



LUNDS
UNIVERSITET

H+

- den toleranta staden

H+ the tolerant city

Milma Rantamäki

Innehållsförteckning

Inledning.....	2
Syfte och frågeställning.....	2
Avgränsningar.....	2
Teori.....	3
Landskap som ideologi.....	3
Gentrifiering som urban strategi.....	4
Kreativa klassen	5
Metod och material.....	6
Helsingborgs bakgrund.....	7
Norr och Söder.....	8
Arbetare och borgare.....	9
Identiteter.....	11
Handeln i Helsingborg.....	11
Analysdel.....	12
Framtidsbild 2035.....	12
Tre profilområden.....	12
ÖP 2010.....	14
H+.....	15
De fem delområdena.....	16
De gränsande områdena till H+.....	18
Visionerna.....	20
Drömmen om en sammanhållen stad.....	21
H+ ledstjärnor.....	23
H+ miljöprofil.....	24
H+ i Öresundsregionen.....	24
H+, för vem?.....	27
Medborgardialogen i Helsingborg.....	28
Södertunneln.....	29
Slutsats.....	30
Sammanfattning.....	32
Källförteckning.....	33

Inledning

”Helsingborg är en stad som drar till sig människor från andra delar av Sverige och världen samt är öppen för den mångfald av kulturer och livsstilar som det innebär. Kraften i mångfaldens Helsingborg kommer från människorna i staden. Den kreativa staden är en stad som skapar innovation, tolerans och talanger.” (Helsingborg, 2008).

Helsingborg har länge präglats av integrationsproblem. Staden är tydligt delad i två delar med Trädgårdsgatan som distinkt gräns. Den norra delen är den socio-ekonomiskt starkare delen medan den södra delen av Helsingborg beskrivs som Helsingborgs baksida med hög arbetslöshet, integrationsproblem och kriminalitet (Högdahl, 2007, ss 7-8). Genom att bygga ett nytt område i Helsingborg, H+, vill man få bort den tydliga barriären mellan Norr och Söder genom att integrera stadsdelen Söder i centrum (Helsingborg, 2011, s. 8). Tågspåren och motorvägen skapar dessutom en tydlig barriär mellan öst och väst (Fig. 1). På den västra sidan om spåret ligger idag industribyggnader, hamnverksamhet och bostadsområdet, Planteringen. För att minska denna tydliga barriär ska man bygga ner järnvägen under marken, Södertunneln. H+ kommer att ligga väster om spåret och kommer att skapa ett havsnära boende, där kommer också att finnas kontor och andra verksamheter. Hamnen kommer att bli kvar och utmaningen blir att få H+ att samexistera med den (Helsingborg, a). Södertunneln är en förutsättning för att H+ området ska bli av, men det projektet har ännu inte fått klartecken utan beslutet har senarelagts. H+ har en fördjupad översiktsplan som är antagen i kommunfullmäktige 23 november år 2011. H+ ska bli en ny stadsdel i Helsingborg som ska binda samma staden och attrahera nya invånare och verksamheter, samt fortsätta den förändring av Helsingborg som pågått sedan byggandet av Norra Hamnen i samband med bomässan H 99 (Helsingborg b). Jag kommer att använda mig av Neil Smiths teori, som handlar om att gentrifiering har blivit en urban strategi. H+ området byggs in i staden som en ny ideologi. Landskapet har en stor betydelse och jag kommer använda ideologier i landskap som en teori. Man vill bygga en stadsdel som lockar till sig den kreativa klassen och därför har jag också använt mig av Richard Floridas kreativa klass.

Syfte och frågeställning

Syftet är att belysa segregationen i Helsingborg och se på vilket sätt det nya stadsutvecklingsprojektet, H+, kan tänkas minska den, samt att undersöka på vilket sätt stadens attraktionskraft kan komma att förändras på grund av det nya H+ området.

- Vilka visioner byggs H + på?
- På vilket sätt förändras synen på staden?
- Vem kommer den nya stadsdelen vara till för?

Avgränsningar

Jag kommer endast att ta upp H+ området och de angränsande områdena som ingår i den fördjupade översiktsplanen av H+. Det gäller alltså främst områdena,

Södra hamnen-Oceanpiren, Södra hamnen-Knutpunkten (Helsingborg centralstation), Söder-Universitetsområdet, Husarområdet och Gåsebäck. Men också Ramlösa station, Planteringen, Miatorp, Hamnen och Kopparverkshamnen som kommer påverkas av exploateringen av H+ (Fig. 2). De pågår andra stadsförnyelseprojekt i staden exempelvis, DrottningH, men H+ området är absolut störst till ytan mark som man exploaterar i staden och dessutom ligger området intill Söder som är den socioekonomisk svagare delen av Helsingborg. Genom att göra en satsning intill Söder vill man lösa integrationsproblematiken som länge präglat Helsingborg. Uppsatsen centrala begrepp är landskapet som inbyggd ideologi och den kreativa klassen.

Teori

Landskap som ideologi

Mike Crang skriver om att landskap är något som reflekterar samhällets kultur, föreställningar, teknologier och metoder. Landskapet speglar det som händer och som har hänt på en plats. Landskapet kan ses som en palimpsest, ett block med uttraderad och överskriven text. Landskap har förändrats genom att man har tagit bort och lagt till. I landskapet samlas kulturella minnen, vissa används fortfarande medan andra endast är rester av gammal kunskap. Landskap kan också läsas som en text, symboler talar om vilka tankar och uppfattningar människor på platsen har och har haft. Nya byggnader kan visa hur en plats förändras (Crang, 1998, ss 22-41). Atkins, Simmon och Roberts (1998) skriver att landskap förmedlar makt, som stärker och bevarar de kulturella normer och klasstrukturer som finns. Ett landskap sätter de fysiska och psykiska förutsättningarna för människorna som lever i landskapet. Nazi-Tyskland och Sovjetunionen är exempel på landskap där byggnader, monument och transportsystem var väldigt utmärkande. Landskapet var symboler för statens makt och landskapet förtryckte människor (Atkins, Simmons & Roberts, 1998, s. 224).

Don Mitchell skriver om nya grundregler för att läsa landskapet. Det grundar sig på Peirce Lewis sju axiomer om landskap. Mitchell skriver att landskapet är aktivt producerad och handlar om allmän vilja. Landskapet kan förändras och formas genom sociala processer som exempelvis lagar och uppror. Vissa platser kan bli symboler för vunna segrar. Ett landskap är eller har varit funktionellt, platserna existerar av en anledning i samhället. I kapitalistsamhället är landskapets funktion att utvinna kapital eller exploatera landskapet för att kunna utvinna kapital. Man kan se att landskap inte bara har kulturell mening utan också ideologisk mening. Klassrelationer och elitmakt förvaras och produceras i landskapet. Landskap både uttrycker och visar skillnader mellan de landskap olika människor lever i. Ideologisk förklarar det hur människor lever och vad de behöver. Landskapet är en plats av och för identitet. Ideologier och estetik kan exempelvis rättfärdiga gentrifiering. Historien bakom ett landskap kan förstärka identiteten och historia spelar en viktig roll i landskapet då det förvarar minnen, både individuella och kollektiva. Landskap är också makt, exempelvis är investeringar i landskapet, hyresnivåer och design olika former på maktutövning i landskapet. Makt kan också förändra landskapet genom att exempelvis radera ut historia eller utplåna protester. Landskap har stor makt över ideologi, genom landskap kan makten få ideologin att kännas självklar. Landskapet är dock något fysiskt och bestående

medan ideologin är övergående och kortlivad, vilket gör att ideologin kan leva kvar länge genom landskapet. Landskapet påverkar också hur människor beter sig och dess mobilitet. Om man exempelvis bygger motorvägar signalerar man en bilkultur och samtidigt utesluter vissa människor som inte har tillgång till bil. Landskapet markerar social rättvisa och visar vilket samhälle man lever i, exempelvis under 1990-talets högkonjunktur växte orättvisorna snabbt i USA. Människor flyttade ut till förorterna där alla hus såg exklusiva och likadana ut och golfbanorna bredde ut sig. Samtidigt förföll innerstäderna, gatorna utrustades med säkerhetskameror, affärer slog igen, fasaderna föll sönder och kyrkorna behövde mer plats åt soppköken. (Mitchell, 2008, ss 29-45).

J, Duncan och N, Duncan skriver också om hur landskap är en tillgång för de människor som har pengar och makt att kontrollera landskapet. Man rättfärdigar segregation genom att skylla på estetik. De tar upp exemplet Bedford i New York, där rika människor skyddar sin omgivning genom regler, det tar exempelvis väldigt många år att få ett bygglov och endast väldigt välbärgade människor har råd att gå igenom en sådan lång process, tomterna är också väldigt stora och därmed väldigt dyra, dessutom försöker man bevara den idylliska platsen genom att skapa naturreservat. Detta är ett enkelt sätt att legitimera exkludering av människor och befästa en elitklass. Exkludera ersätts av ordet exklusiv. Man lyckas skapa en hegemoni genom att man strukturerar ut möjligt motstånd. De dominerande klasserna blir de mest betydelsefulla. (Duncan&Duncan, 2001, ss 387-406).

John Allen skriver om en omslutande makt (ambient power) som handlar om en makt som inte fysiskt exkluderar människor genom exempelvis vakter, grindar och övervakningskameror, utan en känsla av att inte vara välkommen om man inte exempelvis är på en plats för att konsumera. Platsen är öppen för alla, men inkluderar endast de människor som man vill ska vara där. Man exkluderar människor genom arkitektur, symboler och själva atmosfären på platsen. Allens exempel är Sony center på Postdamer platz i Berlin som inte är stängt eller bevakat av vakter utan är ett helt öppet torg, som inte är avskuret från resterande gator, men trots det känns som ett privat område. Allen menar att platsen förför människor till konsumtion och om man inte konsumerar på platsen känner man sig exkluderad. (Allen, 2006, ss 442-446).

