmänhetens vilja att betala för idrottsanläggningar i allmänhet är mycket hög. Studier visar även att närhet till anläggningar för idrott och övrig rekreation har positiva effekter på folkhälsan och människors sociala sammanhållning i staden.

10.4.9 Slutsats

Med konsultrapporten som bas tillsammans med diskussioner inom staden drar vi slutsatsen att stadsplanens ekonomiska konsekvenser har två sidor, beroende på om man tittar på de samhällsekonomiska konsekvenserna eller de kommunalekonomiska konsekvenserna. Förtätning enligt stadsplanens förslag har positiva samhällsekonomiska konsekvenser, inte minst på längre sikt, medan de på kortare sikt har negativa kommunalekonomiska konsekvenser. Exploatering på jungfrulig mark bär, med dagens sätt att arbeta, sina kostnader på ett annat sätt än vad förtättningsprojekt gör.



10.5. Betydande miljöpåverkan

En ändring av översiktsplanen förutsätts alltid medföra betydande miljöpåverkan, och därför måste vi göra en miljöbedömning av planen enligt bestämmelserna i plan- och bygglagen och miljöbalken.

Miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla rimliga alternativ med hänsyn till planens syfte. Alternativen ska beskrivas och bedömas.

Vi har haft samråd (enligt 6 kap 12-13 §§ MB) med Länsstyrelsen i Skåne Län om avgränsningen av miljöbedömningen den 20 april 2016. Då kom vi överens om vilka frågor som kan innebära risk för betydande miljöpåverkan och ska beskrivas i en miljöbedömning:

- Hållbara transporter, inklusive luftkvalitet och buller
- Hushållning med mark – jordbruksmark
- Verksamheter med stor omgivningspåverkan
- Översvämningsrisker – stigande havsnivå och ökad nederbörd
- Miljökvalitetsnormer vatten

Kommunerna inom Familjen Helsingborg har haft möjlighet att yttra sig avseende avgränsningen, men har inte lämnat några synpunkter.

Den särskilda bedömningen av miljöbedömningsprocessen finns att läsa i utställningsutlåtandet under 11.1.2. Inkomna synpunkter och utställningsutlåtande.

10.5.1. Alternativ

10.5.1.1. Lokalisering

Vi har bedömt att det inte finns några alternativa lokaliseringar för bostäder, service med mera annat än i Helsingborgs centralort. Befolkningsprognosen på totalt 175 000 invånare i Helsingborgs kommun år 2035 är det statistiska underlag som vi behöver hantera. Idag bor 75% av Helsingborgs befolkning i centralorten, och det finns en stark urbaniserings-trend som innebär att den andelen ökar. Av erfarenhet vet vi att allt som pekas ut som lämplig markanvändning i en översiktsplan inte kan genomföras av flera olika anledningar. En översiktsplan behöver med andra ord ha viss marginal. I det här fallet utgörs marginalen av att en del av befolkningsökningen kommer att ske i våra stationsorter och i övriga delar av Helsingborgs kommun, även om vi i stadsplanen tar höjd för totalt 175 000 nya invånare och 20 000 nya bostäder. Den övervägande delen av arbetsplatser samt offentlig och kommersiell service behöver finnas i centralorten. En framskrivning av prognoserna visar att det behövs cirka 20 000 nya arbetstillfällen fram till 2035.

För att minimera byggnation på jordbruksmark och för att skapa möjligheter för en tät och sammankopplad stad är det heller inte ett alternativ att endast arbeta med nyexploatering utanför centralorten.

Helsingborg är utpekad som regional tillväxtmotor av Region Skåne och har därmed en central roll i att driva utvecklingen och generera synergieffekter för hela Skåne.

10.5.1.2. Nollalternativet

Nollalternativet beskriver den sannolika utvecklingen om planen inte genomförs. Tidsperspektivet är detsamma som för stadsplanen, det vill säga 2035. ÖP 2010, mark- och boendeprogrammet och livskvalitetsprogrammet ligger till grund för planeringen. I ÖP 2010 tar vi höjd för 30 000 nya invånare enligt den dåvarande befolkningsprognosen, medan mark- och boendeprogrammet och livskvalitetsprogrammet tar höjd för 40 000 nya invånare. Om vi inte har tydligt avsatta ytor för enskilda ändamål finns det risk att till exempel ytkrävande funktioner som skolor och förskolor inte kan byggas där behovet finns på grund av platsbrist. Detta skulle leda till brist på skolplatser. Utan en stadsplan saknar vi ett helhetsgrepp för stadsutvecklingen, där olika funktioners läge i förhållande till varandra blir tydliga och säkerställda vilket skulle innebära stora svårigheter för att samnyttja ytor och funktioner.

I ÖP 2010 anger vi att förtätning och att växa i kollektivtrafiknära läge är utgångspunkten för Helsingborgs fysiska utveckling. Hela centralorten pekas ut som lämplig för förtätning och utveckling till blandad stad. I ÖP 2010 talar vi däremot inte om var man ska förtäta eller med vad (bostäder, verksamheter, skolor, parker eller cykelvägar?) och inte heller hur vi ska genomföra förtätning.

Förtätning innebär andra typer av processer och arbetsätt än vad vi är vana vid. Utan tydligare riktlinjer är det inte tro-

ligt att vi kommer att klara av att förtäta med 20 000 nya bostäder, tillgodose offentlig service eller göra större omvandlingar av stråk och bostadsområden som vi pekar ut i stadsplanen.

För att ändå försöka klara befolkningsökningen är det troligt att vi därför kommer att:

- Bygga mer på parkmark
- Bebygga Östra Ramlösa med ca 3000 nya bostäder
- Bygga mer på jordbruksmark, tex mellan Helsingborg och Väla/Ödåkra
- Bygga mer i stationsorterna (marknadsläget för nybyggnation i stor skala är begränsat i dagsläget, men skulle kunna förändras om det inte finns möjliga projekt i centralorten. Troligen hade det krävt mer utbyggnad på jordbruksmark.)

Det är också rimligt att anta att människor kommer att vara mer trångbodda, och att de projekt som byggs får en lägre täthet eftersom det saknas helhetslösningar för till exempel offentlig service, parkering, hållbara resor och dagvattenhantering.

Utän en stadsplan har vi ingen strategi för var verksamheter med stor omgivningspåverkan ska lokaliseras. De hade därför sannolikt fått hänvisas till de verksamhetsområdena som vi pekar ut i ÖP2010. De hade då riskerat att hamna i anslutning till bostäder, vilket hade skapat onödiga risker för invånarna och samtidigt hade riskerat att förlänga prövningsprocesserna för miljötillstånd, detaljplaner och bygglov.

Det är också möjligt att befolkningstillväxten i Helsingborg bromsas på grund av bostadsbrist, och att befolkningsökningen istället fördelas till andra kommuner i västra Skåne.

10.5.1.3. Stadsplanealternativet

Stadsplanen beskriver hur marken ska användas 2035 för att klara av de behov som finns vad gäller:

- Bostäder: vi föreslår nya utbyggnadsområden med hög täthet och förtätning inom befintlig bebyggelse. Totalt föreslår vi cirka 20 750 bostäder i blandad bebyggelse.
- Arbetsplatser: vi föreslår nya områden för verksamheter, men framförallt förtätning inom de befintliga områdena. Genom att samla liknande verksamheter till samma geografiska område kan verksamheter dra nytta av varandra. Risken för människors hälsa och säkerhet minskar när vi föreslår nya områden för verksamheter med stor omgivningspåverkan långt från närmaste bostad. Logistiken i verksamhetsområdena i utkanten av staden förenklas genom närhet till de stora trafiklederna, samtidigt som andelen tung trafik i centrum minskar när den tunga trafiken leds runt staden.
- Offentlig och kommersiell service: vi behöver ha service nära bostäder och den ska vara lättillgänglig med gång, cykel och kollektivtrafik. Vi pekar ut platser för nya skolor, förskolor och platser för fysisk aktivitet på olika ställen i staden för att möta behovet som uppstår av den ökande befolkningen.
- Hållbara resor och transporter: vi prioriterar de hållbara trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik, och vi behöver öka andelen hållbara resor i centralorten från 45% (2013) till 71% till år 2035. Genom att fortsätta göra åtgärder i biltrafiknätet ska vi minska bilens färdmedelsandel, samtidigt som den markyta som idag används till parkering totalt sett ska inte öka.
- Grönska: stadens grönområden bidrar till livskvalitet och attraktivitet. Vi vill att Helsingborg ska vara den gröna staden med parker, natur, stadsodling och gröna stråk för alla. Därför föreslår vi förtätning så långt det är möjligt inom redan hårdgjorda ytor och endast i begränsad omfattning förtätning inom grönstrukturen.
- Klimatanpassning: vi ska utveckla dagvattenhanteringen i staden för att möta klimatförändringar, med ökade mängder av nederbörd och skyfall. Vi föreslår hur vi kan förbättra och komplettera befintliga dagvattensystem för att kunna ta hand om mer vatten, och pekar ut ytor för rening, fördröjning och planerad översvämning.

Genom stadsplanen tar vi ett helhetsgrepp kring hur de olika funktionerna i staden lokaliseras i förhållande till varandra. På så sätt skapas samordningsvinster, till exempel mellan cykelstråk och bostadsförtätning, som bidrar till att stärka befintliga centrumstrukturer. Genom att vi tydliggör detta i ett tidigt skede underlättar vi byggandet av en fungerande, yteffektiv och attraktiv stad.

10.5.2. Konsekvenser

10.5.2.1. Hållbara transporter, luftkvalitet och buller

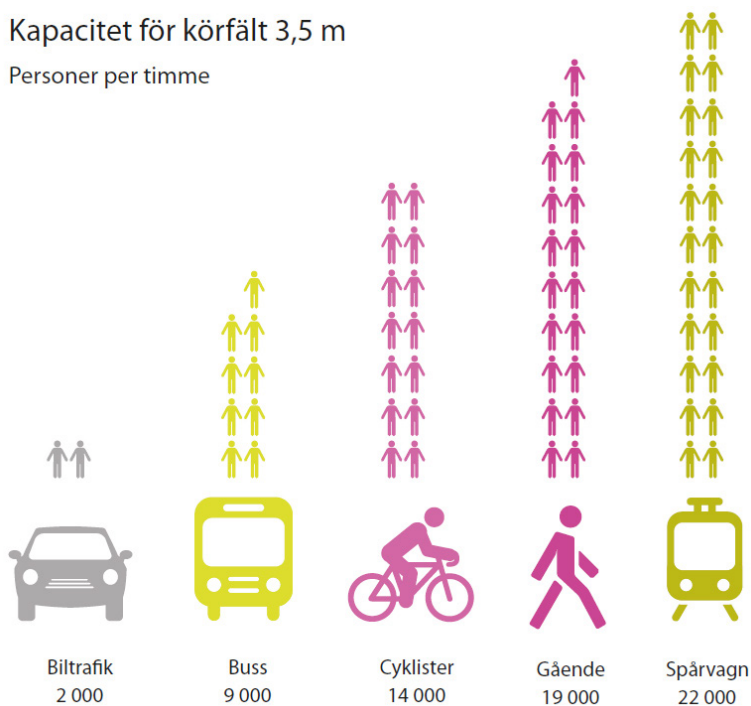
Trafiken är den konsekvens som vi bedömer har störst risk för betydande miljöpåverkan. Dagens trafiksystem är både yt- och energikrävande och har stor negativ påverkan på omgivningen genom luftföroreningar, buller och barriäreffekter. För att Helsingborg och Skåne ska utvecklas hållbart krävs det att vi gör stora insatser på transportsidan. Vi har valt att lägga samman flera miljöaspekter för att ge en så heltäckande bild som möjligt av hållbara transporter.

10.5.2.1.1. Transportsystem

Länsstyrelsen menar att det är nödvändigt med omställning till ett hållbart transportsystem om det ska finnas någon som helst möjlighet att nå de nationella miljömålen, framförallt Begränsad klimatpåverkan och Frisk luft (Skånska åtgärder för miljömålen 2016-2020).

10.5.2.1.2. Luftkvalitet

Luftkvalitetsförordningen anger miljökvalitetsnormer som ett skydd för miljön och människors hälsa. Regelverket är anpassat för att uppfylla krav som ställs på oss genom vårt medlemskap i EU. Vi har sedan 2007 arbetat aktivt för att få en bättre luftkvalitet i staden, bland annat genom att ta fram åtgärdsprogram. Helsingborg blev 2016 den första kommun som klarat att sänka halterna av kvävedioxid under miljökvalitetsnormen. Med en ökande befolkning krävs ett fortsatt aktivt arbete för att vi ska fortsätta klara miljökvalitetsnormerna för luft.



Kapaciteten i antal personer per timme för ett körfält på 3,5 meter för olika färdmedel. (Region Skåne)

10.5.2.1.3. Buller

Bullrets negativa påverkan ska minska för våra invånare, och i Helsingborg arbetar vi med ett åtgärdsprogram för att kunna uppfylla miljökvalitetsnormerna för buller. Åtgärdsprogrammet handlar både om hur man ska minska de negativa effekterna av bullret, men också om att sänka bullernivåerna, och det är den senare aspekten som är relevant i det här sammanhanget. Att öka de hållbara trafikslagen innebär en total minskning av trafikflödet, vilket i sin tur generellt ger ett minskat buller. I kommande planering är åtgärdsprogrammet ett viktigt underlag. Det är också då vi bestämmer hur vi ska lösa buller; till exempel genom lokalisering och utformning av byggnader.

10.5.2.1.4. Färdmedelsfördelning

Resor med gång, cykel och kollektivtrafik är mer yteffektiva än bilresor.

Staden blir mer tillgänglig för fler personer, samtidigt som kapaciteten för till exempel lastbils- och nyttotrafik ökar. Genom att öka andelen av transporter med hög kapacitet per yta, minskar vi belastningen på det riksintressanta vägnätet.

Risken för betydande miljöpåverkan är kopplat till en ökande befolkning. De nya invånarna har också behov av resor och rörelser, och det är den ökningen vi ska beskriva. Vi gör det utifrån tre scenarier. Skillnaden mellan dem består av bilinnehavet (antalet bilar per invånare), antalet bilresor per person och färdmedelsfördelning (andelen resor med bil).

•Scenario 1 utgår från stadsplanens mål för färdmedelsfördelning år 2035 (som i sin tur är baserat på Region Skånes strategi).

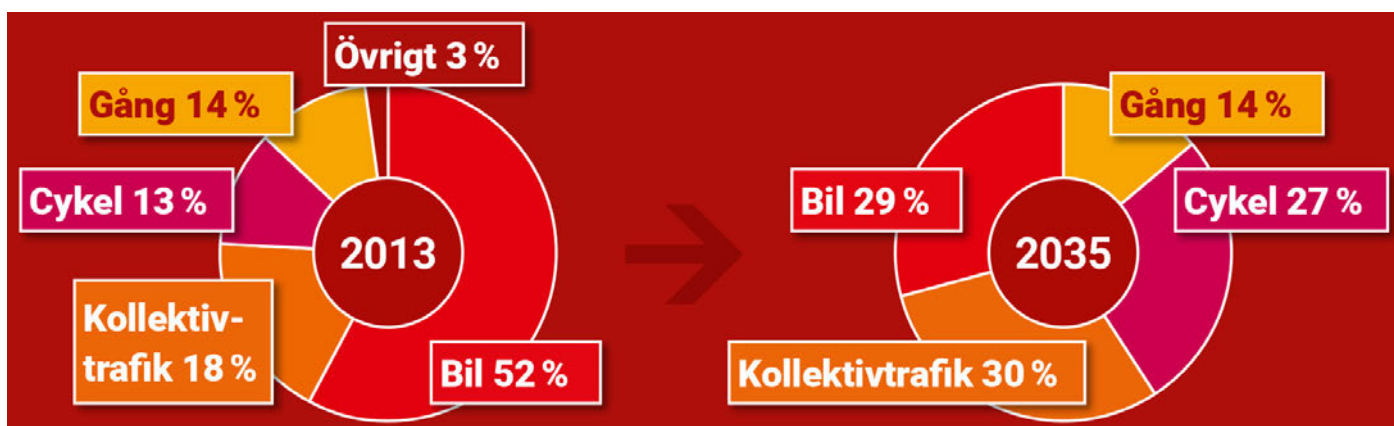
•Scenario 2 utgår från Trafikverkets prognoser för vägtrafiken i Sverige till år 2030.

•Scenario 3 utgår från samma färdmedelsandel och samma bilinnehav som idag

Konsekvenserna av de olika scenarierna beskrivs genom det biltrafikflöde vi kan förvänta oss i centrala Helsingborg, och dels genom den yta som vi uppskattar som nödvändig för att kunna hantera bilparkering. I jämförelsen tar vi inte hänsyn till att parkeringen kan fördelas på höjden, det vill säga i flera plan, trots att det är en högst trolig lösning.

Bilinnehavet i centralorten är 377 bilar per 1000 invånare (2015) och ytan för parkering har vi beräknat till cirka 193 hektar. Vi har baserat behovet av ytor på antagandet att varje parkeringsplats tar 25 kvadratmeter i anspråk. Det inkluderar in- och utfarter och är ett vedertaget mått.

Helsingborgs mest centrala gaturum Järnvägsgatan vid Kungstorget har ett trafikflöde på drygt 23 000 fordon per vardagsmedelsdygn (2013). För de tre scenarierna i detta exempel, har trafikflödet tagits fram genom ett teoretiskt resonemang för befolkningsökning och färdmedelsfördelning. För att få en bild av var biltrafiken i centrum kommer från, har vi analyserat trafikflödet utifrån resvaneundersökningen från 2007. När vi har beräknat antal fordon på Järnvägsgatan har vi inte tagit hänsyn till ett ändrat bilinnehav, då detta är svårt att överföra till ett faktiskt trafikflöde.



Diagrammen beskriver Helsingborgs utgångspunkt för färdmedelsfördelningen i centralorten 2013 och måläret 2035. Det innebär att vi behöver fördubbla de hållbara transportslagens andel av resor i centralorten totalt sett. I Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 redovisar Region Skåne den nödvändiga omställningen till ett mer hållbart transportsystem. Det är också en förutsättning för att nå målen i den regionala utvecklingsstrategin Det öppna Skåne 2030. Färdmedelsfördelningen ser olika ut beroende på platsen i Skåne, och där de större tätorterna Malmö, Lund och Helsingborg har en helt annan fördelning än till exempel landsbygden.

I **scenario 1** (ändrad färdmedelsfördelning, minskat bilinnehav, lika antal bilresor per person) utgår vi från att 29% av resorna som alstras inom centralorten görs med bil. Biltrafikresor utifrån antas vara konstanta. Vi utgår också från att bilinnehavet minskar med 26% till 280 bilar per 1000 invånare. Det grundar sig på den minskning av bilinnehavet som har skett i centrala Helsingborg från 2002 och framåt, och att den trenden fortsätter. Det ligger också i nivå med vad bilinnehavet i centrala Göteborg är idag.

Behovet av parkeringsyta är cirka 180 hektar, vilket är en minskning med cirka 7% jämfört med idag.

Resultatet blir att vi bedömer att antalet fordon på Järnvägsgatan vid Kungstorget minskar till ungefär 19 000-20 000 fordon per vardagsmedelsdygn

I **scenario 2** (lika färdmedelsfördelning, ökat bilinnehav, ökat antal bilresor per person) har vi utgått från Trafikverkets basprognos 2015. Där beräknas vägtrafiken öka med 26-50% för personbilar och 57% för godstransporter under perioden 2010-2030. Antalet bilar per invånare ska öka med 12%.

I scenario 2 utgår vi från Trafikverkets basprognos. Beräkningarna bygger på den lägre siffran i Trafikverkets basprognos, 26%. Därmed utgår vi från att 58% av resorna som sker inom centralorten sker med bil, och att antalet bilresor per person ökar med 25%. Vi utgår också från att bilinnehavet har ökat med 12% till 422 bilar per 1000 invånare.

Resultatet blir att antalet fordon på Järnvägsgatan vid Kungstorget ökar till ungefär 29 000 fordon. Behovet av parkeringsyta är cirka 310 hektar, vilket är en ökning med cirka 58% jämfört med idag.

I beräkningen har vi inte tagit hänsyn till köbildning och kapaciteten på gatan. Den faktiska kapaciteten ligger under 29 000 fordon per dygn, vilket innebär att trafiken mer eller mindre låser sig själv under högtrafik. Även kollektivtrafiken och dess resenärer fastnar i köer och risken för att miljö kvalitetsnormerna för luft överskrids är uppenbar.

I detta scenario sätter den faktiska kapaciteten gränsen för trafikflödet vilket innebär att det inte finns plats med mer biltrafik i centrala Helsingborg.

Scenario 3 (lika färdmedelsfördelning, lika bilinnehav, lika antal bilresor per person) är en framskrivning av dagens förhållanden men med 40 000 fler invånare. Andelen bilresor i centralorten ligger kvar på 52%, bilinnehavet ligger kvar på 377 bilar per 1000 invånare, och antalet bilresor per person är detsamma som idag.

Resultaten blir att antalet resor på Järnvägsgatan vid Kungstorget blir cirka 29 000 fordon även i detta scenario. Konsekvenserna blir samma som i scenario 2. Behovet av parkeringsyta är cirka 270 hektar, vilket är en ökning med cirka 37% jämfört med idag.

Skillnaden mellan scenarierna när det gäller trafikflöden är att det endast är i scenario 1 som kapaciteten på Järnvägsgatan är tillräcklig. Både scenario 2 och 3 innebär att trafiken når kapacitetstaket, med uppenbar risk för att vi överskrider miljö kvalitetsnormerna för luft.

Skillnaden i ytbehov för parkering är cirka 126 hektar mellan scenario 1 och 2. Om vi istället bygger bostäder med 100-140 bostäder per hektar motsvarar detta mellan 12 600-17 640 bostäder. Väljer vi istället att anlägga parker, grönytor och dagvattenhantering innebär det cirka 63 medelstora närområdesparker (som ligger på 1-3 hektar) eller 47 stadsparker (samma yta som Helsingborgs stadspark).

Jämför vi ytbehovet mellan scenario 1 och 3 är skillnaden 86 hektar. På samma yta kan vi bygga 8600-12 040 bostäder, eller få plats med 43 medelstora närområdesparker eller 32 stadsparker.

Utgångspunkten i dessa jämförelser av ytor är att all parkering sker i markplan vilket inte kommer att vara fallet. Genom parkeringslösningar i två plan halverar vi ytskillnaden mellan scenarierna som beskrivs ovan.

10.5.2.1.5. Nollalternativet hållbara transporter, luftkvalitet och buller

Utan en stadsplan saknar vi de avvägningar och beslut som krävs för att vi ska kunna ändra färdmedelsfördelningen. För att det ska vara möjligt räcker det inte med att ändra i trafiksystemet, utan hela stadens struktur och uppbyggnad måste ses i ett större sammanhang. Vi bedömer att Helsingborg inte klarar den prognosticerade befolkningstillväxten utan att göra stora förändringar i resvanor. Utan stadsplanen saknar vi också tydliga ställningstaganden kring lokalisering av verksamhetsmark och förtätning i verksamhetsområden, vilket skulle kunna innebära en större andel tunga transporter i de mer centrala delarna av staden.

10.5.2.1.6. Stadsplanealternativet Hållbara transporter, luftkvalitet och buller

Genom stadsplanen får vi den helhetssyn på staden som krävs för att det ska vara möjligt att påverka och förändra färdmedelsfördelningen i staden. Stadsplanen ger oss möjlighet att göra de avvägningar som behövs för att kunna fortsätta omställningen till ett mer hållbart resande. Genom att minska bilens andel frigör vi ytor som vi kan använda till bostäder, offentlig service, grönska och dagvattenhantering. Vi får också en möjlighet att klara miljö kvalitetsnormerna för luft, minska bullret och bidra till att de nationella miljömålen nås. Genom stadsplanens förslag till lokalisering av verksamheter styr vi också den tunga trafiken till det övergripande vägnätet som har bättre kapacitet.

10.5.2.2. Hushållning med mark – jordbruksmark

I Skåne finns 16% av Sveriges jordbruksmark. Här produceras 40% av landets totalskörd och 70% av trädgårdväxterna. Produktiv jordbruksmark är en värdefull resurs för livsmedels- och energiproduktion som inte kan ersättas och inte heller återskapas om den en gång har bebyggts. Enligt miljöbalken får jordbruksmarken endast tas i anspråk för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och om dessa inte kan tillgodose på annat sätt.

10.5.2.2.1. Nollalternativet hushållning med mark – jordbruksmark

Även om vi i ÖP 2010 är mycket tydliga med att förtätning är huvudstrategin för Helsingborgs tillväxt, ser vi stora svårigheter att klara av det utan tydligare riktlinjer, framförallt när det gäller de delar som inte är bostäder. Det finns ett stort marknadsintresse för att bygga bostäder i Helsingborg, och det är lätt att säga ja till dessa projekt eftersom staden behöver bostäder. Men staden behöver också en rad andra funktioner för att fungera, till exempel skolor, parker, cykelvägar och dagvattenhantering. Om vi inte har reserverat mark för detta blir det svårt att hävda dessa intressen när vi får förfrågningar om att bygga bostäder från olika aktörer. Eftersom vi saknar en tydlig vägledning i ÖP 2010 är det stor risk att utvecklingen blir splittrad och ineffektiv, och att vi går miste om många möjliga samordningsvinster. Det är därför troligt att staden tidigare behöver ta jordbruksmark i anspråk för att klara tillväxten.

10.5.2.2.2. Stadsplanealternativet hushållning med mark – jordbruksmark

I stadsplanen pekar vi tydligt ut vad marken ska förtätas med. Genom att förtydliga vilka behov och ytor, förutom för bostäder, som behövs för totalt 175 00 invånare underlättar vi den kommande processen och kan vara mer effektiva med

mark och resurser. I stadsplanen pekar vi ut större utbyggnadsområden samtidigt som vi anger riktlinjer för förtätning i det befintliga beståndet. Vi ger också exempel på hur vi kan förtäta och utveckla i verksamhetsområdena. Förhoppningsvis ger det inspiration och vägledning till fastighetsägare och exploatörer. Den gemensamma synen på stadens utveckling ger samordningsvinster, både för stadens egen organisation och för andra aktörer som är nödvändiga för stadens tillväxt.

Vi föreslår enstaka utbyggnadsområden på jordbruksmark i Långeberga, Ättekulla/Raus och Väla Södra. I stadsplanen föreslår vi två utredningsområden på jordbruksmark. Dels nordöstra Mariastaden (51 hektar) där strukturbildande kollektivtrafik är en förutsättning för utbyggnad, och dels Östra Ramlösa (335 hektar). I kommande utredningsarbete får vi göra avvägningar mellan positiva och negativa konsekvenser av en utbyggnad.

10.5.2.3. Verksamheter med stor omgivningspåverkan

Helsingborg har en rad verksamheter med stor omgivningspåverkan. De med störst omgivningspåverkan ligger på Vera Park, vid Norra infarten och södra hamnen/IPOS. Även om den senare ligger utanför stadsplanens plangräns kommer stadsplanen att påverka området och förutsättningarna för verksamheterna.

10.5.2.3.1. Nollalternativet verksamheter med stor omgivningspåverkan

I ÖP 2010 saknar vi tydlig vägledning för hur vi ska lokalisera verksamheter med omgivningspåverkan, och den schematiska markanvändningskartan kan vara svår att tyda. Utan stadsplanen riskerar vi därför att då det svårt att hitta lämpliga platser där verksamheter med stor omgivningspåverkan kan etablera sig.

I FÖP H+ har vi omfattande utredningar och tydliga ställningstaganden för södra hamnen/IPOS. Den markanvändning som vi föreslår i FÖP H+ visar en utveckling med fler boende, fler arbetstillfällen och ökad handel och service. Hamnens verksamhet förutsätts fortsätta, liksom industrierna söder om Helsingborgs hamn. Möjligheterna för verksamheter och bostäder att bygga dels på verksamheternas omgivningspåverkan och dels på hur ny bebyggelse anpassas så att störningarna minimeras. Den slutsats vi drog kring risker och miljöstörningar kopplat till verksamheterna i södra hamnen/IPOS, är att de generella skyddsavstånden inte ger en rättvisande bild av risknivåer och faktiska störningar från respektive verksamhet. Därför krävs ett fortsatt arbete i kommande detaljplaner.

10.5.2.3.2. Stadsplanealternativet verksamheter med stor omgivningspåverkan

Verksamheterna får en tydligare och mer samlad bild av såväl befolknings- som transportutveckling att förhålla sig till, vilket ökar förutsättningarna för en tydligare beskrivning av omgivningspåverkan. I stadsplanen pekar vi ut området vid Vera Park som lämpligt för verksamheter med stor omgivningspåverkan och anger att det inte är lämpligt med bostäder inom 500 meter från det området. Det innebär en trygghet för befintliga och kommande verksamheter. I stadsplanen är vi också tydliga med vad som krävs angående transporter och färdmedelsfördelning, vilket verksamheterna måste förhålla sig till.

FÖP H+ gäller även i fortsättningen som vägledning för verksamheterna i södra hamnen/IPOS. I stadsplanen har vi synliggjort utbyggnadsområden där vi behöver uppmärksamma eventuella risker från närliggande verksamheter i kommande planering. Vi bedömer att den markanvändning som vi föreslår i stadsplanen inte står i konflikt med verksamheterna inom FÖP H+.

10.5.2.4. Översvämningsrisker – stigande havsnivå och ökad nederbörd

Vi står inför stora utmaningar med att hantera ett förändrat klimat, framförallt vad gäller stigande havsnivåer och ökad nederbörd. Det handlar både om den successiva utvecklingen, men också om att hantera Extremsituationer som kraftiga stormar i kombination med en förhöjd havsnivå eller kraftiga skyfall som i Malmö 2014 och Köpenhamn 2011 och 2013.

Vi kompletterade ÖP 2010 om klimatfrågor genom PM Klimatanpassning (antaget av kommunfullmäktige i april 2012). Det är en kunskapssammanställning med fokus på stigande havsnivå och översvämningsrisker i ett hundraårsperspektiv. Under 2016 gjorde vi ett omfattande utredningsarbete med en stor översvämningskartering som visar effekterna av ett förändrat klimat i olika scenarier, både för havsnivå och skyfall. Vi har ändrat markanvändningskartan inför utställning, med anledning av risken för översvämning vid skyfall.

10.5.2.4.1. Nollalternativet översvämningsrisker – stigande havsnivå och ökad nederbörd

De modellerade scenarierna är givetvis viktiga planeringsunderlag både med och utan stadsplan, men skulle utan stadsplanen inte kunna hanteras i sitt sammanhang. För att kunna avgöra lämplig markanvändning behöver vi både synliggöra vilka ytor som påverkas av översvämning och vilka ytor som fungerar som flödesvägar. För att minimera risken för översvämningar måste vi anpassa markanvändningen till var vattnet hamnar och var vi bäst kan ta hand om det. Den bedömningen blir betydligt svårare att göra från fall till fall än om vi har en helhetssyn över staden. Det är ofta svårt att

lösa vattenfrågor inom det begränsade område som omfattas av en detaljplan. Många gånger finns de mest effektiva lösningarna utanför detaljplaneområdet. Dagvatten är således inte bara en lokal fråga. En liten ändring i ett område kan medföra stor påverkan på ett annat område. Flera små detaljplaner, där var och en bara medför en liten förändring, kan tillsammans ha en stor påverkan.