Gentrifiering som urban strategi

Neil Smith skriver att gentrifieringen i Europa och Norra Amerika gick in i sin första fas på 1950-talet, då var den oplanerad och småskalig. Under 1970- och 1980-talet blev gentrifieringen mer omfattande och under 1990-talet blev gentrifiering fast förankrad i stadspolitiken. Den blev generaliserad som en global urban strategi. På 1960-talet var gentrifiering ovanligt. Smith skriver att de endast var några få unga hipa yrkesmän som vågade flytta in bland arbetarklassen, men i slutet av 1900-talet hade gentrifiering blivit ett mål för den brittiska stadspolitiken. Regeringar och kommuner samarbetade med företag och gentrifieringen blev planerad och systematiserad. Gentrifieringen började i städer som London, New York och Sydney, men finns idag i alla städer, exempelvis tidigare industristäder som Cleveland och Malmö. Globaliseringen har påskyndat gentrifieringens spridning och flera städers centrumkärna har gentrifieras för att stadens ska kunna konkurrera mot andra städer. Samarbete mellan privata aktörer

och lokala offentliga aktörer har intensifierats och resulterat i större, mer exklusiva och mer symboliska stadsutvecklingsprojekt, exempelvis Barcelonas kustlinje. En annan aspekt av gentrifiering är att samma globala företag utvecklar områden i olika delar av världen, exempelvis är det ett kanadensiskt baserat företag som lett utvecklingen av Canary Wharf i London och Battery Park City i New York. Gentrifiering har resulterat i att bostadspriserna närmast centrum stiger och områden strax utanför centrum också blir föremål för gentrifiering. Hur detta sprider sig påverkas av allt från arkitektur, grönområden och närhet till vatten. Gentrifiering har gått från att bara gälla bostäder till att gälla hela områden av städer, som utvecklas till stora komplex med shopping, restauranger, kulturella verksamheter, torg, rekreationsområden, produktion och arbetstillfällen. Fastighetsutveckling har blivit stadens mest produktiva ekonomi och legitimeras genom att de skapar mer arbetstillfällen och skatteintäkter (Smith, 2002, ss 437-446).

Kreativa klassen

Richard Florida skriver om den kreativa klassen, en ny klass som växt fram i samhället. Det är bland annat vetenskapsmän, ingenjörer, musiker och konstnärer som ingår i den kreativa klassen. Florida skriver att på samma sätt som jordbruket övergick till industrisamhället övergår nu samhället i ett nytt skifte som består av mänsklig intelligens, kunskap och kreativitet. I denna nya era är det omoraliskt och ekonomiskt oacceptabelt att låta människor syssla med rutinmässiga arbetsuppgifter (Florida, 2006, ss 10-13). För att kunna attrahera den kreativa klassen som kan generera innovationskraft och stimulera ekonomisk tillväxt måste en plats ha tre T:n. Dessa tre T:n är Teknologi, Talang och Tolerans (Florida, 2006, s. 295). Där det finns stark ekonomisk tillväxt finns också höga koncentrationer av högtbildade människor. Florida mätte andelen invånare som hade högskoleexamen, hur många patent per capita det fanns (innovationsindex), hur många människor som tillhör den kreativa klassen och hur stor och hur hög koncentrationen var i en regions tillväxtsektor, exempelvis mjukvaruproduktion (högteknologiindex). Florida kom fram till att teknologi och talang påverkar varandra och en hög koncentration av innovation och högteknologisk näring finns där det finns talang och medlemmar ur den kreativa klassen (Florida, 2006, ss 298-299). Toleransen handlar om hur många invandrare, homosexuella och bohemer det finns i en region. Invandrare är viktiga för regional tillväxt. Floridas Gayindex mäter hur många homosexuella som finns i området och Floridas Bohemindex mäter bland annat antalet musiker, författare, konstnärer, designers, regissörer, dansare och fotografer som det finns i ett område. Är de många tyder det på att samhället i regionen är öppen för alla typer av människor (Florida, 2006, ss 303-310). Homosexuella och bohemer tenderar att vara mer innovativa och ekonomiskt starka. De får inte regioner att växa, men deras närvaro visar på en öppenhet, vilket främjar kreativiteten. Homosexuella signalerar att det är en spännande stad där människor kan vara sig själva, ensamma kvinnor anser dessutom att dessa platser är mer trygga. Framgångsrika regioner välkomnar alla sorters människor (Florida, 2006, ss 14-15).

Platsen är viktig, då företagen och arbetstillfällena följer människorna. Platsen var viktigare än tillgången på arbete, när nyutexaminerade fick välja var de ville

bosätta sig i en enkät som publicerades i Wall street journal. Platsen är den viktigaste ekonomiska och sociala enheten (Florida, 2006, ss 14-15). Florida menar att människor väger samman fler faktorer än bara tillgång på arbete när de ska flytta. Arbetet är inte längre den främsta anledningen till att människor flyttar, den kreativa klassen flyttar från traditionella företagssamhällen och arbetarklasssamhällen till kreativa centra. Dessa kreativa centra har inte naturtillgångar eller stora transportleder som traditionella företagssamhällen. De lyckas eftersom kreativa människor trivs och vill bo där. Kreativa människor värdesätter öppenhet, mångfald, högkvalitativa bekvämligheter och upplevelser och söker bekräftelse för sin identitet (Florida, 2006, s. 262). Företagen flyttar efter och startas på platser där det finns talangfulla, kreativa och kunniga människor, inte tvärtom (Florida, 2006, s.24). Det har alltid funnits kreativa människor som dragit sig till kreativa platser, exempelvis till Aten, Florens, London och San Francisco Bay. Framgångsrika plaster är flerdimensionella, de finns flera näringar och många demografiska grupper. Vi lever i en ekonomi som drivs av mänsklig kreativitet, kreativiteten är den avgörande konkurrensfördelen (Florida, 2006, ss 31-33). Enligt Florida leder tolerans och mångfald till att städer och regioner kan dra till sig kreativa människor med olika typer av kunskap och idéer, vilket leder till innovationskraft, som i sin tur leder till nya högteknologiska verksamheter, som genererar fler arbetstillfällen och ekonomisk tillväxt (Florida, 2006, s. 296).

Jamie Peck kritiserar Florida i artikeln *Struggling with the creative class*. Han skriver bland annat att Floridas teori om den kreativa klassen har spridit sig genom hela världen. Alla vill locka till sig den kreativa klassen och att välkomna en kreativ befolkning har blivit den största uppgiften för dagens städer. Florida ignorerar de personer som ska serva den kreativa klassen. Den kreativa klassen behöver en serviceklass som kan hålla butiker och kaféer öppna dygnet runt. De två tredjedelar av samhället som inte tillhör den kreativa klassen ska, enligt Florida, dras in i den kreativa klassen. Frågan kvarstår då om vem som ska förse den kreativa klassen med service. Florida får också stark kritik för att de finns stor ojämlikhet inom kreativa städer, exempelvis stora inkomstskillnader. Peck skriver också att Florida är skeptisk till statliga metoder, vilket skapar ännu mer otrygghet för den socio-ekonomiskt svaga delen av befolkningen. Peck kritiserar även Floridas sätt att mäta kreativitet och andra index på. Han använder sig av opålitliga, källor, intervjuer och fokusgrupper. Peck visar exempelvis på att städer som Florida anser vara kreativa förlorare faktiskt är städer där befolkningen ökar, arbetslösheten minskar och där framgångsrika företag bildas. (Peck, 2005, ss 740-761).

I radioprogrammet *Nya vågen* säger Richard Florida att man måste lyckas med att få med alla människor i en teknologi- och idé driven ekonomi. Lyckas man inte med detta så växer klyftorna och ekonomin urholkas. En del människor känner sig inte delaktiga i framgångssagan och det har Florida nu insett. Florida ser redan idag ett klasskrig i USA. ¹

Metod och material

Jag har gjorde en semi-strukturerad intervju med fyra politiker i Helsingborg. Jag

¹ Radio P1 den 1 maj, 2012

ställde frågorna och lät sedan respondenten svara fritt. Mitt syfte var att ta reda på sådan information som inte kommer fram i texterna, samt att förstärka texternas innehåll. Jag hade elva frågor som jag utgick ifrån och som jag ställde till samtliga respondenter. Ibland ställde jag följdfrågor, då svaren inte alltid var tydliga. Mina intervjuer varade i cirka 30 minuter och jag hade bokad tid i förväg med samtliga politiker på deras kontor. Samtliga intervjuer spelades in med tillåtelse från respondenterna. Politikerna var väl medvetna om att deras ord skulle användas, vilket kan ha hämmat dem från att prata helt fritt och personligt, men det var dock i deras yrkesroll som politiker jag ville intervjua dem och inte som privatpersoner. Jag ville få reda på hur man tänker politiskt kring H+. Fördelarna med intervjuer är att man får djupare information som inte går att tillgå i dokumenten av H+. Nackdelen med intervjuer är att det är tidskrävande att transkribera och sammanställa resultatet. (Denscombe, 2009, ss 231-269). Maria Winberg-Nordström är folkpartist och har arbetat i kommunen under en längre tid. Hon har varit kommunalråd sedan år 2002 och varit med i H+ utvecklingen från början. Maria Winberg-Nordström satt även med i Söderdelegationen, föregångaren till H+ delegationen. Hon ställde upp på en intervju den 26 april och senare samma dag kunde jag också intervjua Anna Jähnke som är moderat och nyinflyttad i kommunen. Hon är nytt kommunalråd i Helsingborg och blev miljönämndens ordförande vid årsskiftet 2010/2011. Jag tyckte det var intressant att ta med en erfaren och en ny helsingborgspolitiker, då de kan ha olika syn på staden. Den 3 maj fick jag en intervju med Mikael Skoog som är socialdemokrat och har arbetat som politiker i kommunstyrelsen i 1,5 år. Tidigare har han arbetat i kommunen som politiker i stadsrevisionen och har därmed varit inblandad och följt utvecklingen i H+ området sedan år 2006. Han tog jag med då han sitter i oppositionen och också är medlem i H+ delegationen. Dessutom fick jag ett e-post svar från Peter Danielsson, då han tyvärr inte hade tid att ställa upp i en personlig intervju. Han är moderat och kommunstyrelsens ordförande sedan år 2006 och har arbetat med H+ utveckling sedan dess. Dessa fyra politiker valde jag, då de alla sitter i H+ delegationen, som är det beslutande organet i projektet, och för att de valda politikerna har god insyn i projektet. Jag valde politiker medvetet från tre olika partier för att se om det fanns några skillnader. Jag valde dessa tre partier, då de har flest mandat i Helsingborg. Anledningen till att jag valde två moderatpolitiker var för att jag misstänkte redan från början att Peter Danielsson skulle ha ont om tid. Utdrag från intervjuerna kommer presenteras i analysen och jag har valt att ta med längre citat för att visa att inget tagits ut ur sitt sammanhang, samt för att läsaren ska få en bättre bild av vad politikerna sagt. Jag har använt mig av litteratur från Helsingborgs stads hemsidor och offentliga dokument. Jag anser därför att dessa är tillförlitliga. Historisk bakgrund har jag hämtat av Johannesson som är en känd Helsingborgs historiker samt av Högdahl vars bok är utgiven av Helsingborgs stad.

Helsingborgs bakgrund

Här följer en historisk bakgrund om Helsingborg, då den är viktig för att förstå hur djupt rotad segregationen i Helsingborg är. Helsingborgs stad grundades redan år 1085. I början av 1800-talet var Helsingborg Skånes sjätte största stad i befolkningmängd, år 1850 bodde det 4140 invånare i Helsingborg. Femtio år senare bodde det 24 670 invånare i staden, en stor befolkningsökning som berodde på en stor inflyttning till staden, på grund av industrialiseringen i slutet

på 1800-talet. Människor flyttade till Helsingborg för att arbeta i hamnen och i fabrikena. Staden växte och stadsbebyggelsen trängde långt över de gamla stadsgränserna. Arbetstillfällena i Helsingborg fanns framförallt i hamnverksamheten, men också bland annat lerkärlsfabriken, gjuteri och gummifabriken (Tre Torn). I slutet av 1800-talet byggdes tre olika järnvägar med Helsingborg som ändstation, Eslöv-Landskrona-Helsingborg, Hässleholm-Helsingborg och Göteborg-Halmstad-Ängelholm-Helsingborg. År 1832 invigdes hamnen i Helsingborg, då förvaltades hamnen av staten, men år 1863 övertog Helsingborg förvaltningen. Hamnens trafik ökade och man byggde ut hamnen. Under början av 1900-talet blev man tvungen att bygga ut hamnarna ytterligare då ångfartygen krävde större plats. Helsingborg ägde 90 ångfartyg och 30 segelfartyg och var Sveriges tredje sjöfartsstad efter Göteborg och Stockholm, Malmö låg på en fjärde plats. Efter första världskriget byggdes Oceanhamnen utanför de äldre hamnarna. Efter andra världskriget utvidgades hamnen igen och Sydhamnen stod klar år 1962. Tung lastbilstrafik och containertransporter fick ökad betydelse, Västhamnen byggdes och stod klar år 1985. Cirka åtta kilometer kaj gör Helsingborgs hamn till en av de två största containerhamnar, den andra är Göteborg. Helsingborg fick spårvägar år 1903 och år 1928 sin första kommunala busslinje. På 1930-talet byggdes busslinjerna ut för att kunna komplettera spårvägarna. Andra världskriget satte stopp för vidareutveckling av busstrafiken, då det blev brist på olja, bensin och gummidäck. Efter kriget, under 1950-talet, kunde dock bussresandet öka, dessutom tog privatbilismen över allt mer. Spårtrafiken stagnerade och dagen innan Sverige gick över till högertrafik gick de sista spårvagnarna, därefter tog bussar och bilar över helt. (Johannesson, 1987, ss. 200-245).

Norr och Söder

Trädgårdsgatan som går genom centrala Helsingborg bryter staden i två delar, Norr och Söder. Det är en gräns som på något sätt alltid funnits där och människorna i staden måste vänja sig vid den. Trädgårdsgatan skär en gräns mellan fattiga och rika, det fina och det fula, det svenska och det osvenska, det tråkigt traditionella och det kreativt kaotiska och rörliga (Fig. 3). (Högdahl, 2007, s.7).

Under industrialiseringen på 1800-talets första hälft effektiviserades jordbruken och befolkningens dödlighet minskade. Många torpare flyttade därför in till staden, de flyttade in i de nordöstra och södra delarna av Helsingborg. I början var de nordöstra delarna av Helsingborg, Stattena, som beboddes av arbetarna och det var också där som fabrikena låg, eftersom det fanns vattenkraft där. Under slutet av 1800-talet ansågs Stattena vara den mest problematiska delen av staden. I mitten på 1800-talet infördes vattenledningssystem i Helsingborg, men inte på Stattena. Stattena sågs som en stadsdel nedsmittad med epidemiska sjukdomar och ansågs därför utgöra ett hot mot resten av staden. År 1859 uppfördes ett gasverk på Söder, industrierna flyttade då ner till Söder på grund av att de gamla vattendrivna industrierna hade blivit omoderna, man använde ånga istället. Söder låg dessutom nära järnvägen som var en viktig transportled för den tunga lasten, även hamnen låg nära. Sandmarken var billig och platt och Söder var ett bättre alternativ för industrierna. Stadsdelen förtätades okontrollerat, man försökte att upprätta stadsplaner, men de slogs ned av fastighetsägarna. Kring sekelskiftet

fanns det bostäder, verkstäder, kontor, fabriker, butiker, badhus, skolor, krogar och en kyrka i stadsdelen, Söder var lika stort som hela den gamla stadskärnan. Stadsparken, på den södra sidan av Trädgårdsgatan, skiljde redan då Söder från den gamla stadskärnan. Då hette området Bollbrolyckan och var en åkermark. Man ville bygga igen mellanrummet som fanns mellan Söder och stadskärnan, men istället uppfördes en park, Krookska planteringen eller Stadsparken, som den än idag heter. (Högdahl, 2007, ss 25-26, 29,32).

Staden växte utanför de gamla stadsgränserna och det tillkom nya stadsdelar. Under 1850-talet bestod bebyggelsen i Helsingborg av korsvirkeshus på en eller två våningar. Efter år 1870 började man bygga hyreshus på flera våningar för att spara på tomtmarken. Under samma tid lades alltså de nya fabrikena, som utvecklades i snabb fart, söder om Trädgårdsgatan. Området utvecklades till ett renodlat industriområde med arbetarkvarter, detta område kallades först Södervärn. Söder tog emot de inflyttade arbetarna, men några flyttade också in på de trångbodda delarna av norra Helsingborg. För de som bodde i den gamla stadskärnan var Söder ett okänt och spännande området. På Söder bodde timmermän, murare, småhantverkare och järnvägsmän. Dessa arbetarhushåll var beroende av männens arbetsförtjänst, men kvinnorna och de äldre barnen försökte dryga ut inkomsterna med tillfälliga sysslor och genom att hyra ut rum till inneboende. Familjerna bestod ofta av unga människor med många barn, trångboddheten var stor. År 1950 bodde det 71 572 personer i Helsingborg och var då Sveriges femte största stad i befolkningmängd. (Johannesson, 1987, ss. 200-245).

Arbetare och borgare

Det fanns ett tydligt klassamhälle i Helsingborg där arbetarna bodde på Stattena, men främst, på Söder och borgarna bodde i den gamla stadskärnan. I slutet på 1800-talet fanns det dock ett mellanskikt i staden som hade förgreningar både uppåt och nedåt i hierarkin, dessa var hantverkarna på Söder. De som var mest anlitade kunde nå högt upp i hierarkin och levde ganska gott ekonomiskt, men de fattiga hantverkarna räknades som lika mycket värda som fabriksarbetarna. Arbetarrörelsen fick ett fast grepp på Söder, mycket tydligare än på Stattena, därför blev Söder ett hot mot det borgerliga Helsingborg. Arbetarna blev ett hot då de krävde högre löner, rösträtt och sociala förmåner. Fackföreningarna beskrevs av borgarna som kriminella rörelser som tvingade arbetsvilliga att strejka. För arbetarna blev Söder en ideologisk plats som bar på en förhoppning om en bättre framtid (Högdahl, 2007, ss 40-47). Redan innan Söder uppkom, på 1800-talets början, hade stadens centrumkärna varit uppdelad i Norr och Söder. De som bodde söder om Stortorget var hantverkare och de som bodde på norra sidan var Helsingborgs köpmän. När Trädgårdsgatan sedan byggdes i slutet av 1800-talet flyttade Norr sina positioner söderut för att hela den gamla stadskärnan skulle tillhöra Norr. Medvetenheten om sin klasstillhörighet har varit stark och även förankrad geografiskt. Högdahl undrar om det någonsin har funnits en klassmässigt neutral yta i Helsingborg. Vid slutet av 1800-talet ansågs Söder utgöra ett stort hot mot borgerligheten. Borgarna ville skydda sig och man började därför att bygga Tågaborg. Tågaborg är ett område som ligger norr om den gamla centrumkärnan, här byggdes flotta villor dit borgarna från centrumkärnan flyttade. Trots att de bodde en del från stadens mellanskikt i Tågaborg så förknippades

stadsdelen med de bättre bemedlade människorna i staden. Den gamla centrumkärnan var fortsatt borgerlig i förhållande till Söder, men där rörde sig alla typer av människor. Det blev en tydlig uppdelning mellan stadens mer exklusiva stadsdelar i Norr och stadsdelen Söder som bestod av industrier, arbetare och bangårdar, detta förstärktes sedan genom hela 1900-talet. Det blev en typ av ideologisk maktkamp mellan Norr och Söder. Stadsutvecklingen, politiska åtgärder och handlingar har ofta legitimerats på grund av gränsen mellan Norr och Söder. Ett exempel är Konserthuset som år 1932 byggdes i Norr för att skapa en motvikt till arbetarnas Folkets hus på Söder (Högdahl, 2007, ss 52-53, 55-57). Dagens H+ område legitimeras med att man vill bygga bort integrationsproblematiken mellan Norr och Söder. Trädgårdsgatan symboliserar och befäster den ideologiska konflikten som funnits genom en lång tid.

Under 1960- och 1970-talen försökte man modernisera Söder precis som på så många andra håll i Sverige. Det var miljonprogrammets era och det skulle byggas en miljon nya bostäder i Sverige under tio år för att råda bot på trångboddheten i städerna. Man skulle modernisera och riva det som var gammalt. (Högdahl, 2007, s, 64) I Helsingborg ville man modernisera Söder så att de kom upp i samma standard som Norr och man ville till och med lyckas bättre för att kunna visa upp folkhemmet och arbetarklassens framgång i samhället. I Helsingborg lyckades man inte med att suddas ut gränsen mellan Norr och Söder utan i stället uppstod en ny barriär mellan öst och väst, mellan innerstad och ytterstad. Människor flyttade ut i de nybyggda förorterna Dalhem och Drottninghög. (Högdahl, 2007, ss 68-69). Många av arbetarna på Söder flyttade ut från området. På Söder var det ganska billigt att bo och enkelt att hitta en bostad och många av de nyanlända invandrarna bosatte sig på Söder (Högdahl, 2007, ss 65-66).