Riskerna för översvämning blir betydligt svårare att hantera utan ett helhetsgrepp eller med tydliga ställningstaganden om hur vi ska prioritera och hantera riskerna.

10.5.2.4.2. Stadsplanealternativet översvänningsrisker – stigande havsnivå och ökad nederbörd

Genom stadsplanen kan vi visa effekterna av stigande havsnivå och ökad nederbörd i ett sammanhang och anpassa markanvändningen för att hantera översvänningsriskerna. Resultatet av översvänningskarteringen påverkar vilken markanvändning som vi har bedömt är lämplig inom olika områden med hänsyn till vatten och klimat. Det kommer också att bli enklare att prioritera vad som måste åtgärdas snarast, och vad som kan göras efterhand som staden växer och utvecklas.

Även med stadsplanen krävs det ett omfattande fortsatt arbete; till exempel hur vi ska klimatanpassa befintlig bebyggelse, hur vi arbetar med multifunktionella ytor och vilket ansvar staden respektive den privata fastighetsägaren har.

10.5.2.5. Miljökvalitetsnormer vatten

Enligt EU:s ramdirektiv ska vi ha tillräckligt mycket vatten av god kvalitet både idag och imorgon. Det målet når vi inte idag. Miljökvalitetsnormerna för vatten innebär för Helsingborg att våra ytvattenförekomster (vattendrag och kust) ska nå god ekologisk och kemisk status/potential vid ett bestämt årtal (2021 eller 2027), och att statusen inte får försämrans. Våra grundvattenförekomster är idag klassade till god kemisk och kvantitativ status, vilket måste upprätthållas. Vi i staden har ansvar för att normerna följs och ska beakta dem vid planering. För att miljökvalitetsnormerna ska kunna nås behöver vi förbättra flera faktorer, bland annat vattenkvalitet och biologiska förhållanden.

10.5.2.5.1. Nollalternativet miljökvalitetsnormer vatten

Miljökvalitetsnormerna för vatten infördes 2009 och vi hann inte arbeta in dem i ÖP 2010. Det saknas därför både underlag och ställningstaganden för hur vi ska arbeta med frågan, även om vi som kommun under lång tid har arbetat aktivt med modern dagvattenhantering och anläggning av våtmarker i jordbrukslandskapet.

10.5.2.5.2. Stadsplanealternativet miljökvalitetsnormer vatten

Genom stadsplanen bidrar vi till att förbättra vattenkvalitet och biologiska förhållanden genom en genomtänkt hantering av dagvatten och en medveten hållning till grundvattnets mängd och kvalitet. Vi föreslår tydliga åtgärder och ställningstaganden för hur vi ska arbeta med vatten i stadsplaneringen. Vi förtydligar att vattenplanering ska utgå från avrinningsområdena och recipient, och planerar utifrån såväl kvantitets- som kvalitetsaspekterna, det vill säga att både fördröja och rena vattnet. I stadsplanen lägger vi en gemensam grund för stadens fortsatta arbete och planering.

10.5.3. Uppföljning

Miljöaspekterna kommer att vara en fortsatt viktig del i kommande planering och projekt.

Vi har antagit en ny trafikplan (juni 2017) som vi arbetade fram parallellt med stadsplanen. Trafikplanen är startskottet för en målstyrd trafikplanering i Helsingborg. Den visar att vi behöver en tydlig röd tråd mellan det övergripande målet om en förändrad färdmedelsfördelning och den dagliga utvecklingen av trafiksystemet. Därför ska vi arbeta efter något som vi kallar rullande trafikplanering. Det handlar om att årligen följa upp hur utvecklingen bidrar till målet och låta utvecklingen vara styrande för val av åtgärder. Varje år börjar med en uppföljning av föregående år som visar vad vi har genomfört samt hur trafikutvecklingen går. Det är viktigt att göra uppföljningen årligen för att tidigt kunna avgöra om en förändring i utvecklingen är bestående eller enbart en tillfällig avvikelse. Uppföljningen görs till en del av stadens målarbete. Det finns tio mätpunkter för cykel och biltrafikflödena på de stora stråken mäts årligen. Statistik på resande med kollektivtrafik blir också viktiga ingångsvärden för den årliga uppföljningen liksom resultatet från mätpunkterna för luftkvaliteten. Vart femte år ska vi göra en större resvaneundersökning som också ger inspel till hur utvecklingen går.

Vi övervakar luftkvaliteten dygnet runt i Helsingborg. Mätningarna täcker in de centrala delarna med fokus på de hårdast trafikerade stråken Järnvägsgatan, Drottninggatan och Stenbocksgatan. Miljöförvaltningen tar årligen fram rapporter om luften i Helsingborg. Staden har också ett åtgärdsprogram för buller där en utvärdering just nu pågår inför ett nytt åtgärdsprogram.

För att kunna ta nödvändig hänsyn till skyfall och stigande havsnivå inför ny bebyggelse kommer vi följa upp stadsplanen genom att stärka vårt interna arbete med att identifiera arbetssätt och riktlinjer för hur risk för översvämning ska hanteras i framtiden, både vid detaljplanering och bygglovsprövning. Vi ökar samtidigt omfattningen av klimatanpass-

ningsarbetet inom staden genom att rekrytera en klimatstrateg med uppgift att samordna förvaltningens arbete med klimatanpassning (inklusive åtgärdsplan och samordning av konkreta åtgärder). Vi tar för närvarande fram ett underlag för havsplanering som ska ligga till grund inför arbete med nästa övergripande översiktsplan, och som också omfattar kusten. Även här behandlas klimat och havsnivå.

I och med att stadsplanen identifierar de områden som har särskilt behov av rening, och reserverar platser för rening av dagvatten, synliggör och prioriterar vi frågan om miljö kvalitetsnormer för vatten tidigt i kommande planarbete. För genomförandet av stadsplanen kommer vi, som stadsplanen konstaterar, behöva göra fördjupade utredningar av nuvarande kapacitet för och kommande behov av hantering av dagvatten, där kvaliteten är en viktig komponent. Inför planuppdrag görs redan idag alltid en bedömning av påverkan på miljö kvalitetsnormer vatten (inom den förvaltningsövergripande så kallade planberedningsgruppen). Förstärkningen av vårt klimatanpassningsarbete förväntas också bidra till att nå miljö kvalitetsnormerna för vatten.

Uppföljning görs också i samband med aktualisering av översiktsplanen enligt 3 kapitlet 27§ Plan- och bygglagen (2010:900).



10.6. Vad krävs för att genomföra Stadsplan 2017?

Kartan visar vad av den förändrade markanvändningen som ligger på stadens mark.

10.6.1. Förändrad markanvändning

Vårt planförslag innebär stora förändringar i hur vi använder marken, framförallt vad gäller parkeringsplatser, vissa odlingslots- och koloniområden samt gatustrukturer. En stor del av den totala mängden bostäder är beroende av en successiv omvandling av de ytorna. Vi räknar också med förtätning i det befintliga bostadsbeståndet. Det kommer också att innebära stora förändringar i staden, men går inte lika lätt att se på kartorna i stadsplanen. Läs mer om hur vi räknat antalet bostäder under avsnitt **3. Bostäder**. I beräkningarna här nedanför har vi inte räknat in marken som finns i planprogrammen.

I stadsplanen visar vi förslag till markanvändning i hela centralorten och gör ingen skillnad på vem som äger marken. Markägoförhållandet har stor betydelse för genomförandet av planen. Där vi - kommunen och de kommunala bolagen - äger marken har vi en annan rådighet och möjlighet till förändring än där vi inte är markägare. Beslutet att inte omvandla koloniområden i den utsträckning som föreslogs i samrådet innebär en stor förändring av antalet bostäder på kommunal mark.

Bilden till höger visar vad av den förändrade markanvändningen som ligger på stadens mark.

- Hälften av marken (drygt 85 hektar eller 50%) i utbyggnadsområden för bostäder ägs av staden. En del av den ytan utgörs också av gator, som kommer att behövas även i framtiden.
- Drygt hälften av de föreslagna förskolorna (10 av totalt 19 stycken) och knappt en tredjedel av de föreslagna skolorna (3 av totalt 8) ligger också på stadens mark.
- En stor del av verksamhetsområdena ligger på stadens mark: besöks- och personalintensiv verksamhet (8,5 hektar eller 24% av ytan för denna typ av verksamhet), verksamheter (70,8 hektar eller 50% av ytan för denna typ av verksamhet) och verksamheter med stor omgivningspåverkan (76,2 hektar eller 100% av ytan för denna typ av verksamhet).
- Nästan 80% av föreslagen ny grönska (263 hektar) ligger på stadens mark, framförallt inom de tre rekreativområdena.

± Visa en karta med antalet bostäder i varje område

Hälften av marken för bostäder (90 av drygt 180 hektar) ligger helt eller delvis på ytor som idag är parkeringsplatser. För att dessa projekt ska vara möjliga krävs ett nytt förhållningssätt till parkering. Det innebär dels ett förändrat sätt att resa med betydligt större andel gång, cykel och kollektivtrafik än biltrafik och dels, att vi arbetar med samlade anläggningar med parkeringen i flera plan. Även 2 förskolor och områden för personal- och besöksintensiv verksamhet (12 hektar eller 35% av ytan för denna typ av verksamhet) är beroende av en omvandling av parkeringsplatser. Läs mer under **7.4. Parkering**.

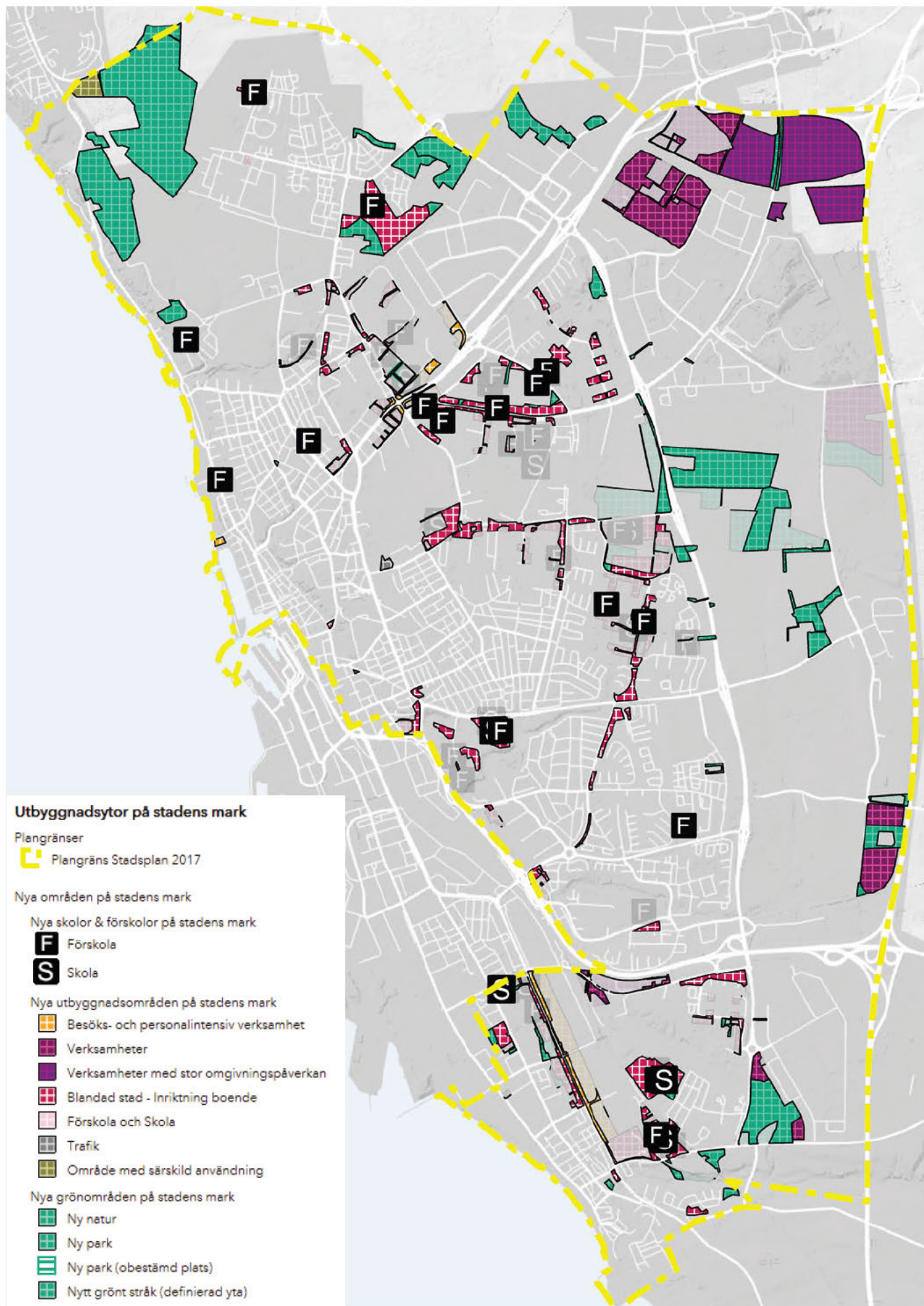
± Visa vad i förslaget som ligger på parkeringsplatser