Norra Hamnen i Helsingborg var för ett tiotal år sedan en del av industristaden Helsingborg men är idag ett attraktivt bostadsområde med sundsutsikt. (Högdahl, 2007, s. 9). H+ området, är ett mycket större område än Norra hamnen. För att H+ ska bli en förlängning av Söder kan inte H+ området utvecklas på samma sätt som Norra hamnen gjordes. Norra hamnen är ett exklusivt område och både prisnivån och medelåldern är hög (Högdahl, 2007, s.79). Norr beskrivs i dag som ett lugnt område med närhet till naturen, det bor få människor med invandrarbakgrund och stadsdelen ses som stängd och intolerant. Söder beskrivs som ett mångkulturellt samhälle som både beskrivs som positivt och negativt, några säger att invandrarna är för många och att de svenska butikerna inte finns kvar i stadsdelen medan andra hyllar det rika utbudet av internationella varor. Söder kan också ses som en ankomsthall till Helsingborg, där måste man visa sin kapacitet inom kultur och ekonomi innan man får möjlighet att ta sig vidare till andra stadsdelar (Högdahl, 2007, ss 70-71, 91, 99). I min intervju med politikern Anna Jähnke framgick det att även när hon skulle bosätta sig i Helsingborg fick hon råd om var hon skulle bo:

”Det är ju lite uppdelat, jag kommer inte från Helsingborg själv, men när jag flyttade hit fick jag det förklarat för mig liksom var man då skulle bo och inte bo. Det går ju som en barriär i den här staden som är, nu är den ju synlig för att man känner till den, men när man flyttade hit hade man ju inte exakt koll på vilken sida man ska bo på så”²

2 Intervju med Anna Jähnke, den 26 april, 2012

Identiteter

Platsen och berättelserna om den är viktig för stadens identitet. Norr och Söder har skapat två olika identiteter som ger stor betydelse åt invånarnas identiteter. Människor söker sig ofta till platser som kan förstärka deras identitet. Platser status och identitet har ofta en tröghet som gör det svårt att förändra den. Det krävs ofta lång tid och att nyinflyttade människor anländer till platsen, då de inte är präglade av det som tidigare har hänt. Invånarna är mycket viktiga i skapandet av en identitet för en stad, staden drivs och skapas av dem som lever och verkar i den. Det är viktigt att skapa positiva bilder av platser för att staden ska kunna locka till sig turister, företag och studenter. Identiteter är dock djupt rotade och är svåra att förändra bara genom en ny slogan eller reklamkampanj. En image för en stad är vad staden vill vara medan identiteten är något som staden i själva verket är. Man kan försöka påverka människors uppfattning om en stad/plats genom image-bygge, men om det ligger för långt i från den identitet som redan finns kan det leda till att invånarna inte känner sig delaktiga i det som pågår.

Trädgårdsgatans gräns upprätthålls av helsingborgarna själva, då den är en del i människors självidentifikation (Högdahl, 2007, ss 16-18, 98). Trädgårdsgatan är en symbol för den gräns i landskapet som skiljer två ideologier åt, arbetarklassen och den borgerliga ideologin.

Högdahl skriver att under de senaste tio åren har gamla arbetarklasstadsdelar runt om i Europa, däribland Söder, fått ett romantiskt skimmer över sig. Dessa områden har blivit förespråkare för fördelarna med ett mångkulturellt samhälle. Möllevången i Malmö är ett annat exempel på hur en mångkulturell stadsdel kan lyftas fram och höja stadens attraktionskraft istället för att sänka staden. Möllevången lyfts fram i Malmös marknadsförning för att visa att malmöborna är kosmopolitiska. Precis som Möllevången har Söder fått en egen bok *Hjärtat till söder* (Järtelius, 2001) och har, enligt Högdahl, ett syfte att utbilda människor till att bli mer toleranta inför olika kulturer. Samtidigt ska boken sända en signal till de människor som inte är toleranta för invandring och visa hur invandrare kan bidra istället för att dra nytta av samhället. (Högdahl, 2007, ss 72-73). Boken beskriver femton företagare i Helsingborg som är verksamma på Söder och har utländsk bakgrund. De är verksamma inom bland annat hantverk, livsmedel, kläder, idrott och kultur. De finns totalt 40 företag på Söder som ägs av personer med utländsk bakgrund. I boken får läsaren följa deras livshistoria och hur de driver sina företag (Järtelius, 2001).

Handeln i Helsingborg

Även handelsstråket i Helsingborg speglar integrationsproblematiken. I norr finns shoppingstråket Kullagatan, som ligger inne i den gamla medeltida stadskärnan. Här ligger de exklusiva butikerna blandade med de stora kedjorna som H&M. Även Stortorget finns här med pampiga byggnader som inhyser banker och hotell. Ovanför torget ligger konsul Trapps trappor som leder upp till Kärnan som är symbolen för Helsingborg. Kärnan är ett högt torn som en gång var en del av Helsingborgs slott. Nedanför Stortorget ligger Rådhuset, som också är en symbol för Helsingborg och Sancta Maria kyrka, som är Helsingborgs äldsta bevarade kyrka, ligger också på Kullagatan. Denna gata är mycket livlig och det rör sig mycket folk längst med gatan. Kullagatan övergår till Bruksgatan som är något

tystare och när Bruksgatan tar slut kommer man fram till Trädgårdsgatan. På den norra sidan av Trädgårdsgatan bär husen sekelskiftesfasader och på den södra sidan finns Stadsparken. Söder om Stadsparken börjar stadsdelen Söder, där byts de borgerliga 1800-tals fasaderna ut mot Söders karaktäristiska arbetarbebyggelse från 1900-talets början och blandas ut med nyare bebyggelse. De finns en mängd höghus byggda på 1960-70-talet. Det finns också ett nybyggt Tingshus och en bro som leder över järnvägen till Campus, Lunds universitet i Helsingborg, som öppnade år 2000. På Söder finns också Gustav Adolfs torg som präglas av torghandel, de övriga butikerna har en annorlunda estetik. Butikerna på Söder liksom de flesta människorna har rötter i en annan del av världen. Högdahl skriver att på Söder blandas missbrukarna med eftermiddagsflanörerna och gatulivet framstår som annorlunda än på Kullagatan (Fig. 4 & Fig. 5). (Högdahl, 2007, ss 11-14).

Analysdel

Framtidsbild 2035

Helsingborgs framtidsbild är framtagen av Helsingborg stad under åren 2007-2008. Medborgare, politiker och tjänstemän har deltagit i olika workshops och dialoger. Framtidsbilden låg till grund för arbetet som gjordes med översiktsplanen 2010 (Helsingborg, 2008). Helsingborg har en befolkning på cirka 128 000 invånare och beräknas år 2035 ha cirka 160 000 invånare (Helsingborg, 2010). Det står att Helsingborg kommer att vara en färgstark och framåtriktad stad. Kvalitéer som ska tas tillvara är hamnen, de starka kulturinstitutionerna och mångfalden i staden. I Helsingborg finns en varierad arkitektur, en stark landsbygd som möter en färgstark stad. Helsingborg är både kunskapsstaden och arbetarstaden. Med ett rikt utbud, ett starkt och varierat näringsliv och en blandad befolkning är möjligheterna för framtiden stora. Enligt *Framtidsbild 2035* ska Helsingborg försöka stärka sitt varumärke både nationellt och internationellt och visa att staden är flexibel och villig att förändras. En utmaning är också att stärka identiteten för hela staden, men också för delområdena. Service och kommunikation är viktigt för att Helsingborg ska vara en fortsatt attraktiv plats att bo på och måste därför utvecklas. Arbetar- och entreprenörsanda, kunskap och forskning är också något som staden ska arbeta med. Det kommer att krävas innovation och kreativitet för att möta framtidens utmaningar. Helsingborg ska växa på ett hållbart sätt, staden ska vara variationsrik och mer kreativ. I Framtidsbilden står det att framtidens mest attraktiva städer är de som kan skapa vardagliga möten och stora arrangemang med goda boendemiljöer, fungerande kommunikation och logistik. Framtidens städer måste också kunna involvera medborgarna i utvecklingen av staden och det planerar man att göra i Helsingborg (Helsingborg, 2008).

Tre profilområden

Mötesplatser, boendemiljöer och logistik är de tre profilområden som man ska satsa på i Helsingborg enligt *Framtidsbild 2035*. Stadens identitet kommer att stärkas genom dessa tre profilområden. Genom att skapa mötesplatser i Helsingborg kan man värna om människors livskvalitet och utveckla helheten av staden. Mötesplatser ska skapas, eftersom de är centrala för människors hälsa. De

ska tillföra trivsel och gemenskap. Man ska också skapa mötesplatser för oväntade möten, vilket ökar acceptansen och är grunden för en tolerant och attraktiv stad. Helsingborg ska vara den nya Mötesstaden. Stadens kajer ska utnyttjas och präglas av ett myllrande folkliv. Helsingborg ska fortsätta utvecklas som sommarstad, men också under årets andra årstider. Det talas om en HelsingborgsPuls, som ska bildas av ett rikt kultur- och nöjesliv och ha en internationell prägel. Tillgängligheten och den attraktiva miljön är Helsingborgs främsta konkurrensfördelar. Stadens täthet ska bidra till en livlig innerstad dygnet runt, vilket också ökar en känsla av trygghet och samhörighet. Logistik är ett profilområde för Helsingborgs *Framtidsbild 2035*. Med logistik menas att man ska kunna använda sig av smarta logistiska lösningar för att kunna skapa fungerande flöden i staden, inom staden och till och från staden. Man ska på ett effektivt sätt kunna planera, genomföra och kontrollera flöden av varor, tjänster och information, exempelvis människors resande till arbetet, men också det stora godsflödet i hamnen. Helsingborg ska bli ett logistikcentra, där man utvecklar kreativa och hållbara lösningar. Helsingborg ska utveckla nya energieffektiva logistikområden för import och export, globala affärsmodeller och organisation. Helsingborg ska bli en betydande hamnstad i Europa. Man vill utveckla spårburen trafik för både människor och gods och satsa på en fast HH-förbindelse. Attraktiva boendemiljöer är det sista profilområdet som man ska använda sig av för att kunna behålla och locka till sig nya invånare. Begreppet boendemiljö handlar också om samspelet mellan människor. Människor ska ha tillgång till service, rekreation och kulturaktiviteter, på det sättet blir boendemiljöerna attraktiva. Enligt *Framtidsbild 2035* önskar sig alla en möjlighet till social samvaro, grönska, närhet till service och stadens puls. Här skriver man också att nöjda medborgare lockar till sig framtidens näringsliv. Olika grupperns önskemål och förutsättningar ska tas tillvara när Helsingborg bygger de bästa boendemiljöerna. Man ska stärka stadens varumärke som en trygg och omtänksam aktör genom att utveckla service som skola, vård och äldreomsorg. Man vill kunna erbjuda en blandad bebyggelse med boende och näringslivsverksamhet i en tät, hållbar och varierad stadsmiljö. Genom denna blandade bebyggelse kan man överbrygga barriärer. Man ska utveckla grönområden som bildar broar mellan människor och platser och som är tillgängliga för alla. Staden ska locka till sig människor ur alla åldersgrupper och det ska finnas boende för alla. Man ska ha ett utvecklat och miljöanpassat transportsystem, där man främjar kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik, eftersom det bidrar till den mänskliga staden (Helsingborg, 2008). Om hur H+ kommer att förändra bilden av Helsingborg berättar Anna Jähnke i intervjun:

”Jag tror det [H+] kommer förstärka det här myllrande mötesplatsen. Liksom tillgängligheten, du kan jobba här eller bo här, men du har ändå tillgängligt till om du jobbar någonstans eller om du bor någonstans, så är det liksom, blir det naturligt att komma till Helsingborg. Och det tror jag lyfter med H+. Jag ser ju framför mig liksom en stadsdel där vi använder nya tekniker, försöker bygga så miljösmart som möjligt och med mycket gröna inslag som gröna tak och gröna väggar och grönt eller blått stråk fast med vatten då, liksom in här i staden. Och jag tror också att den moderna människan eller vad man ska kalla det, den moderna familjen, vi kommer vara lite annorlunda. Vi kanske inte har tre bilar utan vi kommer kanske använda kollektivtrafik eller använda oss av bilpooler. Jag ser ju framför mig att man försöker ha bilpoolsystem eller ja, gör det smidigt för människan att kunna ta sig både med cykel och kollektivtrafik, men om du behöver storhandla, ja men då får du ha en av bostadsrättens bilpooler. Vi pratar ju om sådana koncept också. Så jag ser liksom framför mig

att det finns möjligheter till all all bekvämlighet men du behöver inte äga det själv”.³

För att nå dessa tre profilmråden har man tagit fram sex framgångsfaktorer i *Framtidsbild 2035*. Det är att man ska *agera kreativt*, genom att stimulera kreativitet och mångfald hos befolkningen kan man skapa attraktion och konkurrenskraft. Man ska våga misslyckas och våga prova nya metoder. Människan ska stå i centrum och ska lockas till Helsingborg genom attraktiva mötesplatser, boendemiljöer och logistiska lösningar. Man ska *agera tolerant*, vilket innebär att samhället ska acceptera och vara öppen mot alla människor oavsett etnicitet, religion, kön, kultur, livsstil, yrkesspecialitet eller politiska åsikter. Man vill dra till sig människor från hela Sverige och världen och tolerans är avgörande för en stads utveckling och framgång. Stadens olikheter ska stolt samexistera och ge staden en tydlig karaktär. Den kreativa staden är en stad som skapar innovation, tolerans och talang. Helsingborg ska *agera klimatsmart*, staden ska utvecklas i en klimatneutral riktning, man ska ta tillvara på åkermark, man ska använda mindre energi, utveckla kollektivtrafik och begränsa biltrafiken. Helsingborg ska *agera för goda kommunikationer*, man vill skapa framtidens klimatsmarta transportsystem. Staden ska agera för planering och utbyggnad av Öresundsregionens befintliga kommunikationer. Människor ska snabbt kunna röra sig inom regionen och staden med ett väl utbyggt kollektivtrafknät och cykelvägar. Helsingborg ska också *agera regionalt*, staden ska ha en självklar plats i Öresundsregion, som kan bli en attraktiv och lönsam tillväxtregion. Man ska fortsätta att arbeta med Skåne Nordväst, Skåne och Öresundsregionen, då en framtidsinriktad planering gör regionen starkare. Den sista framgångsfaktorn är att Helsingborg ska *agera framåt*, kommunen ska hänga med i utvecklingen och ha en aktiv roll i den. Kunskapen och kompetensen ska flöda i Helsingborg, man ska ta tillvara på tankar och idéer på ett kreativt och tolerant sätt. Helsingborg ska utmana framtiden (Helsingborg, 2008).

I *Framtidsbild 2035* används samma resonemang som i Floridas kreativa klass. Man ska skapa de tre T:na, talang, tolerans och teknologi för att kunna locka till sig en kreativ befolkning som i sin tur lockar till sig företag och fler arbetstillfällen.

ÖP 2010

Helsingborg översiktsplan 2010 bygger på de visioner som tagits fram i *Framtidsbild 2035*. De tre profilmrådena tas noggrant upp. I översiktsplanen står det dessutom att man vill utvecklas hållbart, socialt-, ekonomiskt- och ekologiskt hållbart. Helsingborg vill stärka sin roll i Öresundsregionen, men också i närregionerna. Man ska vara förbered på den befolkningsökning som man tror ska hålla i sig. De senaste 10 åren har Helsingborg ökat med 20 000 invånare och man beräknar att det behövs 18 000 nya bostäder till år 2035. Man ska utveckla infrastrukturen för att kunna möta det ökande rese- och transportbehovet och man skriver också i översiktsplanen om betydelsen av en fast HH-förbindelse. År 2007 pendlade 30 000 personer till och från Helsingborg och stadsbusstrafiken har 30 000 resenärer. Man ska minska miljöbelastningen och hantera klimatförändringar. Detta ska man göra genom att påverka var man bygger bostäder, verksamheter och infrastruktur. Det står i översiktsplanen att invånarna bär på Helsingborgs identitet och att människor har en positiv bild av Helsingborg, men att olika

³ Intervju med Anna Jähne, den 26 april, 2012.

livsstilar gör att invånarna upplever och värderar samma stadsmiljö på olika sätt, därför vill man bredda bilden av Helsingborg. Genom att bredda Helsingborg som *Sundets Pärla* och fylla bilden av Helsingborg med större mångfald, kan man nå fler målgrupper. Helsingborg ska förtäta staden och därmed spara åkermark och samtidigt möjliggöra för bra kollektivtrafik. Kollektivtrafiken möjliggör resande, bättre luftkvalitet och bättre boendemiljöer. Detta stärker i sin tur näringslivet som kan skapa fler arbetstillfällen och mer skatteintäkter, vilket kan investeras i miljön som leder till bättre folkhälsa. Detta ska möjliggöras genom att Helsingborg ska utvecklas flerkärnt, det vill säga man ska utveckla stationsorterna och Helsingborg centrum. I översiktsplanen finns tre stora utvecklingsområden, Maria, Östra Ramlösa och H+. Dessa tre områdena har tillgång till befintlig kollektivtrafik och ska tillsammans inhysa en stor del av de bostäder som ska byggas inom de kommande 25 åren. Det finns en potential för 10 000 bostäder i dessa områdena, det ska också finnas kontor och service. (Helsingborg, 2010).

H+

”H+ är Helsingborgs största utvecklingsprojekt någonsin och innebär att en helt ny stadsdel kommer att växa fram i det centrala södra delarna av Helsingborg, med närhet till havet och den befintliga stadskärnan” (Helsingborg, 2010, s. 79).

Området H+ består av cirka en miljon kvadratmeter mark. Området ska bli en attraktiv, internationell och mångsidig del av Helsingborg där människor möts. Namnet H+ (plus) anknyter till Helsingborgs bomässor, H55 och H99 och till hur staden ska utvecklas och förnyas. Området ligger mellan Knutpunkten i norr och Ramlösa station i söder. När man har byggt ner järnvägen kan man bygga om Malmöleden till en vanlig stadsgatan med allé och korsande gator (Helsingborg, c). H+ planområde består idag av hamnverksamhet, infartsleder, verksamhetsområden, universitetet och bostadsområde. Hamnen måste kunna samexistera med staden, vilket leder till problem som buller, risk för olycka, förorenad mark och luftföroreningar, som måste lösas. I H+ området kommer det att byggas cirka 5000-6000 nya bostäder, men det kommer också att byggas lokaler för företag, utbildning och service. Området kommer att vara klart omkring år 2035 och 11 000 nya invånare förväntas flytta till Helsingborg. Cirka 35 procent, det vill säga 350 000 kvadratmeter mark, av H+ området ska avsättas för verksamheter. Man beräknar att det kommer att behövas cirka 5-6 förskolor, cirka två grundskolor, fritidsverksamhet, äldreomsorg och vuxenutbildning i området. Stadsförnyelsen i H+ området kommer inte bara innefatta byggandet av nya bostäder och lokaler utan också hamnverksamheten i området. I den fördjupade översiktsplanen för H+ (FÖP H+) står det att Helsingborg ska bli en viktig del av regionen och detta kan uppnås genom expansionen av bostäder och näringsliv. Den stora utmaningen är att skapa en integrerad stad där alla stadsdelar vävs samman. Man ska utveckla de kvaliteter som södra Helsingborg saknar. Man vill binda samma Södercity med Norrcity för att stärka Citys handelsstråk. Man ska fortsätta det kulturstråk som finns längst med Drottninggatan-Järnvägsgatan. Idag finns Stadsteatern, Konserthuset, Dunkers kulturhus, Rådhuset och stadsbiblioteket i detta stråk och man vill förlänga det in i H+ området. Där vill man bland annat placera en kongressanläggning och den nya Filmstaden. Man vill skapa atmosfären av en pulserande stadsboulevard. Man ska även bygga på den befintliga strandpromenaden, så att den fortsätter mot Söder. Det blir då en fyra

kilometer sammanhängande strandpromenad. Man vill också bygga ett offentligt bad. Ett blått-grönt stråk ska väva in stadsdelarna i varandra. Dessa stråk ska också locka människor till de södra delarna av Helsingborg och förhoppningsvis leda till en förbättrad folkhälsa, då människor får en ökad fysisk aktivitet. Det ska gå ett kollektivtrafikstråk med spårväg genom H+ området. Campus, universitetet, ska användas som en motor vid utvecklingen av området. Campus ska bli ett stadsuniversitet som lockar till sig kunskapsintensiva företag. I och med H+ kommer Campus hamna mitt i staden och blir mer integrerad med den. H+ området består av fem olika delområden. Södra hamnen-Oceanpiren, Södra hamnen-Knutpunkten, Söder-Universitetsområdet, Husarområdet och Gåsebäck. Dessutom ingår Ramlösa station, Planteringen, Miatorp, Hamnen och Kopparverkshamnen i H+ fördjupade översiktsplans utredningsområde (Fig. 2). (Helsingborg, 2011, s.6, 23, 30).

De fem delområdena

Det område som ligger närmast vattnet är Södra Hamnen, här ligger också Oceanpiren och Oslopiren. Idag är området hamnverksamhet och består av piler, skorstenar, anläggningar, hamnbassänger och trafikytor. På denna plats kommer det att byggas en attraktiv boendemiljö med innerstadskänsla. Området kommer omges av vatten och grönska. Kajpromenaderna och hamnbassängerna ska bli promenadstråk och som ska vara tillgänglig för alla. Förskola, handel och kontor planeras även i området. Man räknar med att de ska finnas cirka 600 nya bostäder inom detta området och att bostadsbeståndet kommer bestå av bostadsrätter och några kompletterande hyresrätter (Fig. 7). Utmaningen i detta området blir att bygga bostäder intill hamnverksamhet och annan industri, exempelvis ligger reningsverket där och de måste till åtgärder för att minska lukt- och smittospridning från reningsverket. Ett annat problem är bullernivåerna från färjetrafiken. I FÖP H+ skriver man att det är viktigt att kunna nå området med alla trafikslag, även biltrafik för att kunna få en levande stadsmiljö. Man skriver också att de finns en risk att bilen blir de första alternativet när man ska förflytta sig, då man inte till en början kan tillgodose området med kollektivtrafik. Därför ska det byggas en bro till Knutpunkten för att man ska få en nära tillgänglighet till kollektivtrafik (Helsingborg, 2011, ss 38-42).