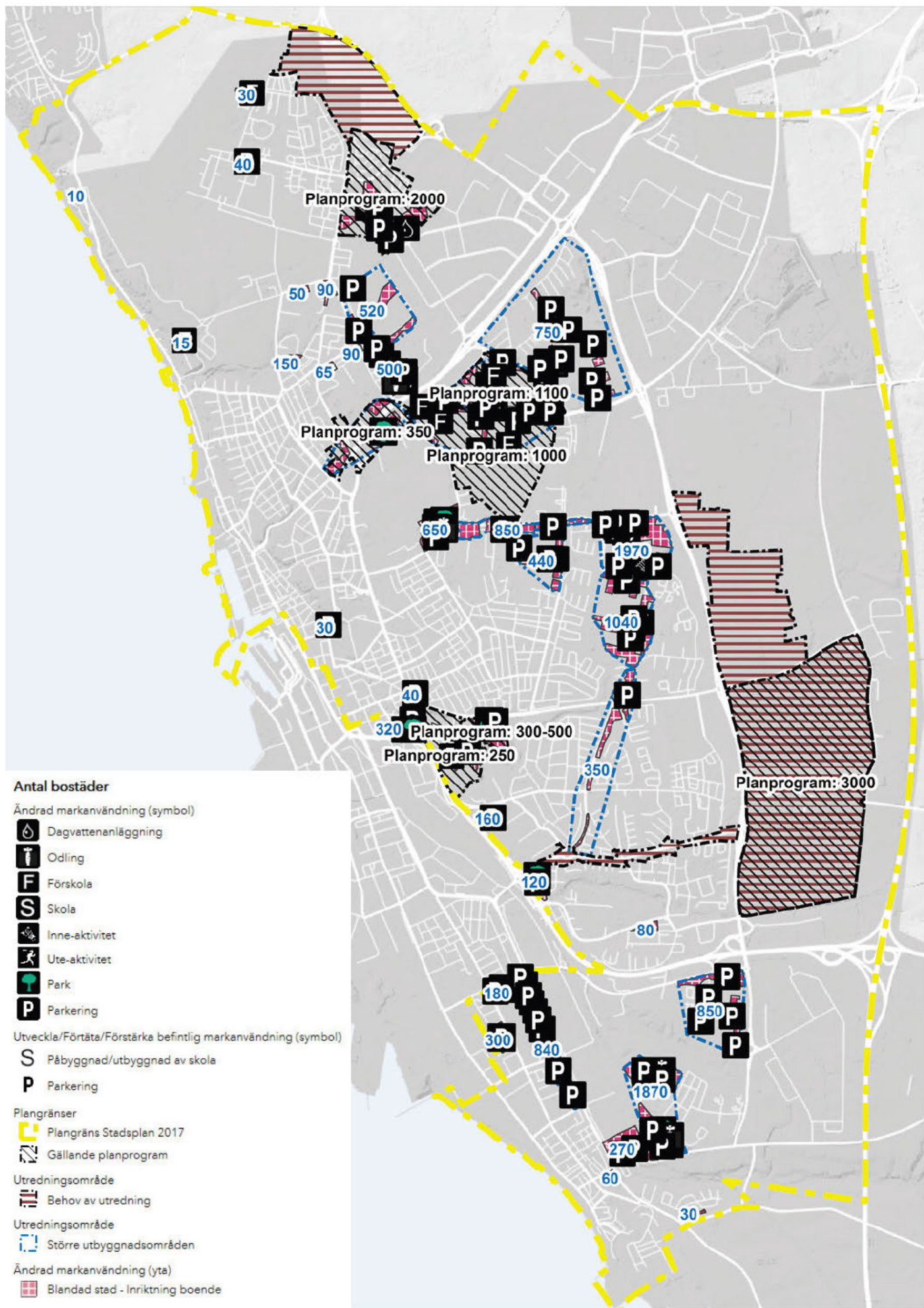
10.6.2. Förändrat sätt att arbeta

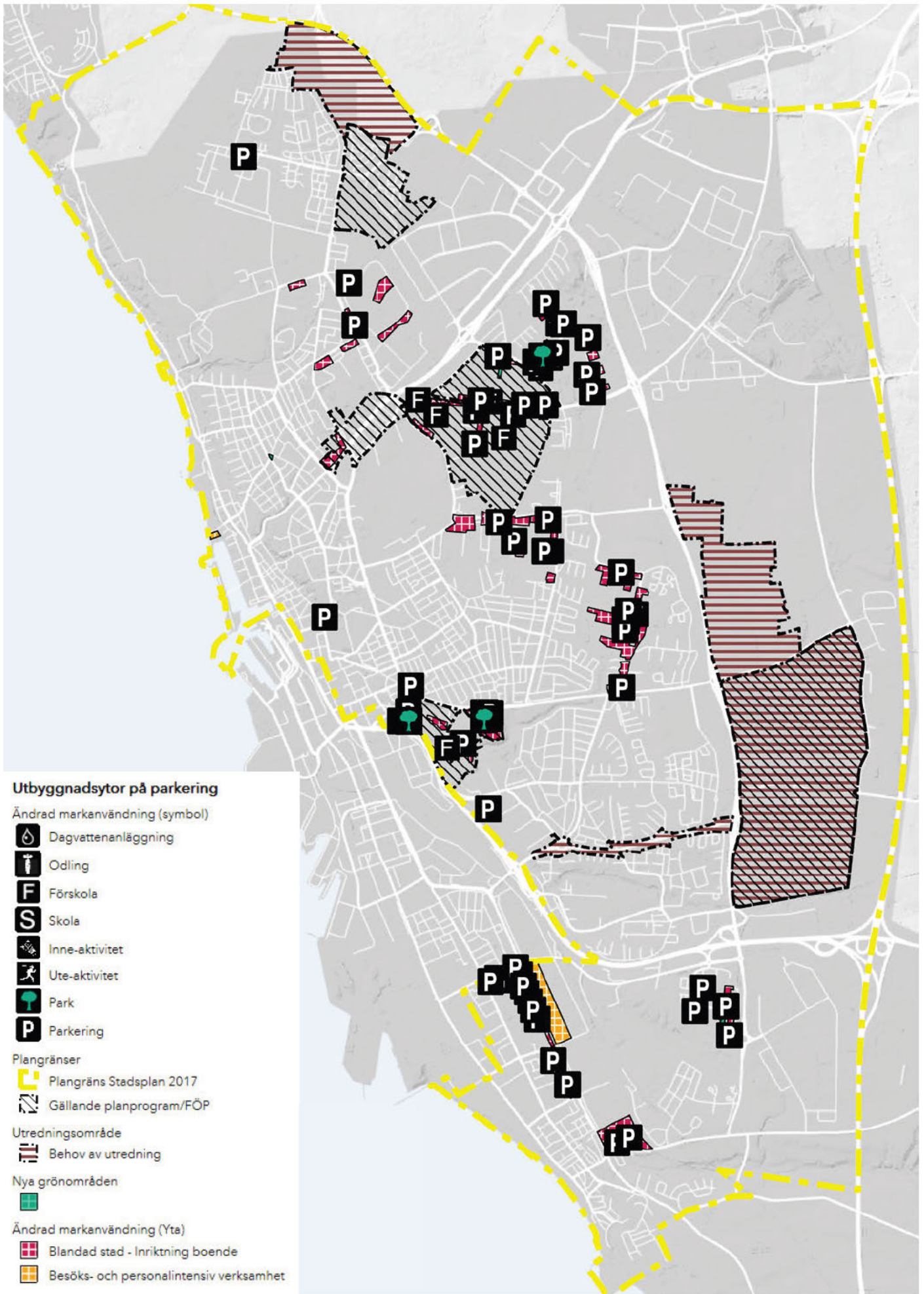
Att arbeta med förtätning är en stor utmaning. Det är svårare att planera och bygga på platser som redan är bebyggda än på nya ytor. Det finns många olika markägare som är mer eller mindre intresserade av nybyggnation, ledningar kan behöva flyttas, gator och cykelvägar byggas om, projekten är ofta små och därmed inte lika kostnadseffektiva, det kan finnas buller eller annan omgivningspåverkan, och en mängd andra frågor som försvårar. Det är inte de storskaliga projekten eller investeringarna som är avgörande för stadsplanens genomförande, utan att hitta sätt att genomföra många små projekt.

Många gånger finns inte heller hela lösningen inom detaljplanen eller fastigheten man arbetar med. Skol-, förskole- och aktivitetsbehovet måste oftast lösas på andra platser, och samma sak gäller allmän grönska och dagvattenhantering.

Vi bedömer att vi behöver hitta förändrade sätt att arbeta med stadsbyggnad. Vi behöver arbeta mer i samverkan, och mer i projekt och processer med ett långsiktigt engagemang. Vi behöver samarbeta mer, inte bara över förvaltnings- och bolagsgränser utan också med det privata. Merparten av bostäderna kommer att byggas av privata exploatörer och förtätning i befintliga områden (till exempel småhusområden eller verksamhetsområden) är inte möjligt utan samarbete med fastighetsägarna.







Vi måste väcka intresset även hos mindre fastighetsägare till att bygga ut. Ett sätt kan vara att stödja ägarmodeller som kräver mindre insatser av mark eller kapital för den enskilde som kooperativa hyreslägenheter eller minibostadsrättsföreningar med information och rådgivning. Även kommunala investeringar som höjer attraktiviteten av förtättningsområden uppmuntrar till privata investeringar.

Ibland kan det bli nödvändigt att kommunen gör strategiska inköp av mark även i centrala områden. Redan på 1970-talet var "Helsingborgsmodellen" känd för det stora engagemanget kommunen visade för att möjliggöra en förnyelse av bostadsområden. Kommunen använde sig av saneringsavtal och en systematisk förvärvspolitik, men lämnade sedan över ansvaret för exploateringen till blivande byggherrar i ett tidigt stadium. Det statliga regelverket på den tiden gav visserligen större stöd för en offensiv kommunal markpolitik, men för att säkerställa bostadsförsörjningen är det viktigt att utveckla stadens markreserv.

En översyn av gamla detaljplaner behövs för att underlätta en förtätning av befintliga områden. Ofta förekommer planbestämmelser som förbud att inreda vindar eller väldigt specifika bestämmelser om användning, placering och volymfördelning. Ibland är det nödvändigt, men det kan också förhindra ett flexibelt utnyttjande av mark och byggnader och försvåra förtätning. När en detaljplan görs för ett befintligt bostadsområde med flera mindre fastighetsägare behövs även nya modeller för en finansiering av planarbetet. Även om kostnader för förtättningsprojekt upplevs vara stora, kan de ändå vara lönsamma om även de samhällsekonomiska (inklusive de ekologiska och sociala) vinsterna beaktas. Det betyder att vi måste utveckla nya beräkningsmodeller för att kunna bedöma exploateringsprojekt. Läs mer i underlags-PM Bostäder.

Vissa delar i planförslaget har vi väldigt liten rådighet över – till exempel stadsdelscentrum och servicepunkter. Även om vi kan förbereda de fysiska förutsättningarna betyder det inte att det finns ett marknadsmässigt intresse att till exempel etablera livsmedelshandel, och inte heller att det faktiskt finns ett kundunderlag. Men i samarbete med fastighetsägare, näringsidkare och föreningar kan vi arbeta för att förbättra funktionaliteten, utbudet av aktiviteter och marknadsföringen av stadsdelscentrum och servicepunkter.

Klimatanpassning är ytterligare ett område som kräver stor samverkan med det privata. Det är inte möjligt att genomföra alla klimatanpassningsåtgärder på stadens mark, utan det kommer att krävas att privata fastighetsägare arbetar aktivt med frågan. Särskilda utmaningar finns i att klimatanpassa befintlig bebyggelse liksom att kunna fördröja inom fastigheter som redan är bebyggda och som ska förtätas ytterligare. Vi behöver arbeta vidare med både ansvarsfrågan och finansiering för att hitta de bästa helhetslösningarna. Detsamma kan man säga om övriga ekosystemtjänster, grön kvartersmark, samt gröna tak och väggar.

Vi behöver också bli ännu bättre på passa-på-planering. När vi utför ett arbete på gator, cykelvägar eller ledningsnät ska vi passa på att förbereda för förtätning – inte bara för nya byggnader utan också för bättre dagvatten- och klimathantering, skapa gröna stråk och på olika sätt både effektivisera markanvändningen och skapa nya kvaliteter. Mångfunktionella byggnader och ytor är en förutsättning för en tätare stad, och det gäller oavsett om det är privat eller offentlig mark.

För alla projekt är det viktigt att det finns en acceptans bland stadens invånare. Relevanta dialoger med invånare i alla åldrar, fastighetsägare och näringsidkare är väldigt viktiga i olika planeringsfaser. För att dialogen ska bli meningsfull är det viktigt att vi är tydliga med syftet och möjligheten att påverka innan vi skapar det aktuella tillfället. Vi behöver identifiera målgrupper och använda oss av olika sätt för att kommunicera för att vi ska nå de grupper som ofta är underrepresenterade i planeringen. Digitaliseringens möjligheter behöver vidareutvecklas för att göra det ännu enklare att komma i kontakt med politiker och tjänstepersoner.

Vi förutsätter att många förändrar sitt sätt att röra sig i staden, i och med att vi förslår att ytor som idag domineras av bilen används för bostäder och mer attraktiva stadsrum. Att resa hållbart måste upplevas som det självklara valet. Det kräver bland annat att kollektivtrafik och service finns innan utbyggnadsområden kommer till. Hela resan från dörr till dörr måste kunna upplevas som trygg och enkel. Detta sätter fokus på kvaliteten av det offentliga rummet och funktionella bytespunkter mellan olika färdssätt. För att få fler att pröva nya färdssätt är det också viktigt vi fortsätta arbeta med beteendeåtgärder. Det förändrade sättet att resa är den enskilt största faktorn för att kunna genomföra stadsplanen.

10.6.3. Arbeta vidare med ekosystemtjänster

Vi förlorar vissa ekosystemtjänster när staden förändras enligt förslaget i stadsplanen. För en del av dessa kan vi kompensera eller balansera, och vår bedömning är att om vi aktivt och medvetet arbetar med ekosystemtjänster i kommande planering kan ekosystemtjänsterna snarare öka än minska. Här listar vi en rad möjliga åtgärder för att minska de negativa ekologiska konsekvenserna. Vissa föreslås redan i stadsplanen, eller i andra planeringsunderlag som Grönstrukturprogrammet och Handlingsplan för grönstruktur.

10.6.3.1. Stödjande ekosystemtjänster

Vi kan:

- Anlägga nya grönytor i anslutning till befintliga.
- Skydda områden med höga natur- och kulturvärden som naturreservat.
- Platsbundna värden och gamla träd och attraktiva, småskaliga odlingslandskap kan inte kompenseras i närtid med motsvarande värden. Men vi kan skapa andra värden genom att utveckla grönstrukturen i staden för mångfunktionella ekosystemtjänster eller införa ett stort antal småbiotoper, så kallade kreotoper.
- Ta hand om gräs/hö från skötseln av parker och natur och använda det till biogasproduktion.

10.6.3.2. Reglerande ekosystemtjänster

Vi kan:

- Reglera stora regn kan regleras med mångfunktionella dagvattenytor eller regnträdgårdar som utformas som våtmarker eller "rain gardens"
- Skapa fler vattenytor, och gröna väggar och tak för att få en svalare stad vid värmeböljor
- Använda grönytefaktorn i kommande planering och ta fram riktlinjer för hur gator, torg och kvartersmark kan bli grönare
- Skydda mot inströmning av såväl ytligt som djupt grundvatten för att motverka en förorening av grundvatten

10.6.3.3. Försörjande ekosystemtjänster

Vi kan:

- Förbättra avkastningen på jordbruksmark med ekologiska metoder som läplanteringar och en ökad mull- och kolhalt av jorden och mer reglerande ekosystemtjänster som minskar angrepp
- Skapa fler platser för stadsodling

10.6.3.4. Kulturella/Sociala ekosystemtjänster

Vi kan:

- Anlägga nya grönytor och våtmarker
- Placera skolor och förskolor nära grönstruktur

10.6.4. Fortsatt arbete

I Stadsplan 2017 pekar vi på behovet av fortsatta utredningsarbeten och projekt, framtagande av riktlinjer och så vidare. De finns beskrivna i respektive kapitel men finns också samlat här nedanför, utan prioriteringsordning:

Vi ska påbörja ett projekt för Ramlösa station. I arbetet behöver vi utreda vilken inriktning vi önskar på framtida bebyggelse i området, och hur det bäst samspelar med befintlig infrastruktur. Vi ska också utreda möjligheten att koppla samman Ramlösa station med Östra Ramlösa via Clausgatan, med möjlighet till strukturbildande kollektivtrafik och tätning. Östra Ramlösa är utredningsområde för ny bebyggelse med tonvikt på bostäder. Den fortsatta planeringen ska ta sin utgångspunkt i strukturbildande kollektivtrafik och starka cykelstråk. Den södra delen finns det planprogram för, men tätheten behöver utredas vidare. Östra Ramlösa behöver knytas samman med resten av staden med gröna stråk och stadsstråk. I området krävs också omfattande dagvattenhantering.

Vi behöver fortsatt utreda nordöstra Mariastaden, som ligger som utredningsområde. Tonvikten är bostäder, och området ska integreras med befintlig bebyggelse. Grönstruktur, dagvatten och kulturmiljö är viktiga frågor. En förutsättning för utbyggnad är strukturbildande kollektivtrafik. Vi behöver också utreda ny väganslutning till väg 111.

Vi behöver ta fram strategier för Väla bys successiva omvandling till verksamhetsområde.

Vi ska, i samråd med olika aktörer, ta fram en helhetsbild för stadskärnans långsiktiga struktur med till exempel stråk och offentliga rum.

Vi ska se över planbestämmelser i gamla detaljplaner för att möjliggöra ett flexibelt utnyttjande av mark och byggnader

för bostäder och verksamheter.

Vi ska i samverkan med andra förvaltningar ta fram ett kvalitetsprogram för stöd, inspiration och vägledning vid utformning av friytor för skolor och förskolor. Programmet ska hantera både kvantitet och kvalitet, det vill säga friytrestorlek och friytefaktor. En del i arbetet är att utreda förskolors och skolors tillgång på grönska på skoltomten och i närområdet.