Södra Hamnen-Knutpunkten är ett delområde som ligger längst norrut. Delen präglas av en trafikintensiv gata som tillsammans med spårstråk skapar en barriär mellan öst och väst. Biltrafiken är central och det finns få cykel- och gångstråk, dessutom finns det inga grönskastråk och trots att området är byggt på kajkanter uppfattar havet som avlägset då det är svårtillgängligt. Till denna del tillhör också färjehamnen och det stora uppmarschområdet som bilfärjetrafiken mellan Helsingborg och Helsingör använder sig av. Området ligger mellan Knutpunkten och Oceanpiren. Uppmarschområdet är 65 000 kvadratmeter stort och innefattar även andra verksamheter för färjetrafiken, som tullkontroller och betalning. Uppmarschområdet kommer att få vara kvar tills dess att en HH-förbindelse är klar. Knutpunkten har cirka 45 000 besökare varje dag och man räknar med att det kollektiva resandet kommer öka ytterligare när H+ står klart. På Knutpunkten samlas färjetrafik, tågtrafik, regional- och lokal busstrafik. Det finns även restauranger, handel och kontor där och Knutpunkten är därför en viktig mötesplats. Man ska bygga om Knutpunkten så att den har in- och utgångar

även mot de södra delarna av Helsingborg, idag är huvudingången i norr. De befintliga tågplattformarna kommer att förlängas söderut mot Campus. Knutpunkten har också en viktig roll, då den ska stärka Järnvägsgatan som ett handels- och kulturstråk, som sedan ska fortsätta söderut in i H+ området. Även i detta område kommer det att byggas cirka 600 bostäder som man vill blanda med kontor, handel, service och resandefunktioner (Helsingborg, 2011, ss 46-47).

Söder-Universitetsområdet består idag av storskalig trafikmiljö. Det är svårt att ta sig dit och området är anpassat efter bilen. Området präglas av universitetet, IKEAs verksamhet och små företag med färre än fyra anställda. Det gör att området är livligt under dagtid, men annars folktomt. Det saknas kulturella eller kommersiella aktiviteter som kan ge tillströmning av människor även kvällstid. Man vill få in grönska och en kanal som bjuder på ett myller av uteserveringar, parker och lektytor (Fig. 8). Från Campus ska det gå ett stråk av kunskap, kultur och institutioner ner till Husarplatsen. Området skärs av från Söder genom att tåg- och biltrafiken skapar även här en tydlig barriär. Man vill genom omformningen av Järnvägsgatan till stadsboulevard göra denna delen av staden livlig och den ska karaktäriseras av Söders mångkulturella urbana liv. Man talar om att göra en passage genom den gamla gummifabriken för att ytterligare sudda ut barriärerna mellan öst och väst. Längst med den nya stadsboulevarden kommer det också finnas boendemiljöer som blandas med service, handel och stadsliv. Boulevarden ska vara anpassad efter människan och det ska finnas gott om utrymme för gång- och cykeltrafikanter. Järnvägsgatan som ny stadsboulevard är också viktig för att förena Norrcity med Södercity. Inom detta område ska man bygga cirka 2000 nya bostäder. Av dessa kan man tänka sig att göra studentboende och det poängteras i FÖP H+ att det är viktigt att delar av detta bostadsbestånd blir hyresrätter, då efterfrågan är stor på hyresrätter. De kommer bli 4000 fler invånare och dessa kommer behöva mer service såsom förskolor. Man vill också möjliggöra en expansion av Campus, då man hoppas på att locka till sig fler studenter. 10 000 studenter ska kunna studera i Helsingborg (Helsingborg, 2011, ss 50-55).

Husarområdet är bland annat ett gammal regemente som lades ner under slutet av 1900-talet. Det har även använts som slakteri och idag använts det som yrkesskola. Området har flera byggnader av hög arkitektonisk kvalité och speglar Helsingborgs militärhistoria. Områdets gatustruktur är anpassad efter storskalig biltrafik och det saknas grönska. Området är avskilt från Gåsebäck av järnvägsspåren. I området finns mycket verksamheter så som tillverkningsindustri, handel, transporter, byggverksamhet, utbildning och postterminal. I Husarområdet vill man bygga 700 nya bostäder samt kommersiella lokaler och offentlig verksamhet, såsom vårdboende. Skola, service och aktivitetsytor vill man samla på Husarplatsen, den gamla kaserngården, för att använda marken effektivt. Även i Husarområdet ska cyklisterna och gångtrafikanterna prioriteras och man vill dra in grönska och vattenstråk (Fig. 9) (Helsingborg, 2011, s. 58).

Gåsebäck är också ett småskaligt industriområde med bebyggelse från 1930-1940-talen. Här finns motorverkstäder, tryckerier, fotografer och tillverkning av medicinsk utrustning. Området har en industriell karaktär som bidrar till en kreativ och spännande atmosfär. Blandat med den småskaliga industrin finns föreningsliv och ateljéer. Jutan är en gammal jutefabrik som har gjorts om till

boulehall och skatepark. Det är dock svårt att ta sig till Gåsebäck då lokaltrafiken trafikeras dåligt i området. Gåsebäck är utformat efter bilen, men i framtiden vill man ha bättre tillgänglighet med kollektivtrafik, cykel och till fots. Malmöleden kommer fortfarande vara kvar som stadens huvudinfart, men man vill minska hastigheten och antalet körfält. Gåsebäck är delat i två delar då de delas av järnvägsspår och en vägbro. I Gåsebäck vill man bevara några av de äldre byggnaderna för att behålla områdets karaktär, samt satsa på att bygga om befintliga byggnader till bostäder. Man vill bygga cirka 800 nya bostäder varav hälften ska vara hyresrätter. Man vill bevara en fortsatt mångfald och småskalighet bland verksamheterna (Fig. 10). Man vill skapa tydliga kopplingar mellan Gåsebäck, Närlunda, Husarområdet och Söder. Även här vill man dra in blågröna stråk i staden för att skapa mötesplatser och rekreation (Helsingborg, 2011, ss 62-63)

De gränsande områdena till H+

De områden som gränsar till H+ tas också upp i FÖP H+. Här finns bostadsområdet Planteringen och Miatorp, Ramlösa station, Hamnen och Kopparverkshamnen.

”Planteringen är en hårt utsatt stadsdel med hög arbetslöshet, bidragsberoende och ohälsa.” (Bergström, 2012). På Planteringen består bostadsbeståndet av 91 procent hyresrätter, befolkningen är ung och har en utländsk bakgrund. Under 1990-talet flyttade många utrikes födda till Planteringen och 53 procent av befolkningen har utländsk bakgrund. Medelinkomsterna är låga och få har en eftergymnasial utbildning, dessutom är ohälsotalen höga. Detta går och jämföra med stadsdelen Söder (Fig. 6). Planteringen är ett bostadsområde, men här finns också näringsliv och verksamheter. I den fördjupande översiktsplanen för H+ vill man att Planeringen ska kopplas bättre till centrum genom spårväg, vilket också främjar rörelse från staden till Planteringen, så att helsingborgare kan upptäcka Planeringens spännande karaktär. Genom förlängning av den befintliga tallskogen ska man skapa ett grönt stråk. Tillsammans med nya cykel- och gångvägar mot Campus och Gåsebäck ska man förstärka kopplingen till centrum. Planeringens egna centrum ska utvecklas med ett större utbud av service och bli ett tydligt kvarterscentrum. På Planteringen finns inte i dagsläget några större planer på att bygga nya bostäder och förtäta området. Man vill däremot utveckla Hästhagen som ligger närmast Ramlösa station, där ska man utveckla lokaler för kontor och handel (Helsingborg, 2011 ss 66-70).

Miatorp består av mindre villor, men det finns också flerbostadshus som tillkom under 1940-1960-talen. 62 procent av bostadsbeståndet är hyresrätter. Människorna som bor där har en ganska hög medelålder. Utbildningsnivån liksom medelinkomsten är något lägre än genomsnittet i Helsingborg. Under 1990-talet flyttade det även här in en stor andel utrikes födda och idag har 28 procent av befolkningen en utländsk bakgrund. I Miatorp vill man dra en spårväg till centrum samt förbättra cykel- och gångbanor till Ramlösa station, för att människor ska kunna resa kollektivt. Man vill också minska biltrafiken längst med Landskronavägen, då den nu är en barriär. De finns redan en antagen detaljplan på 350 nya bostäder som ska byggas och 8000 kvadratmeter som är avsatt för kontor och handel. (Helsingborg, 2011, ss 72-77).

Ramlösa station är idag oattraktiv och svårtillgänglig. Stationen nås via ett övre plan med trappor eller hiss. Det finns också en parkering på östra sidan, stationens passager är vända åt den östra sidan. Detta måste förändras för att Ramlösa ska bli den kollektivtrafiks nod som man hoppas på. Man vill bygga en grön stadsbrygga över spårområdet så att den är tillgänglig åt både väster och öster. På så sätt kan man få bort barriären mellan Planteringen och Ramlösa. Området kring Ramlösa station består av många verksamheter, främst inom handel, information, kommunikation, transport och magasinering. Man vill bygga Ramlösa station så att företag med personal- och besöksintensiva verksamheter kan ligga nära stationen så att biltrafiken minskar. Ramlösa ska bli en knutpunkt med spårväg, järnväg och busstrafik och blir därför väldigt viktig i utvecklingen av H+ området. På sikt kan det skapas cirka 700-800 lägenheter i området närmast stationen. (Helsingborg, 2011, ss 78-81).

Hamnen är i dag en av Sveriges största och dessutom Sveriges näst största containerhamn. Området präglas av silor, kranar och pিরer. Västhamnen är också ett landmärke för Helsingborg och påverkar hela stadens profil, då den ligger nära centrum. Helsingborgs hamn sysselsätter 250 personer och i hamnen finns också fler hamnrelaterade verksamheter. År 2035 ska hamnen fortfarande vara en av landets största och modernaste. Man ska kunna lasta om mellan sjö- och järnväg i hamnen och HH-förbindelsen ska vara i bruk under marken. Bostäderna i H+ området ska samexistera med hamnen, bullerproblemen ska vara lösta. Kopparverkshamnen ligger söder om Hamnen och till väster om bostadsområdet Planteringen. Idag ligger här främst verksamheter inom kemikalie- och livsmedelstillverkning som sysselsätter cirka 750 personer. Kemira Kemi, Unilever och Bostik är de tre största företagen i området. Området präglas av storskaliga industriverksamheter som är inhägnade, parkeringar, deponier och hamnverksamhet. Det finns en god infrastruktur för industrin, det finns en järnväg som går långt in på området. I Kopparverkshamnen vill man energieffektivisera och minska miljöpåverkan och nyetablerade företag ska främst vara verksamheter som utnyttjar hamnen och järnvägen för transport. Dessutom ska företagen samarbeta för att effektivisera bland annat energiförbrukning, markanvändning och logistik. Området kommer även i fortsättningen användas för industri- och hamnverksamhet. Helsingborgs hamn är också ett riksintresse. (Helsingborg, 2011, ss 19, 82-91).