Vi ska påbörja arbetet att utveckla några stråk till upplevelserika stadsstråk och aktivitetsstråk i samverkan med aktörer längs stråket. Att skapa stråk och överbrygga barriärer är centralt för att uppnå en socialt hållbar stad. Syftet är att överbrygga starka barriärer, såväl fysiska som mentala, och binda samman tätbefolkade stadsdelar och viktiga mål-punkter.

Vi ska utveckla och marknadsföra några av grönstråken för rekreation som gröna promenadstråk.

Vi ska utarbeta riktlinjer för grönytefaktor och ta fram riktlinjer för hur vi kan tillämpa prioritering av friyta framför parkering (enligt plan- och bygglagen 8 kapitlet 9 §)

Vi ska göra en översyn av parkeringspolicyn samt en ändring av parkeringsnormen så att den motsvarar behovet i stadsdelarna och stödjer yteffektiva parkeringslösningar.

Vi ska utreda lämplig organisation för samlade parkeringsanläggningar.

Vi behöver utreda genomförbarheten och vad som krävs för en ny tågstation vid Raus.

Vi ska ta initiativ till att driva arbetet med citylogistik för att samordna stadens och näringslivets varutransporter.

Vi ska, för de områden där behov finns, göra fördjupade utredningar av nuvarande kapacitet för och kommande behov av hantering av dagvatten och skyfall, med hänsyn till förtätning, separering av kombinerade ledningsnät samt klimatförändring

För att kunna ta nödvändig hänsyn till skyfall och stigande havsnivå inför ny bebyggelse, behöver vi inom staden ta fram riktlinjer för hur risk för översvämning ska hanteras i framtiden både vid detaljplanering och bygglovsprövning.

11. Process

Det här är en utkriven version av en digital karta. Länkar och dynamiskt innehåll som videor och interaktiva kartor är bara tillgängliga i onlineversionen på www.helsingborg.se/stadsplan217

- 11.1. Utställning
- 11.2. Samråd
- 11.3. Tidig dialog
- 11.4. Så fungerar översiktsplanering
- 11.5. Länsstyrelsens yttrande

Stadsplanen var på samråd under sommaren och hösten 2016, och på utställning våren 2017. Stadsplan 2017 antogs av kommunfullmäktige den 21 november 2017 och beslutet vann laga kraft 22 december 2017.

Vi har valt att ha en **digital stadsplan** för att nå fler målgrupper och personer än vi vanligtvis brukar. Den digitala stadsplanen blir mer tillgänglig och interaktiv med tydliga bilder, kartor och texter. Man kan läsa text tillsammans med karta, bygga sin egen karta och zooma i den. Besökarna kan lämna egna och läsa andras synpunkter direkt i en karta, vilket har varit populärt under samrådet. Den digitala stadsplanen på helsingborg.se har under samråd och utställning haft omkring 10 000 besökare vilket är väldigt positivt. Den digitala stadsplanen har också gjort att vi har kunnat hushålla med resurser genom att inte ta fram tryckta produkter med en så begränsad livslängd som de förhållandevis korta remisstiderna innebär. Vi kan konstatera att vi på det här viset har nått många fler personer genom att göra det enkelt att ta del av förslaget var som helst. För att inte utesluta någon som inte har dator eller mobil har vi under remisstiderna även haft tryckta läsexemplar av stadsplanen tillgängliga vid alla fysiska dialogtillfällen samt i stadsbyggnadshuset. Vid dessa tillfällen har vi även visat de digitala funktionerna för många personer och berättat om förslaget. Användarvänligheten i den digitala stadsplanen har självklart varit viktig, och förbättringar har skett kontinuerligt.

Visa lista med bilder: *[Finns i den här utskriftsversionen längst fram.]*



11.1. Utställning

I kartan kan du se synpunkter som lämnades i kartan under utställningen. Klicka på de olika prickarna föra att läsa mer.

11.1.1. Utställningsperioden

Vi hade utställning av stadsplanen mellan 22 april och 22 juni 2017 för att ge till exempel invånare, myndigheter och nämnder möjlighet att lämna synpunkter på förslaget, inför antagande av kommunfullmäktige. Vi bjöd in till och var tillgängliga för frågor och samtal i stadsbyggnadshuset under vardagar på dagtid samt en kväll i veckan. Vi bjöd också in till pop-up dialog på Väla köpcentrum och Stadsbiblioteket för att svara på frågor och prata om stadsplanen tillsammans med våra förtroendevalda. Vi höll också ett separat möte om stadsplanen för kolonister i Brytstugans koloniområde.

Hela stadsplanen har varit tillgänglig på internet.

11.1.2. Inkomna synpunkter och utställningsutlåtande

Under utställningen kom det in cirka 30 yttranden från myndigheter, grannkommuner och kommunala nämnder samt omkring 110 yttranden från privatpersoner och föreningar. Vi har sammanställt och besvarat allt i ett utställningsutlåtande som du kan läsa här: [LÄNK TILL UTSTÄLLNINGSU TLÅTANDE](#) Länsstyrelsens yttrande finns att läsa i sin helhet i såväl utställningsutlåtandet samt under [11.5. Länsstyrelsens yttrande](#). I utställningsutlåtandet finns också den särskilda sammanställningen av miljöbedömningen.

Synpunkterna från privatpersoner har framförallt gällt vissa specifika områden. Boende vid ett par föreslagna utbyggnadsområden är negativa till stadsplanens förslag för området kring Kungshult (utbyggnadsområde 1), en grönyta längs med Södra Hunnetorpsvägen (utbyggnadsområde 26) samt Väla by. Ett mindre antal personer lyfter värdet av kolonier- och odlingslotter, med ett visst fokus på Mejeriets odlingslotter.

Vi vill tacka alla som tagit sig tid att tycka till om stadsplanen!

11.1.3. Synpunkter i utställningskartan

I den digitala utställningskartan har personer kunnat lämna korta kommentarer över förslaget till stadsplan och läsa varandras synpunkter. Vi har fått ett trettiotal synpunkter på det här viset, som du kan se i kartan till höger. Bland synpunkterna finns åsikter om att förbättra framkomligheten för biltrafik i Mariastaden, till exempel genom att öppna en bussgata för biltrafik. Det finns också förslag om att lägga Maria station under mark. Ett femtontal personer och boende har framfört olika argument till varför man inte ska förtäta på en grönyta utmed Södra Hunnetorpsvägen.

11.1.4. Förändringar mellan utställning och antagande

Vi har gjort mindre förtydliganden, kompletteringar och justeringar på flera ställen i stadsplanen sedan utställning. Förändringarna är gjorda utifrån de synpunkter som har kommit in under utställningen, men också utifrån de diskussioner som har förts internt inom staden.

1. Inledning

- Kompletterat med text och länk till PM Klimat (1.6. Förhållande till kommunala planer och program)
- Lagt till planprogramsgrens för Sundspärulan till kartan med planprogram

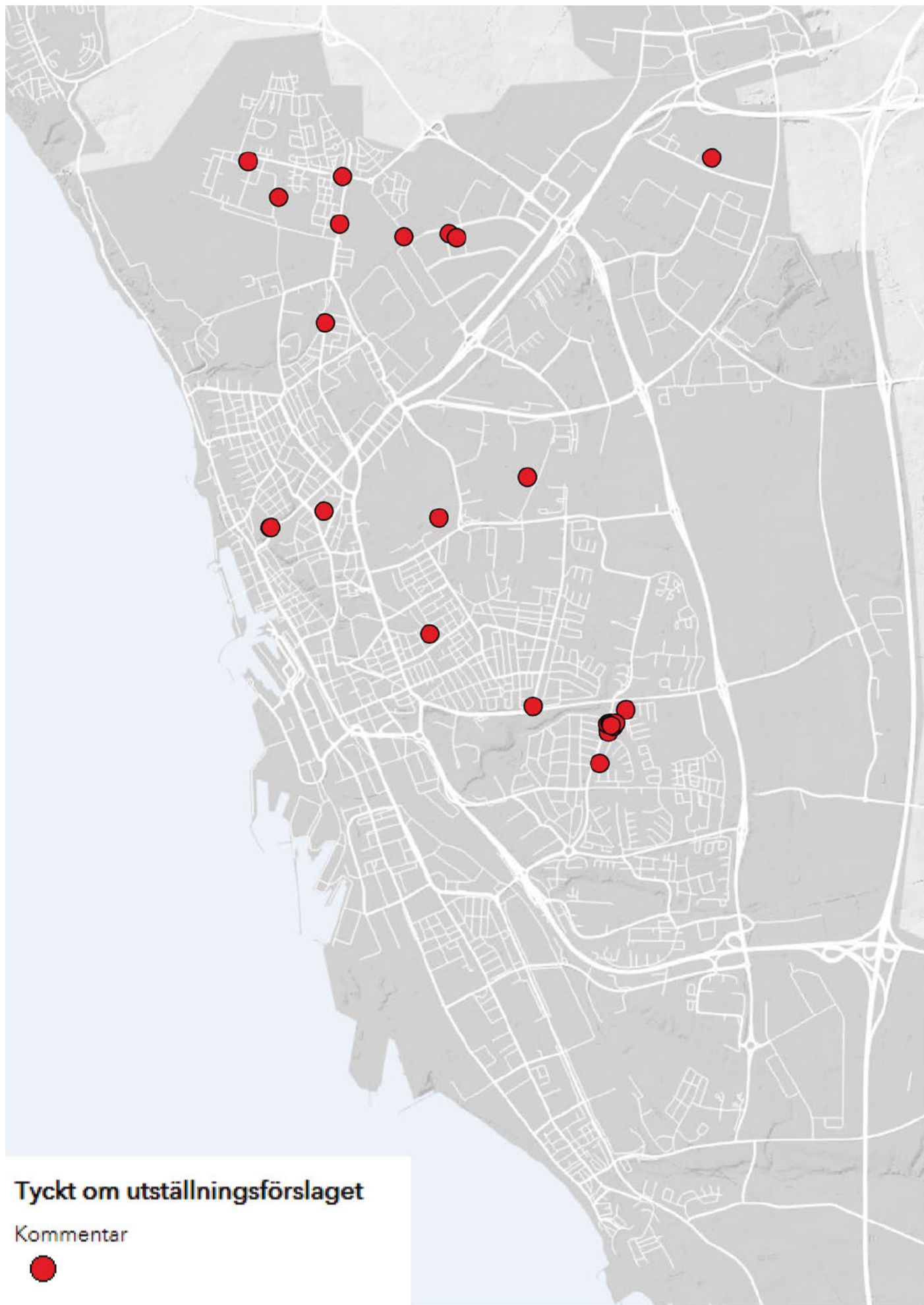
2. Sammanfattning

- Gjort redaktionella ändringar i markanvändningskartan och justerat områden i likhet med ändringarna i kapitelkartorna

3. Bostäder

- Kompletterat med att hela landet är samrådsområde för byggnader högre än 20 meter utanför och högre än 45 meter innanför sammanhållen bebyggelse (3.4 Höga hus)
- Förtydligat stadsplanen gällande riksintresse kulturmiljö (M:K 15) och landborgens gröna band (3.4 Höga hus)
- Kompletterat bilagan vad gäller hänsyn till Fredriksdal vid planläggning av Mejeriet, samt gällande ersättningslotter för Mejeriets odlingslotter (3.1. Utbyggnadsområden för bostäder Bilaga Planeringsförutsättningar)
- Kompletterat bilagan vad gäller riskfrågor i kommande planering (3.1. Utbyggnadsområden för bostäder – Bilaga Planeringsförutsättningar)
- Kompletterat gällande att placering av LSS-boenden också behöver utgå från det individuella perspektivet (3.3.

Kartan visar synpunkter i utställningsskedet.



Tyckt om utställningsförslaget

Kommentar



Bostäder för särskilda behov)

- Justerat gränsen för utbyggnadsområde 37 vid Pålstorp (Kartor)
- Gjort redaktionella ändringar i kartan gällande områden för utveckling av befintlig blandad stad, där det legat dubbla kartmarkeringar (Kartor)

4. Arbete och näringsliv

- Kompletterat bilaga om riskfrågor och miljöfrågor i kommande planering (4. Arbete och näringsliv – Bilaga Planeringsförutsättningar)
- Lagt till en karta med numrering av verksamhetsområdena (Kartor)
- Kompletterat med att strategier för Väla bys omvandling ska tas fram i dialog med boende, samt att i pågående detaljplanearbete hantera hur befintlig bebyggelse möter kommande verksamhetsområden (4.3. Verksamheter med stor omgivningspåverkan)

5. Service och mötesplatser

- Kompletterat med vikten att invånarna får möjlighet att vara delaktiga genom dialog när vi skapar platser för fysisk aktivitet, rekreation och mötesplatser (5.3. Fritid och fysisk aktivitet)
- Flyttat fördelningsstationen vid Laröd i kartan med stamnät och regionnät för el (Kartor)
- Kompletterat med trygghet och närvaro (5.1 Centrum).

6. Grönt

- Förtydligat skillnaden mellan grönyta (alla ytor som är gröna) och grönområde (offentligt tillgängliga områden för till exempel rekreation) (6. Grönt)
- Kompletterat med text om passagen genom utredningsområdet vid Drottninghög – Fredriksdal – Dalhem (6.4 Stadsodling)
- Lagt till en dagvattendamm i Gropen vid Dalhem (Kartor)
- Lagt till en karta för grönområde per person som tidigare saknades i utskriftsversionen (Kartor)
- Redigerat kartorna för att göra tydligare skillnad mellan Stadsplan 2017 och FÖP H+

7. Trafik

- Kompletterat med stadens rådighet över marken vad gäller omvandling av parkeringsplatser (7.4 Parkering)
- Kompletterat med torrhamn inom Familjen Helsingborg (7.5. Godstrafik och industrispår)
- Redigerat kartorna för att göra tydligare skillnad mellan Stadsplan 2017 och FÖP H+ (Kartor)
- Korrigerat zoomningsnivån så att alla gång- och cykelvägar syns i utskriftsversionen (Kartor)

8. Vatten och översvämning

Inga ändringar

9. Riksintressen och regleringar

- Förtydligat kring riksintresse för naturvård utifrån synpunkter från Länsstyrelsen (9.2 Riksintresse för naturvård)

10. Konsekvenser

- Kompletterat konsekvensbeskrivningen kring påverkan på kulturmiljöer (10.1 Sociala konsekvenser)
- Kompletterat konsekvensbeskrivningen utifrån trygghetsfrågor och vikten av en sammankopplad stad (10.1 Sociala konsekvenser)
- Förtydligat vad den ändrade färdmedelsfördelningen innebär för den genomsnittliga helsingborgaren, samt uppdaterat bild och tabell (10.3.3. Hållbara resor och transporter)
- Kompletterat de ekonomiska konsekvenserna med en slutsats kring utifrån rapport och interna diskussioner (10.4 Ekonomiska konsekvenser)

- Bytt namn på scenarierna om färdmedelsfördelning för att undvika sammanblandning med parkeringsscenerierna (10.5.2.1.3. Färdmedelsfördelning)
- Uppdaterat avsnittet om uppföljning av miljöbedömningsprocessen för att stämma överens med text i Utställningsutlåtandet (10.5.3. Uppföljning)

11. Process

- Kompletterat samrådsredogörelsen med inkomna yttranden.
- Kompletterat med nytt avsnitt om utställningen, inklusive utställningsutlåtande, Länsstyrelsens yttrande samt särskild sammanställning av miljöbedömningen (11.1. Utställning)

12. Bygg din egen karta

- Redigerat kartorna för att göra tydligare skillnad mellan Stadsplan 2017 och FÖP H+ (Trafik, Gröna stråk)

11.2. Samråd

I kartan kan du se synpunkter som lämnades i kartan under samrådet. Klicka på de olika prickarna för att läsa mer.

11.2.1. Samrådsperioden

Under samrådet (23 juni till 23 september 2016) fanns förslaget till stadsplan tillgängligt för invånare, myndigheter med flera att lämna synpunkter. Syftet var att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och ge möjlighet till insyn och påverkan. Samtidigt hade vi samråd kring den tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen. Förslaget till stadsplan var ett tjänstemannaförslag, vilket innebar att det inte fanns några politiska ställningstaganden kring innehållet. Det var ett första förslag som vi tog fram för att få diskussion och synpunkter och inte en färdig slutprodukt. Utmaningen har varit att ta fram en stadsplan som beskriver komplicerade frågor och samband med tydliga och enkla texter, bilder och kartor som alla förstår. Den digitala tekniken har gett oss möjligheter att göra detta på ett enkelt, bra och tilltalande sätt.

Eftersom samrådet delvis var under sommaren valde vi en lång samrådstitid. För att nå så många personer och målgrupper som möjligt valde vi Stadsbiblioteket, Mäster Palms plats, Kontaktcenter, Filbornabadet, Väla och Dunkers kulturhus för våra pop-up dialoger. Där visade och diskuterade vi förslaget till stadsplan, såväl digitalt som på fysiska kartor och genom läsexemplar. Under samrådet var vi tillgängliga dagligen per telefon och genom e-post. För de som ville besöka oss personligen var vi tillgängliga i stadsbyggnadshuset varje dag under hela sommaren samt en gång i veckan under hösten. Vi höll även flera öppna hus på kvällstid. Vi bjöd in till ett särskilt möte där vi berättade om stadsplanen för stadens koloni- och odlingslottsinnehavare.

11.2.2. Inkomna synpunkter och samrådsredogörelse

Under samrådet kom det in cirka 50 yttranden från myndigheter, grannkommuner och kommunala förvaltningar samt cirka 360 yttranden från privatpersoner och föreningar. Vi har sammanställt och besvarat allt i en *samrådsredogörelse som du kan läsa här*. Vi har uppdaterat samrådsredogörelsen efter utställningsskedet och kompletterat med ytterligare yttranden.

Vi har fått synpunkter från myndigheter, exempelvis Länsstyrelsen, Region Skåne och Trafikverket, grannkommuner, kommunala förvaltningar och bolag samt företag. De har alla yttrat sig utifrån sina respektive perspektiv och ansvarsområden och i olika detaljeringsgrad.

Majoriteten av privatpersonerna visar ett stort engagemang för att värna tillgången till grönska. Många personer beskriver koloniernas och odlingslotternas många värden samt protesterar mot förslaget att bygga bostäder på vissa av områdena. Det finns även en hel del önskemål om att göra koloni- och odlingslottsområden mer tillgängliga för alla helsingborgare. Vi har fått många synpunkter och alternativa platser för bostadsbyggande, såväl inom som utanför centralorten. Många har engagerat sig mot stadsplanens förslag vid Kungshult, Pålstorp och Dalhem. Intresset för trafikfrågor handlar om allt ifrån att satsa på hållbara trafikslag som kollektivtrafik, gång och cykel till att stärka bilismen och öka antalet parkeringar.

11.2.3. Synpunkter i samrådskartan

I den digitala samrådskartan har personer kunnat kommentera förslaget till stadsplan genom att gilla goda idéer respektive föreslå en bättre idé. Vi har fått ungefär 160 kommentarer på det här viset, som du ser i kartan till höger. Synpunkter i kartan visar att det finns ett engagemang för att bevara parker och grönska samt koloniområden samtidigt som många önskar att områdena vore mer tillgängliga för alla. Det finns många förslag om att förtäta genom att bygga högre hus eller att bygga på hus med fler våningar. En del personer vill värna parkeringar i sitt område eller önskar att staden bygger fler parkeringsgarage. Motorcyklister har framfört att det finns behov av gratis parkeringsplatser för motorcyklar och mopeder.

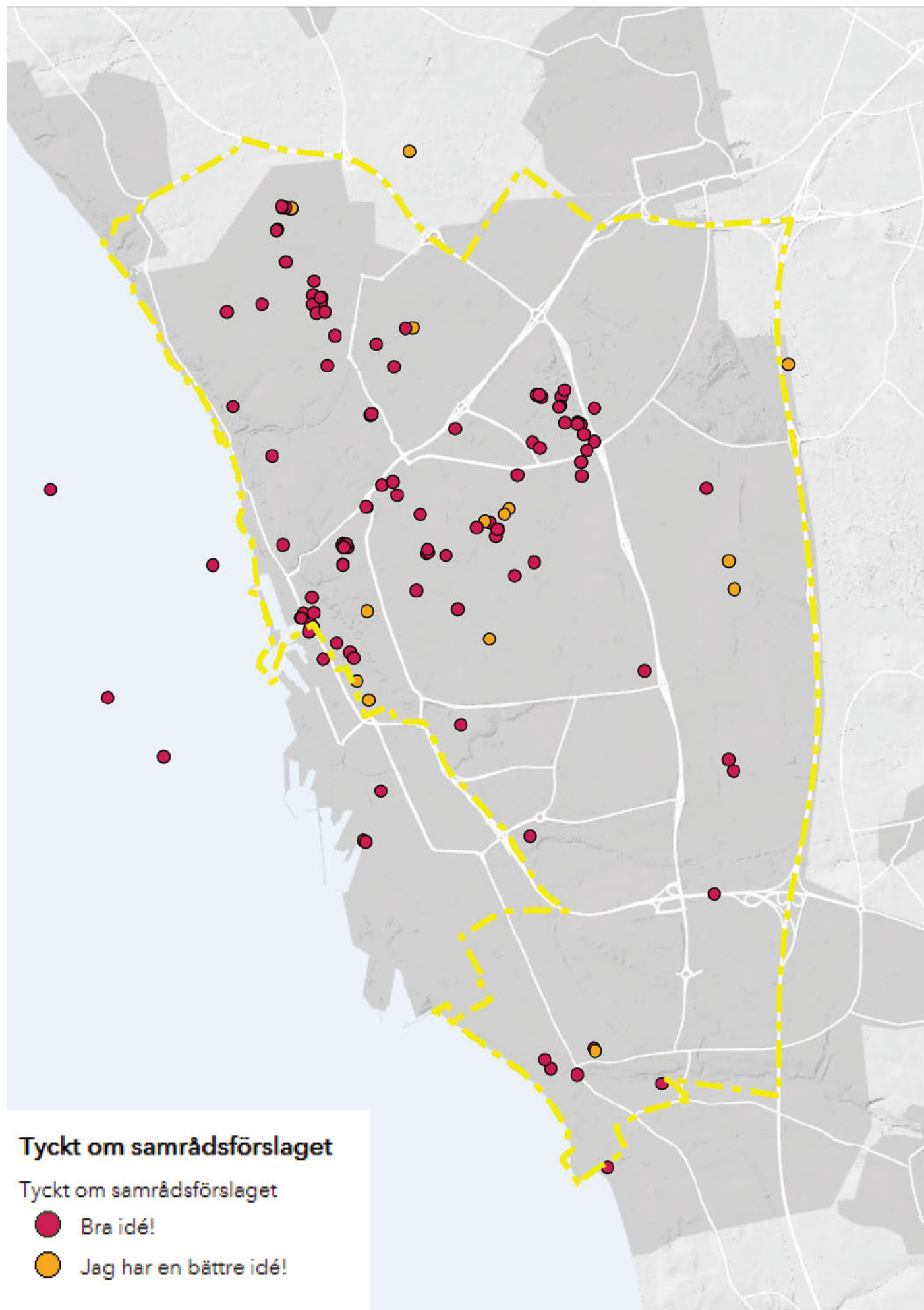
11.2.4. Mellan samråd och utställning

Efter att samrådet avslutades har vi bearbetat förslaget, bland annat med hjälp av de synpunkter som vi fått in under samrådet. Vi har också fortsatt diskussionerna om hur Helsingborg ska växa tillsammans med stadens förvaltningar och bolag. Vi gjorde en tidig sammanställning av alla inkomna synpunkter som vi presenterade för våra politiker. Med den som grund har stadsplanens politiska styrgrupp gjort avvägningar och tagit ställning till innehållet, så att vi har kunnat ta fram förslaget som nu är på utställning. Den politiska styrgruppens inriktningsbeslut för det fortsatta arbetet kan du läsa mer om [här](#).

11.2.5. Förändringar mellan samråd och utställning

Vi har gjort mindre förtydliganden, kompletteringar och justeringar på många ställen i stadsplanen sedan samrådet.

Kartan visar synpunkter i samrådsskedet.



Förändringarna är gjorda utifrån de synpunkter som har kommit in i samrådet, beslutet från den politiska styrgruppen men också utifrån de diskussioner som har förts internt inom staden.

De större förändringar som vi har gjort är:

Inledning

- Flyttat delar av texten till fliken Process
- Förtydligat förhållandet mellan stadsplanen och andra planer och program
- Uppdaterad plangränsen så att FÖP H+ ligger utanför
- Kompletterat med de nationella transportpolitiska målen och kulturmiljömålen

Bostäder

- Föreslagit att de flesta odlings- och koloniområdena ska vara en del av stadens allmänna grönstruktur istället för att vara utbyggnadsområden
- Tagit bort utbyggnadsområden längs med Wallisgatan, Elinebergsvägen, Ringstorpsvägen, Rosengården centrum och vid Folke Bernadottes väg/Skånebanan
- Justerat den norra ytan av utbyggnadsområdet 34 (Raus & Raus vång)
- Förtydligat utbyggnadsområdena Dalhem, Adolfsberg och Ättekulla genom att vara konsekvent i hanteringen av parkeringsplatser
- Föreslagit Elinebergs centrum och Norrehedsskolan som utbyggnadsområden för blandad stad – bostäder
- Markerat hela området kring SundspärLAN som utbyggnadsområde för blandad stad – bostäder, samt för skola, förskola och park, i enlighet med gällande planprogram
- Räknat om antalet bostäder för utbyggnadsområdena Västra Berga, Dalhem, Filbornavägen, Rosengården, Adolfsberg, Hummern och Ättekulla, där utbyggnaden framför föreslås på befintliga parkeringsplatser, och vid Landskronavägen
- Föreslagit en lägre täthet på 60 – 80 bostäder för utbyggnadsområden vid Kungshult, Maria park, Tinkarpsbacken, söder om Pålsjö kyrkogård/Christer Boijes väg och Skånebanan
- Förtydligat förutsättningar för genomförande av samtliga föreslagna utbyggnadsområden
- Förtydligat på vilket sätt förtättningsprinciperna ska vara vägledande för den fortsatta planeringen, samt uppdaterat vissa bilder för att visa fler möjligheter
- Förtydligat förutsättningarna för höga hus och uppdaterat kartbilden som visar var höga hus med mer än åtta våningar kan vara lämpliga att pröva. Vi har också tagit fram skisser som visar hur det kan se ut

Arbete och näringsliv

- Tagit bort utbyggnadsområdet för nya verksamheter mellan Fältarpsvägen och Måndagsgatan
- Justerat gränserna för verksamhetsområdet Vasatorp/ Hjortshögsvägen
- Synliggjort vilken typ av verksamheter som är lämpliga i de olika områdena
- Utvecklat beskrivningen av Berga
- Förtydligat att hänsyn behöver tas till naturreservaten vid utbyggnad i anslutning till dem
- Tagit fram exempel på förtätning i befintliga områden
- Tagit fram exempel på hur staden kan öka incitamenten för förtätning på privat mark
- Beräknat hur många arbetstillfällen som potentiellt kan skapas på föreslagna ytor
- Resonerat kring olika verksamhetstypers personaltäthet

Service och mötesplatser

- Föreslagit ett utredningsområde för skola och förskola i området Fredriksdal/ Filborna som omfattar norra

delen av Brytstugans koloniområde samt Filbornaskolan och Kubikskolan med omgivningar

- Kompletterat kartan med ny skola i Adolfsberg
- Kompletterat med skola vid Landskronavägen som ett alternativt läge för skola på Norrehedsskolan
- Kompletterat kartan med två nya platser för förskolor i Drottninghög; vid Vasatorpsvägen och vid Drottninghögs-vägen
- Kompletterat texter med innebörden att kolonier och odlingslotsområden ska vara tillgängliga för stadens invånare och kunna användas för rekreation och fritid eller samnyttjas med skola, förskola eller andra publika mötesplatser
- Föreslagit ett nytt läge för en servicepunkt i Gustavslund
- Kompletterat med hur dricksvattenförsörjningen ser ut och fungerar i ett större perspektiv och med kapaciteten hos Öresundsverket
- Kompletterat med en karta över det övergripande elnätet

Grönt

- Ändrat förslaget om odlingslots- och koloniområden, så att de till största delen behålls som idag. De föreslås vara en del av stadens allmänna grönstruktur och vara öppna och tillgängliga för alla helsingborgare. Några undantag finns:
- Odlingslotterna vid Mejeriet föreslås få ny markanvändning i form av skola, förskola, bostäder, vård och park
- Tuppens odlingslotter föreslås få ny markanvändning i form av bostäder och stadsodling
- Koloniområdet Brytstugan ligger delvis inom utredningsområde för ny skola och förskola

Trafik

- Förtydligat vad målet med en förändrad färdmedelsfördelning innebär, och att det är en del av redan beslutade åtgärder såsom HelsingborgExpressen och utbyggnaden av gång- och cykelnätet. Vi har också förtydligat konsekvenserna.
- Förtydligat behovet av var, och uppskattat hur många, nya parkeringsanläggningar som behövs både i karta och i text. Vi har också kompletterat med infartsparkeringar och möjliga placeringar, samt parkering för moped och motorcykel
- I karta och text tydliggjort spårvägsdragningen och de olika nivåerna av kollektivtrafik
- Beskrivit och utvecklat texten om hur förslaget påverkar näringslivet och näringslivets transporter
- Justerat kartorna för att stämma överens med pågående arbete med Trafikplan och Cykelplan
- Klargjort förhållandet mellan Malmöleden och riksintresse väg samt stråk för farligt gods

Vatten och översvämning

- Bytt namn på kapitlet till Vatten och översvämning
- Kompletterat avsnittet Skyfall och stigande havsnivå med beskrivningar och nya ställningstaganden utifrån resultaten av 2016 års klimatutredning
- Kompletterat kartan med huvudsakliga avrinningsvägar vid skyfall utifrån resultaten av 2016 års klimatutredning
- Kompletterat text och karta kring erosion, ras och skred
- Kompletterat avsnittet med en kort information om dricksvatten
- Kompletterat kapitlet med förtydliganden och förklaringar av begrepp

Riksintressen och regleringar

- Bytt namn på kapitlet till Riksintressen och regleringar

- Förtydligat vilka värden det är vi ska ta hänsyn till i kommande planering, vad som är våra ställningstaganden samt vilken påverkan vi bedömer att stadsplanen har
- Kompletterat beskrivningen av riksintresse kulturmiljö för centrala staden samt för riksintresse kommunikationer

Konsekvenser

- Gjort en mer omfattande beskrivning av de ekonomiska konsekvenserna genom att beskriva vad våra ställningstaganden betyder utifrån tre dimensioner; ekonomisk tillväxt, kommunalekonomi och hushållning med naturresurser
- Gjort en analys av vilka ekosystemtjänster som finns i de områden där vi föreslår förändrad markanvändning
- Tydligare redovisat de faktiska konsekvenserna av förslaget
- Kompletterat texten om vad som krävs för att genomföra stadsplanen med att fördjupa hur staden behöver ändra sitt sätt att arbeta för att underlätta en förtätning av bostadsområden