I fördjupningen av översiktsplanen för H+ står det att det är viktigt att bevara kajkanterna kring de pিরer som ska byggas så att de är till för alla stadens invånare och inte bara för en exklusiv skara. (Helsingborg, 2011, s. 10) Det står i FÖP H+ att ett socialt nätverk är av stor betydelse för en människas möjlighet till att få jobb, bostad och tillgång till service. För att en människa ska kunna träffa olika typer av människor krävs mötesplatser och olika rörelsemönster i staden. Man vill inte ha en homogen grupp människor i H+, då det kan skapa fler mentala barriärer mellan stadsdelarna. Man vill med hjälp av lokalisering av service, såsom skolor, skapa nya rörelsemönster mellan stadsdelarna som leder till att människor från olika områden möts. Man vill lyfta Planterings och Miatorps status genom att utveckla Ramlösa station till en plats med fler verksamheter och arbetstillfällen, vilket kan leda till mer serviceutveckling i Planteringen. Man varnar dock för att de kan ske en viss utträngningseffekt, eftersom värdet på byggnader och mark

stiger i Gåsebäck och Planteringen. I Gåsebäck finns små kommersiella och kulturella aktörer som riskerar att inte kunna stå emot en hyreshöjning från fastighetsägarna. I Planteringen förväntas hyrorna gå upp i pris i takt med att området förnyas. Gåsebäck ska öppnas upp liksom området kring Campus, vilket skapar nya rörelsemönster i staden. Genom cykel- och gångstråk kan man öppna upp tillgängligheten in till staden. Man vill ha blandad stad som främjar rörelse och aktiviteter, även under kvällstid, då det ökar trygghetskänslan och viljan att vara i området. Man vill också göra promenadstråk som ska locka människor att röra sig genom Planteringen och Miatorp (Helsingborg, 2011, ss 30-31). Även här förväntas hyrorna gå upp, i Planeringen och Miatorp. Om det sker en gentrifiering på Söder kanske människor först kommer att söka sig till Planeringen och Miatorp, men om det även här så småningom sker en gentrifiering, så kommer människorna få söka sig långt i från H+ området. Människorna kommer förmodligen då leta sig upp mot öster och Drottninghög och då kommer troligen barriären mellan Söder och Norr ersättas av en ännu tydligare barriär mellan östra och västra Helsingborg.

Visionerna

”Visionen om H+ handlar om den toleranta staden. En dynamisk plats där morgondagens öresundsbor vill arbeta, bo, studera och tillbringa sin lediga tid” (Helsingborg, 2011, s.14).

Visionen för H+ är att skapa social-, ekonomisk- och ekologisk hållbarhet genom att utveckla södra Helsingborg och förtäta staden. De tre hållbarhetsprinciperna är det enda möjliga sättet att skapa en hållbar samhällsbyggnad. Den sociala hållbarheten har man beaktat genom att man vill öka tillgängligheten mot sundet, centrum och omkringliggande stadsdelar. H+ ska också leda till förbättrad kulturell och fysisk miljö. Den ekonomiska hållbarheten beaktas genom att möjliggöra expansion av centrala Helsingborg, detta stärker Helsingborgs roll som navet i norra Öresundsregionen. H+ ska attrahera verksamheter genom attraktiva mötesplatser och skapa tillväxt. Den ekologiska hållbarheten förses genom att H+ byggs på gammal industrimark och staden förtätas. H+ kommer byggas med både Ramlösa station och Knutpunkten nära, vilket bidrar till hållbart resande (Helsingborg, d).

Visionen talar också om en tolerant och dynamisk stad där öresundsbor vill bo, arbeta, studera och tillbringa sin fritid i. Södra Helsingborg ska bli en plats där idéer testas, upplevelser skapas och där miljöerna kan frigöra lusten och kreativiteten. H+ ska bli en internationell och mångsidig plats där människor möts. En plats där man vågar lite mer, en plats att längta tillbaka till (Helsingborg, 2011, s. 14).

Så här sade Mikael Skoog om visionerna för H+:

” Där [i visionen] har vi fångat liksom att H+ handlar om den toleranta staden, en dynamisk plats där morgondagens öresundsbor, alltså inte bara helsingborgare, utan öresundsbor, vill arbeta, bo och studera och tillbringa sin lediga tid och sen att det får en internationell och mångsidig prägel. Jag tror att de kommer bli en del internationella företag som vill etablera sig det är ju inte bara bostäder vi ska bygga i H+ utan även för näringslivet. Jag tror att de kommer att bli ett stort kontorshotell där nere till exempel på någon av de här

pirarna. Sen har vi Campus mitt i alltihopa, så att de kommer förmodligen också som vi har skrivit i visionen då att. Här möts människor som har idéer och som vill studera och vill gå vidare i livet på olika sätt. Det kommer förmodligen att bli lite innovativa miljöer. Alltså innovationsföretag, forskare och annat som vill vara i det här området och då frigör man lite lust och kreativitet hos dem som verkar i H+ området och det kan ju smitta av sig också på andra delar av Helsingborg. En plats som man vill vara på och att längta tillbaka till på något sätt.”⁴

I visionerna talar man alltså om en tolerant stad och har en förhoppning om att kunna locka till sig innovation och skapa innovativa miljöer som frigör kreativitet i H+ området som sedan ska sprida sig i Helsingborg. Dessa kreativa platser som även skriver även Richard Florida om.

I mina intervjuer framgår det att personal från Stadsbyggnadsförvaltningen har varit i Hafencity i Hamburg och hämtat inspiration till H+. Detta för att se hur man kan bygga attraktivt i en hamn och minimera buller från hamnverksamheten. Politikerna säger att man inte har hämtat någon specifik inspiration, utan man har tittat generellt på flera stadsutvecklingsprojekt som pågår runt om i världen. Peter Danielsson nämner dock i sitt svar att Södermalm i Stockholm, Gamla Väster i Malmö och Vesterbro i Köpenhamn är förebilder.⁵ Dessa tre projekt nämns även på H+ hemsida. I FÖP H+ står det att man hämtat information från den brittiska modellen Cultural Planning. Metoden går ut på att kartlägga områdets kulturella resurser och sedan använda de kvaliteterna till att göra området mer attraktivt. Man ska dessutom stödja lokala initiativ och projekt för att öka områdets kulturella prägel (Helsingborg, 2011, s. 24). Maria Winberg-Nordström säger i intervjun att man absolut inte vill efterlikna Västra hamnen i Malmö.

”Vi vill inte att de ska bli som Västra hamnen. Malmö är ju en också en väldigt segregerad stad och när man ser bilden av Malmö, de som åtminstone hehe, en del av vad de förtroendevalda vill visa upp, så är det ju Västra hamnen och Turning torso och så, men jag har aldrig någonsin hört eller sett att kommunstyrelsens ordförande har varit ute i Rosengård. Å Västra Hamnen är ju lite av ett reservat där är ju inte befolkningen särskilt blandad om man ser utifrån socioekonomiska faktorer och de vill vi med H+. Det är vårt mål och vi ska se till att det blir så. Så det ska vara en skillnad---Man har ju varit, gjort väldigt mycket omvärldsstudier klart för att ja det mesta är ju redan tänkt och man har plockat godbitarna--- Absolut inte [Västra Hamnen]. Tvärtom i många stycken, skulle jag vill säga. Sen är det på sina håll väldigt vackert att titta på men de e lite av och det är ju inte så mycket folkliv heller tycker jag. Det känns lite som kulisser ibland hehe om man får säga så. Där finns ju inte heller några äldreboende eller jag vet inte om där finns någon skola eller hur man har planerat--- Även om man inte bor där [H+] så ska man ha anledning att komma dit för de är ju inte heller inte riktigt så med Västra hamnen där finns ju inte egentligen inte nånting som lockar en om man inte bor där eller om vill gå och titta eller ja där finns ju lite restauranger och så”.⁶

Drömmen om en sammanhållen stad

”Utbyggnaden av H+ området innebär en möjlighet att läka staden och koppla omkringliggande stadsdelar” (Helsingborg, 2011, s. 10).

4 Intervju med Mikael Skoog, 3maj, 2012.

5 E-post svar från Peter Danielsson, 2 maj, 2012.

6 Intervju med Maria Winberg-Nordström, den 26 april, 2012.

Söder har förändrats successivt från år 2000, man har byggt om Gustav Adolfs torg och målet enligt planen har varit att skapa en levande, blomstrande, attraktiv stadsdel med bra service, mångfald, framtidstro och god miljö. Sedan år 2000 ligger också Campus i området Södra Hamnen. Man talade först om att placera Campus vid Maria Park, men man såg en potential i att placera universitetet vid Södra hamnen, eftersom hamnområdet då kunde knytas samma med Söder (Högdahl, 2007, ss 76-79). Studenter anses vara viktiga för kreativiteten i Helsingborg, de kan höja utbildningsnivån och kan bidra med nya innovationer. Småentreprenörer med invandrarbakgrund är viktiga då de kan vara kreativa förebilder (Högdahl, 2007, ss 105-106).

Högdahl menar att man genom Söder och Norr-konflikten kan legitimera centrumets utveckling på ytterstadens bekostnad. Högdahl skriver att det finns en barriär mellan innerstad och ytterstad i Helsingborg. Hon menar att det pratas för lite om områdena i öster och att man ser inte någon potential, när det gäller attraktivitet i staden (Högdahl, 2007, s. 101). I min intervju med Mikael Skoog framgick att denna problematik kan kvarstå trots byggandet av H+:

”Om man om man tänker så här att idag vet vi att det bor människor uppe på Drottninghög som nästan aldrig lämnar Drottninghög. Bara för att vi bygger H+ så tar dem ju inte sig ner i H+ området. Utan vi måste ju jobba med de områdena, där man liksom, där vi vill att de ska känna gemenskap med övriga staden. Barn liksom på Drottninghög på sommaren när de har sommarlov, som aldrig lämnar Drottninghög i princip, av olika anledningar. Och det finns fler sådana områden.”⁷

Det finns en risk för att alla människor inte kommer känna sig välkomna i H+ området. De kommer känna av det som Allen skriver om, en omslutande makt, man är inte välkommen i stadsdelen trots att den är öppen för allmänheten.