11.3. Tidig dialog

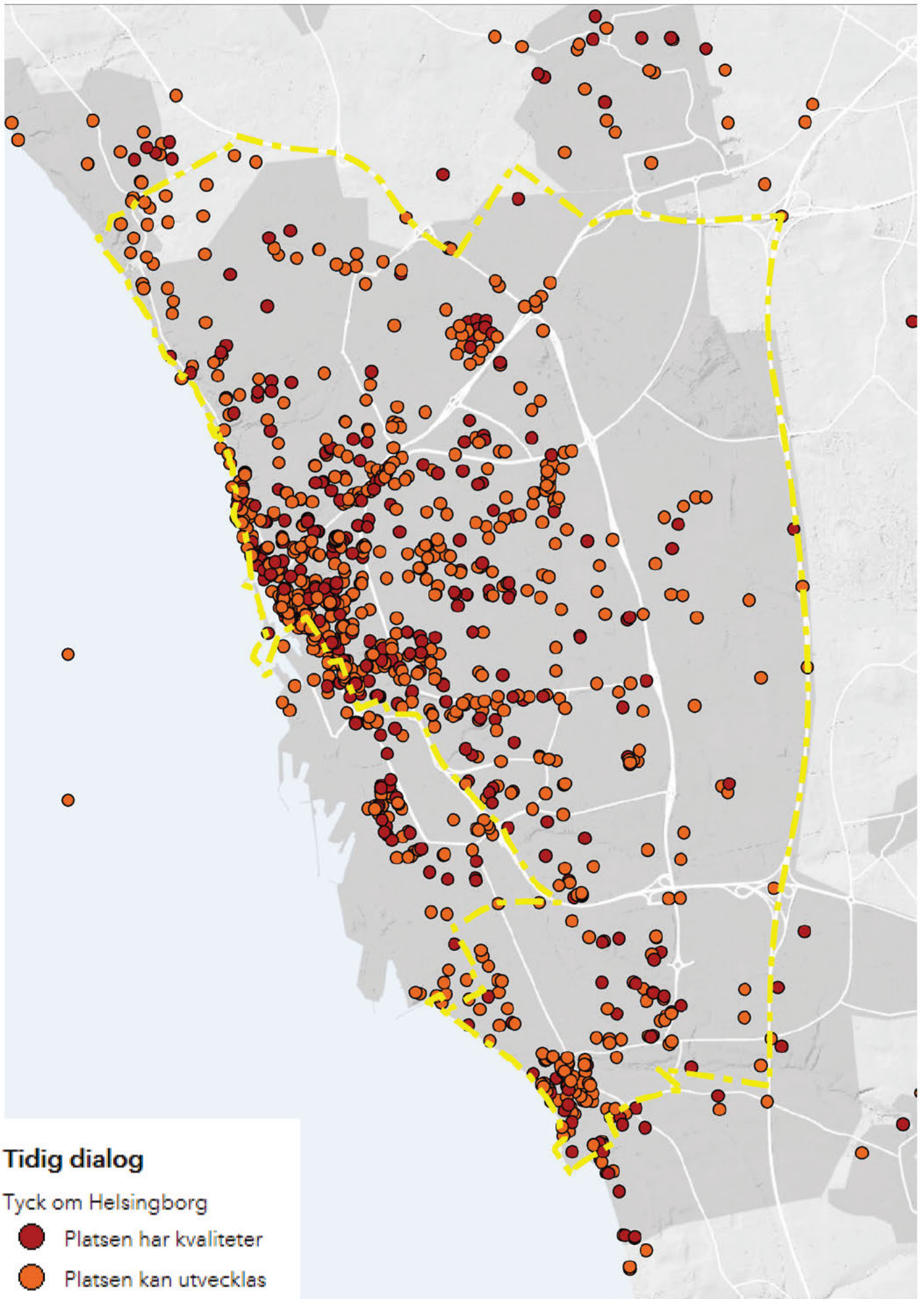
I kartan kan du se kommentarer från den tidiga dialogen vi hade under våren 2016. Klicka på de olika prickarna för att läsa mer.

11.3.1 Tyck om Helsingborg

I den tidiga dialogen under våren 2016 pratade vi med cirka 300 personer på 17 olika platser eller evenemang. Vårt syfte var att få kunskap, att informera om kommande arbete med stadsplanen samt skapa delaktighet och engagera människor i stadens långsiktiga utveckling. Vi fokuserade särskilt på att möta dem vi vanligtvis inte träffar som barnfamiljer, ungdomar, utrikes födda med flera. Vi använde oss därför av så kallad pop-up dialog, där vi dök upp på nya eller annorlunda platser för att nå fler personer och andra målgrupper. Vi var bland annat på Stadsbiblioteket, Dunkers kulturhus, i vissa stadsdelar samt på populära evenemang som I love Helsingborg, Trädgårdsvår och Bomässan. Vi hade särskilda dialogtillfällen med näringslivet och cityföreningen samt barnfamiljer och ungdomar i högstadiet och gymnasiet.

Vi pratade förutsättningslöst med människor om bra platser som bidrar till livskvalitet respektive platser som kan utvecklas. Till vår hjälp hade vi en digital dialogkarta som man även kunde nå på helsingborg.se. I detta tidiga skede hade vi ännu inte tagit fram ett förslag till stadsplan. Dialogen fick ett mycket bra gensvar och vi fick in omkring 1 300 synpunkter i kartan, som har varit värdefull kunskap i arbetet med att ta fram stadsplanen. Vi fick se vilka frågor som engagerar människor mest, och var i staden platserna finns.

Flest synpunkter, 20 procent, handlade om att det behöver byggas bostäder av olika sorter och storlekar på olika platser. Nästan lika många kommentarer handlade om att bevara och utöka grönska, park och rekreation. Många men något färre personer tyckte att vi ska förbättra hållbara transportslag, skapa mer service, trygghet och bättre integration. Många personer uppgav att de vill ha fler mötesplatser och kultur samt bevara handeln i stadskärnan. Ungefär lika många vill minska bilanvändande och buller eller öka antalet parkeringsplatser.



11.4. Så fungerar översiktsplanering

11.4.1. Vad är en översiktsplan?

Alla kommuner är skyldiga att ha en aktuell kommunövergripande översiktsplan som beskriver den önskade användningen av mark och vatten på lång sikt. Översiktsplanen hanterar de allmänna intressena som bostadsförsörjning, trafiksystem, grönstruktur och så vidare, men inte de enskilda intressena. Enskilda intressen regleras i detaljplaner.

Översiktsplanen är inte juridiskt bindande, vilket innebär att den inte ger några rättigheter eller skyldigheter. Däremot är den vägledande för den kommande planeringen, som detaljplaner och bygglov, och betydelsefull i juridiska prövningar kring plan-, bygg- och miljöfrågor.

En översiktsplan har inte en direkt genomförandefas, utan det är genom kommande planering och projekt som förslaget blir genomfört. I det efterföljande arbetet kommer det att krävas ytterligare utredningsarbete innan stadsplanens förslag är verklighet.

En översiktsplan kan också ändras för en viss del av kommunen, och då kan en annan detaljeringsgrad användas. En ändring av översiktsplanen fungerar på samma sätt som den kommunövergripande översiktsplanen.

Översiktsplanering regleras i [plan- och bygglagen](#).

11.4.2. Hur har vi arbetat med stadsplanen?

Vi började arbetet med stadsplanen hösten 2014, och stadsbyggnadsförvaltningen fick sedan en beställning från stadsledningsförvaltningen. Vi har arbetat i delprojekt sedan 2015 och projektet har följts av en stadsövergripande tjänstemannastyrgrupp och en politisk styrgrupp.

11.4.3. Vem har deltagit i arbetet?

Tjänstemannastyrgrupp: Renée Mohlkert, utvecklingsdirektör (beställansansvarig), Kristina Magnusson, stadsbyggnadsdirektör, Henrik Frindberg miljödirektör, Fredrik Hjort, fastighetsdirektör, Michael Fransson, näringslivsdirektör, Bibi Estev, kulturdirektör, samt adjungerad Malin Rizell, avdelningschef hållbar stadsplanering (projektansvarig).

Politisk styrgrupp: kommunalrådsberedningen tillsammans med stadsbyggnadsnämndens presidium.

Projektledare: Stina Pettersson, översiktsplanarkitekt

Delprojektledare bostäder: Mareile Walter och Malin Hellman, översiktsplanarkitekter

Delprojektledare arbete och näringsliv: Oscar Hall, översiktsplanarkitekt och Linda Bermin, trafikplanerare

Delprojektledare service och mötesplatser: Ami Cvitan Trellman, samhällsplanerare och Gertrud Egnell, översiktsplanarkitekt

Delprojektledare grönt: Widar Narvelo och Fredrik Bengtsson, ekologer

Delprojektledare trafik: Martin Wester, trafikplanerare

Delprojektledare vatten och översvämning: Emilie Björling, vattenplanerare

Delprojektledare kommunikation: Ami Cvitan Trellman, samhällsplanerare

Delprojektledare konsekvenser: Anna Olofsson, miljöstrateg

Delprojektledare GIS: Oscar Hall, översiktsplanarkitekt

Referensgrupper och arbetsgrupper med deltagare från kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, skol- och fritidsförvaltningen, stadsbyggnadsförvaltningen, stadsledningsförvaltningen, vård- och omsorgsförvaltningen, Helsingborgshem, NSVA, NSR och Öresundskraft.

11.4.4. Om stadsplaneförslaget

Översiktsplanering är en komplex process. Utgångspunkten för stadsplanen har varit att visa vad som är lämplig markanvändning för Helsingborgs centralort år 2035. För att komma fram till det förslag som nu finns, har många tjänstepersoner med olika kompetenser från stadens förvaltningar och bolag deltagit i arbetet. Dialogen med våra invånare har varit viktig för att ta fram aktuell kunskap om livet i staden. Vi har även använt befintliga utredningar, planeringsunderlag, karteringar och strategier, planer, program och policier för att göra avvägningarna. Vi har tagit utgångspunkt i det vi vet idag, men med vetskapen att världen förändras snabbt. Inte minst kommer lagar och regler samt ekonomiska incitament och förutsättningar att förändras. Vi redovisar inte alla dessa förutsättningar, eftersom det skulle innebära att stadsplanen snabbt blir inaktuell.

11.4.5. Hur ser processen ut?

Processen för att ta fram en översiktsplan följer bestämmelserna i plan- och bygglagen och består av samråd, utställning och antagande.



Under samrådet bjuder vi in andra kommuner, statliga myndigheter, näringsliv och invånare att tycka till om ett första planförslag. Syftet är att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och ge möjlighet till insyn och påverkan. Samtidigt samråder vi den tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen. Efter samrådet sammanfattar vi inkomna synpunkter i en samrådsredogörelse. Vi besvarar alla synpunkter och tar ställning till vilka vi kan tillgodose. Vi arbetar vidare och utvecklar, ändrar och kompletterar planförslaget. Stadsplanen var på samråd med ett tjänstemannaförslag 23 juni till 23 september 2016.

Nästa steg är utställningen, då det bearbetade planförslaget tillsammans med miljökonsekvensbeskrivningen ställs ut för granskning under minst två månader. Syftet med utställningen är dels att visa vilka förändringar som har skett sedan samrådet, och dels att göra det tydligt vad vi föreslår att kommunfullmäktige ska anta. Stadsplanen var på utställning från 22 april till 22 juni 2017.

En översiktsplan får inte ändras väsentligt mellan utställning och antagande. Om det under utställningstiden kommer in synpunkter som gör att vi vill ändra planförslaget, behöver det ställas ut på nytt. Synpunkterna från utställningen sammanfattas i ett så kallat utställningsutlåtande. Slutligen gör vi de sista små ändringarna och förtydligandena i planen, innan den till sist antas av kommunfullmäktige. Stadsplanen är planerad att antas vintern 2017.

11.4.6. Vad händer med mina synpunkter?

Efter att utställnings- och samrådsperioderna är slut har vi ställt samman samtliga synpunkter och besvarar dem i ett utställningsutlåtande respektive en samrådsredogörelse. Samrådsredogörelsen finns att läsa under [11.2.2. Inkomna synpunkter och samrådsredogörelse](#). Utställningsutlåtandet finns att läsa under [11.1.2. Inkomna synpunkter och utställningsutlåtande](#).

11.4.7. Vem fattar besluten?

Stadsbyggnadsnämnden fattar beslut om både samråd och utställning. När planhandlingarna är färdiga för antagande, tillstyrks de först i stadsbyggnadsnämnden. Därefter behandlas ärendet i kommunstyrelsen innan kommunfullmäktige antar översiktsplanen.

11.4.8. Hur överklagar jag?

Du kan inte överklaga en översiktsplan på grund av dess innehåll eftersom den inte är juridiskt bindande. En översiktsplan kan endast överklagas med stöd av kommunallagens bestämmelser om laglighetsprövning, det vill säga om det har skett formella fel i hanteringen av ärendet.

11.4.9. När börjar någon bygga?

Eftersom en översiktsplan inte är juridiskt bindande krävs ett bindande beslut, till exempel detaljplan eller bygglov, innan en förändring är möjlig. Det finns många frågor kvar att utreda innan vi definitivt kan säga hur marken ska användas. En yta som pekats ut för ändrad markanvändning kommer inte att ändras av sig självt utan det krävs initiativ från den som är intresserad. För ny markanvändning krävs oftast en ny detaljplan, som anger vad personer, företag och myndigheter får eller inte får göra inom ett visst markområde. Läs mer om detaljplaner och hur vi tar fram [detaljplaner](#). I vissa fall kan det räcka med bygglov och det kan du läsa mer om [här](#).





11.5. Länsstyrelsens yttrande



Länsstyrelsen
Skåne

YTTRANDE

1(7)

2017-06-27

Dnr 401-11079-2017

83-A-0023

Kontaktperson

Enheten för samhällsplanering

Hanne Romanus

010-22 41 352

skane@lansstyrelsen.se

Helsingborgs stad

stadsbyggandsnamnden@helsingborg.se

Yttrande över utställning av *Stadsplan 2017*, ändring av översiktsplanen för Helsingborgs centralort

DNR 319/2015

Sammanfattning

Helsingborgs stad har översänt Stadsplan 2017, ändring av översiktsplanen för Helsingborgs centralort, till Länsstyrelsen för granskning enligt 3 kap. 7§ plan- och bygglagen (SFS 2010:900, här hänvisad till som PBL).

Under utställningstiden ska länsstyrelsen enligt 3 kap. 16 § PBL avge ett granskningsyttrande över planförslaget. Av yttrandet ska det framgå om:

- Förslaget inte tillgodoser ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken (MB)
- förslaget kan medverka till att en miljö kvalitetsnorm (MKN) enligt 5. kap MB inte följs,
- redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen inte är förenlig med 7 kap. 18 e § första stycket MB (strandskyddsområde),
- sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och
- en bebyggelse eller ett byggnadsverk blir olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Granskningsyttrandet ska i enlighet med bestämmelserna i PBL redovisas tillsammans med översiktsplanen. Om länsstyrelsen inte har godtagit planen i en viss del, ska detta anmärkas i planen.

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen är mycket positiv till den höga ambition som pekas ut i Stadsplan 2017 vad gäller förtätning av staden i syfte att hushålla med mark och vatten, att åstadkomma hög närbarhet och ge möjlighet till goda kvaliteter för stadens invånare.

Det är tydligt att många allmänna intressen som Stadsplan 2017 har att hantera är starkt sammanvävda med varandra. Utmaningar och behov av åtgärder för sakfrågor som rör t.ex.

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Plusgiro/Bankgiro	E-post	www
205 15 Malmö	Kungsgatan 13	010-224 10 00vx	010-224 11 00	6 88 11-9	skane@lansstyrelsen.se	www.lansstyrelsen.se/skane
291 86 Kristianstad	Ö Boulevarden 62 A	010-224 10 00vx	010-224 11 00	5050-3739		



vattenhantering, översvämning, förtätning i befintlig bebyggelse och parkeringar redovisas på ett bra sätt. Lämplig plats för dessa åtgärder redovisas också tydligt på markanvändningskartan. Genomgående är det däremot mer oklart i vilket sammanhang eller i vilka processer dessa åtgärder ska förverkligas. Det är också oklart vilka åtgärder som utgör förutsättningar för den kommande bebyggelseutvecklingen. Det innebär att det finns förslag i Stadsplan 2017 som vid ett genomförande kan komma att sakna nödvändiga förutsättningar såsom infrastrukturförändringar och utbyggnad av VA-system. Det kan ge svårigheter att uppfylla vision Helsingborg 2035. Framförallt ser Länsstyrelsen stora utmaningar i det utpekade målet att ge plats för 40 000 nya invånare och samtidigt få en hållbar utveckling vad gäller konsekvenserna för infrastruktur, riksintressena och för att hantera en förtätning av staden i relation till Helsingborgs hamn och dess verksamhetsområden.

En av förslaget viktigaste förutsättningar för att kunna nå målen med Stadsplanen är en radikal förändring av färdmedelsfördelningen som innebär förändringar i den fysiska infrastrukturen som invånarnas resvanor och utveckling av kollektivtrafiken. Detta för att staden ska kunna rymma ytterligare 40 000 invånare utan att stora negativa konsekvenser ska uppstå. Länsstyrelsen konstaterar att det kommer krävas en kedja av åtgärder och nya förutsättningar för att kunna åstadkomma detta, av vilka flera kommunen inte råder över. Länsstyrelsen menar att det finns risk den tänkta färdmedelsfördelningen inte uppnås vilket skulle innebära att Helsingborg inte kan växa utifrån kommunens målbild eller att stora negativa konsekvenser uppstår för de intressen som Länsstyrelsen har att bevaka vad gäller t.ex. för riksintresse för kommunikationer, miljö kvalitetsnormer eller till risken för människors hälsa. Länsstyrelsen bekräftar därför kommunens uttalade ambitioner att göra årliga uppföljningar för att följa trafikutvecklingen. Detta ger underlag till ytterligare åtgärder för att nå den målbild man redovisar i Stadsplan 2017. Detta innebär också ett behov av en rullande översiktsplanering som kan fånga upp nödvändiga förändringar och behov av nya riktlinjer vad avser kommunens mark- och vattenanvändning.

Av handlingarna framgår att för att kunna hantera transporter av gods och personer behövs ny infrastruktur med åtgärder som fast HH-förbindelse, dubbelspår på hela Väst kustbanan, bra restider och tillräcklig kapacitet på Skånebanan. Länsstyrelsen anser dock inte att åtgärder som inte finns med i nu gällande ekonomiska planer ska användas som en planeringsförutsättning. Detta gäller exempelvis fast HH-förbindelse som därför inte kan utgöra en förutsättning för Stadsplan 2017 då någon sådan inte är beslutad och åtgärderna saknas i Trafikverkets åtgärdsplanering.

Kommunen har valt att hänvisa flera frågor till kommande planerings- och detaljplaneskeden vad gäller t.ex. buller och hänsyn till grundvattnet i känsliga områden. Samtidigt konstaterar Länsstyrelsen att den tänkta markanvändning som anges på markanvändningskartan är på en relativt detaljerad nivå. Vilka allmänna och statliga frågor som därför har sammanvägts eller som kvarstår för varje geografisk plats kan Länsstyrelsen inte utläsa. Länsstyrelsen kan därför inte på



samma detaljerade nivå som markanvändningskartan är redovisad bedöma om den markanvändning som föreslås kan komma att strida mot de intressen som myndigheten har att bevaka. Länsstyrelsens granskningsyttrande lämnar synpunkter på en mer övergripande nivå och blir en signal för vilka statliga intressen som kvarstår att bedöma vid kommande planläggning.

För ett flertal sakområden hänvisas till underlags-PM och i vissa fall specifikt att riktlinjer i dessa som gäller för kommande prövning. Länsstyrelsen tar inte ställning till dessa underlagsmaterial utan granskar enbart planhandlingen Stadsplan 2017 och dess ställningstaganden, riktlinjer och vägledning.

Länsstyrelsen vill i sammanhanget påpeka att det saknas konsekvensbeskrivning och avvägningar för att göra en bedömning avseende utpekade utredningsområden. Pågående markanvändning förutsätts fortsätta i dessa områden till dess att nu föreslagna förändringar och markanspråk bekräftas genom konsekvensbeskrivning och avvägning i samband med fortsatt översiktsplanering.

Redogörelse för ärendet

Enligt planhandlingarna är Stadsplan 2017 en helhetsbild för centralorten år 2035 och ska enligt handlingarna vara ett verktyg för att uppfylla vision Helsingborg 2035 och göra det möjligt att skapa en bra vardag med hög livskvalitet. Utgångspunkten är en befolkningsprognos med 175 000 invånare år 2035.

I Stadsplan 2017 föreslås nya utbyggnadsområden och förtätning inom befintlig bebyggelse med ca 12 750 bostäder samt att staden ska kunna ge ca 20 000 nya arbetstillfällen. Detta ska ske bl.a. genom förtätning som utgår från varje plats förutsättningar och med utgångspunkt i ett antal förtättningsprinciper. Helsingborg ska vara en tät stad med hög närhet. Vi ska i samverkan med andra aktörer arbeta med och underlätta för förtätning med kvaliteter i hela staden. Liknande verksamheter ska samlas till samma geografiska områden och ska även de blir tätare. Fler arbetsplatser förväntas uppstå i eller i anslutning till bostaden. En tät och hållbar stad ökar behovet av närhet till både offentlig och kommersiell service, och fler invånare innebär ökat behov av nya förskolor och skolor, möjlighet till fysisk aktivitet, rekreation och mötesplatser. Många offentliga funktioner kan samordnas. Den tekniska infrastrukturen som el, vatten och avlopp bedöms ha tillräcklig kapacitet. För att bli en tätare och mer klimatanpassad stad ska vi utveckla och förbättra vårt dagvattensystem så att det kan ta hand om mer vatten

Kommunen ska utveckla de mest yteffektiva och hållbara transportslagen gång, cykel och kollektivtrafik för att tillgodose bra tillgänglighet och närhet för alla. De stora biltrafikflödena ska styras till det övergripande nätet, och åtgärder i biltrafiknätet ska bidra till att minska bilens färdmedelsandel. I centralorten ska andelen hållbara resor med kollektivtrafik, cykel och gång öka från 45% (2013) till 71% till år 2035.



Länsstyrelsens synpunkter

Riksintressen

Planering i eller i anslutning till ett riksintresse måste ske med utgångspunkt i de värden som riksintresset representerar. Riksintressena och deras värdebeskrivning anger förutsättningarna för vad som är möjligt att göra på platsen. Översiktsplanen ska ge översiktlig vägledning för efterkommande beslut och tillståndsprövning och ange hur riksintressena ska tillgodoses, dvs hur den mark- och vattenanvändning som föreslås kan genomföras utan påtaglig skada på riksintresset värden som kan finnas på en specifik, geografisk plats.

Länsstyrelsen konstaterar att det i stora delar saknas en beskrivning av konsekvenserna för riksintressenas värden i relation till den markanvändning som pekas ut på markanvändningskartan. I sammanhanget påminner Länsstyrelsen om att det är de utpekade värdena som utgör ett riksintresse, inte dess avgränsning. Det innebär att åtgärder även utanför ett område utpekat som riksintresse kan påverka riksintressevärdena negativt.

Riksintresse för naturvård

Länsstyrelsen konstaterar att riksintresse för naturvård är utpekat inom områden som både består av bebyggelse och oexploaterade grönområden. Det saknas en beskrivning av var riksintressevärdena tar sina uttryck och i vilken mån de kan komma att påverkas av den markanvändning som pekas ut inom Stadsplan 2017. Det kan därför finnas åtgärder eller förändringar av befintliga bebyggelseområden såsom komplettering och förtätning som kan komma i konflikter med riksintressets värden. Detta gäller framförallt riksintresse för Råån med omgivningar.

- Sammantaget saknar Länsstyrelsen underlag för att göra en bedömning av om Stadsplanen tillgodoser riksintresse för naturvård på den detaljeringsnivå som markanvändningskartan redovisar. Frågan kan därför komma att kvarstå vid kommande prövningar.

Riksintresse för kommunikation

Stadsplan 2017 berör på olika sätt områden som är utpekade som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken (riksintresse för väg, järnväg, hamn och sjöfart). Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. För riksintresse för kommunikation är särskilt funktionerna utpekade. Nuvarande handlingar ger inga svar på vilken påverkan genomförande av Stadsplanen 2017 kan få för förändrad belastning på det statliga vägnätet, transporter till och från hamnen eller förändrade förutsättningar för verksamheter inom hamnen. Länsstyrelsen kan därför inte bedöma geografiskt var en negativ eller påtaglig skada kan komma att uppstå.



Stadsplan 2017 måste utgå från preciseringen av riksintresse Helsingborgs hamn även om det geografiskt ingår i FÖP H+-området. Då Södertunneln och Hamnleden inte kan förväntas genomföras under överskådlig framtid måste kommunen förhålla sig till den infrastruktur som finns med i beslutad åtgärdsplanering.

Frågan är vilka konsekvenser en tätare stad med fler människor, bostäder, service och verksamheter får för de funktioner som pekats ut i riksintresseanspråken. Stadsplan 2017 redovisar enligt Länsstyrelsens inte hur de konflikter kan hanteras som finns idag och som kommer fortsatt uppstå i framtiden mellan transportvägar till- och från containerhamn, fordonstransporter till- och från färjhamn, tunga kemikalietransporter till- och från olika industriverksamheter med konsekvenser för luftkvalitet, buller och säkerhetsrisker för boende och tillkommande boende inom Helsingborgs tätort.

- Länsstyrelsens bedömning är att handlingarna inte visar att genomförandet av Stadsplan 2017 tillgodoser riksintresse för kommunikation. Frågan kvarstår därför att pröva vid kommande planläggning och prövningar.

Riksintresse för kulturmiljö

Planens omfattning och inriktning mot såväl utbyggnad av nya områden som förtätning inom befintlig bebyggelse kommer få stor inverkan på Helsingborg och på de områden som pekats ut som riksintressanta för kulturmiljövården. Planen innehåller en rad riktlinjer som avser säkerställa att den komplettering som sker inte inverkar negativt på kulturmiljön i staden. I anslutning till respektive riksintresseområde finns ställningstaganden som särskilt syftar till att säkerställa att kvaliteterna i respektive område kan värnas och utvecklas när utbyggnad enligt planen sker och en fördjupad beskrivning av riksintresseområdet Helsingborgs stad har tagits fram av kommunen. För planområdet finns även en rad olika bevarandeprogram. I planen konstateras att hänsyn ska tas till bevarandeprogrammen och till den fördjupade riksintressebeskrivningen vid framtida förtätningar. Länsstyrelsen kan dock konstatera att åtgärder som efterfrågas i fördjupningen för att säkerställa riksintresset Helsingborg endast i vissa fall genomförts. Viktiga aspekter, så som att ta fram riktlinjer för förtätning inom den småskaliga lågstaden eller tydligare riktlinjer för säkerställande av värden i Tågaborg, saknas. Kommunen bör i kommande planprocesser överväga hur skydd i plan kan inrättas i de fall där så är önskvärt för att kulturvärdena ska skyddas.

Förtätningen avses ske utifrån de stadskaraktärer som definierats i underlagen, vilket ger en bra utgångspunkt för anpassning till kulturmiljöns värden.

Den centrala medeltida lågstaden samt centrum i Råå anges behöva en mer restriktiv hållning än staden i övrigt. Länsstyrelsen delar denna bedömning, men vill understryka att även höga byggnader utanför de riksintressanta områdena kan påverka värdena negativt.

- Länsstyrelsens bedömning är att planen tillgodoser riksintresse för kulturmiljövården under förutsättning att stadens egna riktlinjer och ställningstaganden rörande hänsyn och anpassning till varje specifik plats förutsättningar och värden följs i den kommande detaljplaneringen.

Riksintresse för totalförsvaret

I Helsingborgs kommun finns inga riksintressen för totalförsvaret som kan redovisas öppet. Inom kommunen kan de riksintressen som inte redovisas öppet framförallt påverkas av uppförande av höga byggnadsobjekt såsom master och vindkraftverk. Hela landets yta är samrådsområde för objekt högre än 20 m utanför tätort och högre än 45 m inom sammanhållen bebyggelse. Det innebär att alla ärenden avseende höga objekt måste skickas på remiss till Försvarmakten. Detta bör framgå av Stadsplan 2017

Risk för översvämning

Länsstyrelsen anser att för t.ex. vattenhantering, översvämning och behov av förändringar i VA-nätet redovisas utmaningar och behov av åtgärder. Lämplig plats för dessa åtgärder redovisas också tydligt på markanvändningskartan. Genomgående är det däremot mer oklart i vilket sammanhang eller i vilka processer dessa åtgärder ska förverkligas. Det är också oklart vilka funktioner eller förändringar som utgör förutsättningar för den kommande bebyggelseutvecklingen. Kommunen bör i Stadsplan 2017 ange när planerade åtgärder senast måste vara klara för att inte öka risken för översvämning för befintlig och kommande bebyggelse.

- Länsstyrelsens bedömning är att frågan om risk för översvämning kvarstår att pröva vid kommande planläggning och prövningar.

Miljö kvalitetsnormer (MKN)

MKN för vatten

Länsstyrelsen bedömer att med föreslagna förändringar och utbyggnad av VA-system och åtgärder för bl.a. dagvattenhantering kan förutsättningar skapas för att MKN vatten inte påverkas negativt av den bebyggelseutbyggnad som Stadsplan 2017 föreslår. Genomgående är det däremot mer oklart i vilket sammanhang eller i vilka processer dessa åtgärder ska förverkligas.

- Länsstyrelsens bedömning är att frågan om MKN för vatten innehålls kvarstår att pröva vid kommande planläggning och prövningar.

MKN för luft

Miljö kvalitetsnormerna för luft en faktor som kan påverkas negativt av ökad trafik. I Stadsplan 2017 görs bedömningen att den inte försämrar möjligheten för transporter till hamnen under förutsättning att målen för färdmedelsfördelningen uppnås, eftersom det innebär att kapacitet



frigörs för godstransporter och andra varutransporter. Om färdmedelsfördelningen inte uppnås kan det därför få konsekvenser för staden att innehålla miljö kvalitetsnormerna för luft

- Länsstyrelsen bedömning är att frågan om miljö kvalitetsnormer för luft kan komma att aktualiseras vid kommande planläggning och prövningar.

Hälsa och säkerhet

Flera frågor som rör hälsa och säkerhet hänskjuts till kommande planering, såsom buller och risk. Områden som är innehåller markföroreningar framgår inte av handlingarna. Dessa frågor kan komma att få konsekvenser för möjligheten att genomföra stadsplanen, men kan också innebära begränsningar för möjligheten att utveckla verksamheter kopplade till bl.a. hamnområdet som ligger utanför Stadsplanen geografiska avgränsning. I sammanhanget ser Länsstyrelsen även en risk att avloppsreningsverket på nuvarande tillstånd inte kan klara den ökade näringsbelastning som ett ökat invånarantal på 175,000 personer kommer att innebära.

- Länsstyrelsen bedömning är att frågor som rör hälsa och säkerhet kvarstår att hantera vid kommande planläggning och prövningar.

Beslutande

Detta yttrande har beslutats av länsöverdirektör Ola Melin. I den slutliga handläggningen har enhetschef Kajsa Palo deltagit. Planhandläggare Hanne Romanus har varit föredragande. Detta beslut har bekräftats digitalt och har därför ingen namnunderskrift.

Ola Melin

Hanne Romanus