Enligt statistiken lever människorna på Söder mycket sämre än övriga Helsingborg (Högdahl, 2007, s. 76). I Helsingborg finns det stora inkomstskillnader, skillnader i hälsa och skillnader mellan ungas behörighet till fortsatta studier (Fig. 6). Det är även stora skillnader rent fysiskt. Människor rör sig sig inte mellan stadsdelarna, människor med olika förutsättningar lever åtskilda. H+ ska därför bygga bort de fysiska barriärerna som finns mellan norr och söder, öster och väster. I H+ området måste det därför finnas mötesplatser och aktiviteter där alla människor ur olika socio-ekonomiska grupper kan delta. Bostäderna och verksamheterna ska vara i varierande storlek och i blandade upplåtelseformer för att kunna tillgodose allas behov (Helsingborg, 2011, s. 10). I samtliga intervjuer bad jag politikerna beskriva människors syn på Helsingborg. Politikerna sade att människor beskriver Helsingborg som sprudlande, att det händer saker i staden, att staden förknippas med utvecklingskraft, att människor har en positiv bild av Helsingborg och att många vill flytta till Helsingborg. De sade att det är en attraktiv stad, att staden har ett bra företagsklimat och närheten till havet lyftes också fram. Dock svarade de att synen på Helsingborg skiljer sig beroende på var man bor i staden och om man bor i Helsingborgs kommun eller utanför. Mikael Skoog svarade såhär:

7 Intervju med Mikael Skoog, den 3 maj, 2012.

”Alltså jag tror det beror på var man bor. Jag tror inte att de är så många som kan beskriva Helsingborg som helhet. Det tror jag inte utan de beror lite grand på var man bor. Helsingborg är ju segregerat, alltså det är ju uppdelat och det är mycket boendemiljöerna som har gjort det. Jag ehm.. Jag skulle vilja säga att någonstans går de väl en liten linje vid Trädgårdsgatan. Så dem som bor på Norr vistas sällan på Söder och dem som bor på Söder vistas sällan på Norr. Och det där är ju ett fenomen som man skulle vilja forska lite på men jag tror att dem allra flesta säger att Helsingborg är en fin och vacker stad med mycket parker och en kontinental miljö, här är trevligt att bo med närheten till vattnet och närheten till landsbygden. Det tror jag att dem allra flesta kan säga, men sen är man nog präglad av just det området där man bor.”⁸

Här bekräftar även Skoog att de finns en gräns mellan Norr och Söder och att man är präglad av var i staden man bor. Att ta bort barriären mellan Norr och Söder blir synonymt med att förändra Helsingborg till en mer rättvis och bättre stad (Högdahl, 2007, s. 15) .

H+ ledstjärnor

H+ vision är att bli den toleranta staden och det finns fem ledstjärnor för att nå dit. De är:

- Lättillgängligt och nära
- En mosaik
- Bra för hälsa och miljö
- Experimentellt
- Gränsöverskridande samverkan

Med *lättillgängligt och nära* menar man att de ska vara lätt för besökare och pendlare att ta sig till och från H+ området. Med de kommunikationerna som redan finns ligger H+ nära storstäder, natur och flera flygplatser. H+ kommer att bli en utvidgning av Helsingborgs centrum och man vill att H+ ska bli en integrerad del av Helsingborg. Inom H+ området ska det finnas en struktur som binder samman stråk och mötesplatser, som gör det lätt att färdas på cykel och till fots. Det är alltid nära till service och aktiviteter. H+ är utformat efter människan och hennes behov. Det havsnära området bidrar till att det alltid känns öppet och välkomnande. Med ledstjärnan *mosaik* menar man att de ska finnas en kreativ mix av olika funktioner och mötesplatser. H+ ska bygga vidare på södra Helsingborgs nyansrika mångfald och karaktär. Man ska bjuda på ett brett utbud av kultur, offentlig och privat service, därför ska där finnas en blandning av bostäder och lokaler i olika upplåtelseformer och storlekar som människor och företag ska trivas i. H+ området består av flera delområden, mosaik av miljöer att inspireras av, där varje delområde ska ha en egen identitet och som tillsammans ska skapa en stark helhet. Hamnverksamheten, infrastruktur och stadsmiljön ska samexistera på ett framgångsrikt sätt. Området och hamnens historia ska ge karaktär åt det nybyggda och moderna. Den tredje ledstjärnan är att H+ ska vara *bra för hälsa och miljö* och med den vill Helsingborg stärka sin position som en miljövänlig stad i världen. H+ ska byggas för en effektiv användning av bland annat energi, vatten, mark och avfall. Området ska vara byggt för att minska utsläpp och är därför främst planerad för kollektivtrafik, cyklister och gående. Det ska produceras förnybar energi som ska försörja hela området. Det ska finnas

8 Intervju med Mikael Skoog, den 3 maj, 2012.

hälsosamma miljöer som gör att människor trivs och mår bra. Vatten och grönska ska locka till rekreation och rörelse. Grönskan fyller dessutom viktiga funktioner som att rena luft och regnvatten, öka den biologiska mångfalden och dämpa buller. Den fjärde ledstjärnan, *experimentell*, betyder att H+ ska vara en plats för det oväntade. Människors drivkraft ska utveckla området genom att ha en öppen attityd och konstant nyfikenhet som skapar engagemang och delaktighet. Entreprenörskap, nya upplevelser, metoder och idéer ska ständigt utvecklas och aktörer ska bjudas in för att delta i utvecklingen och söka efter nya former och funktioner i området. Man ska stimulera och uppmuntra lokala initiativ och dialogmetoder ska utvecklas. Projektet drivs av en önskan om att våga testa oprövade vägar i arbetet och att de ska leva kvar efter att projektet är avslutat. Den slutliga ledstjärnan handlar om att H+ ska vara en *gränsöverskridande samverkan* som ska engagera studenter, forskare, näringsliv och medborgare. Man ska arbeta över olika sektorer och projektet söker efter nya arbetsmetoder för samarbete mellan den privata och offentliga sektorn (Helsingborg, e).

H+ miljöprofil

Miljöprofilen ska användas av alla aktörer som är inblandade i stadsbyggnadsprocessen av H+. Man vill skapa en tydlig, trovärdig och nyskapande miljöprofil i H+ området och miljöprofilen ska finnas med i all planering, byggnation och förvaltning av området. Miljöprofilen har fem olika områden som ska karaktärisera och profilera H+ området. H+ ska vara en *resurseffektiv stad*, vilket innebär bland annat att all energin som används ska vara förnybar. Med den förnybara energin och med ny teknik ska H+ producera mer energi än vad stadsdelen förbrukar. *Hållbart byggande och hälsosam miljö* är också en miljöprofil för H+, där man bland annat ska bygga miljöanpassat, men också minskar buller och föroreningar från vägtrafiken. En tredje miljöprofil är att man ska kunna erbjuda *tillgänglighet och hållbar urban mobilitet*, vilket betyder att man ska utveckla en högkvalitativ kollektivtrafik, delar av området kommer bli bilfria områden. De ska finnas cykelnät och gångnät, tillgängligheten och närheten ska vara stor. H+ ska upplevas som blått och grönt, det vill säga *vatten och grönska*. Man ska tillämpa grönytor och vattenytor och därmed höjs det estetiska värdet och bidrar till rekreation. Alla boende ska ha god tillgång till gröna och blå ytor. Dessa platser ska också fungera som mötesplatser och andra sociala funktioner. En sista miljöprofil som man ska satsa på i H+ är en *hållbar urban livsstil*, med det menas att *Miljöprofil H+* ska inspirera de boende i området. Man ska informera de boende och området ska få en mer utpräglad hållbar livsstil jämfört med genomsnittssvensken. Man ska kunna ta tillvara på det lokala engagemang som kan finnas och kreativa lokala nätverk kan utveckla staden och lösa problem i den (Helsingborg, 2011, s. 15).

H+ i Öresundsregionen

Under 1900-talet var inte längre territorialstaterna den enda viktiga aktören i Europa utan inomterritorialstatliga och gränsöverskridande regionerna fick mer betydelse. En regionalisering av Europa har skett genom att ekonomisk och politiskt starka regioner i den Europeiska Unionen har lyckats driva fram den. EU uppmuntrar till att allt fler gränsöverskridande regioner bildas, vilket också sker (Ek, 2003, ss 1-4). I början av 1990-talet började intresset för en Öresundsregion

på allvar ta form, då var den inte alls så självklar, som den är idag. Med hjälp av Öresundsbron kunde man fästa Öresundsregionen som en tydlig identitet. Invånarna skulle bli en del av Öresundsregionen och känna sig som öresundare. Genom brobygget och den pampiga invigningen av den mobiliserande man och stärkte identiteten. På den svenska sidan såg man bron som ett arbetsmarknadspolitiskt projekt, även om man från början sett bron som en nödvändighet för att koppla samman Sverige med Europa. I Danmark såg man bron som en expansion av Stor-Köpenhamn. År 1991 stod det klart att bron skulle byggas och invigningen ägde rum år 2000 (Berg & Sevón, 2010, ss 31-38). Öresundsregionen är en region som består av Skåne i Sverige och Själland, Lolland-Falster, Mön och Bornholm i Danmark. De bor cirka 3,5 miljoner människor i regionen och befolkningen är högutbildad. De pendlar cirka 20 000 människor över Öresund varje dag (Öresundskomiteen, u.å). I Helsingborg talas det mycket om en kommande HH-förbindelsen för att kunna knyta ihop hela Öresundsregionen. Förbindelsen ska anläggas mellan Helsingborg och Helsingör på den danska sidan. Det talas också om att höghastighetståg ska passera Helsingborg mellan Hamburg och Stockholm (Petersson, 2011).

Jag frågade politikerna om vilken roll de tyckte Helsingborg har i Öresundsregionen. Mikael Skoog sade att man ofta pratade om konkurrens situationer, men att han tyckte att Helsingborg har unika saker som inte andra städer kan erbjuda, exempelvis Sofiero och Kärnan, som stärker besöksnäringen i Helsingborg. Han nämnde också att Helsingborg samarbetar med Skåne Nordväst för att förstärka turismen och locka dit fler företag.⁹ Peter Danielsson, Anna Jähnke och Maria Wingberg-Nordström lyfter alla fram vikten av att få till en HH-förbindelse för att kunna sluta en cirkel i Öresundsregionen och få med Helsingborg som en kärna och ett nav i norra Öresundsregionen. Peter Danielsson skriver att mycket fokus har legat på Malmö, Lund och Köpenhamn¹⁰ och Maria Winberg-Nordström säger att Öresundsbron är en lokalbro.¹¹ Politikerna verkar alltså känna att Helsingborg inte riktigt har fått vara med i Öresundsregionen på samma sätt som Malmö och Lund, men att en HH-förbindelse kommer förändra detta. Anna Jähnke lyfter fram att pendlingstiderna till Köpenhamn kommer bli mycket kortare och att storstaden kommer kännas närmre:

”Vi jobbar väldigt mycket med HH-förbindelsen. När den väl kommer på plats så tror jag liksom att den här ringen är sluten att Helsingborg, Helsingör, Köpenhamn och Malmö, att man kan ta sig runt på drygt en timme. Det är ju liksom helt fantastiskt egentligen för då kan du ju bo Helsingborg och jobba i Köpenhamn och det tar en halvtimme och ta dig dit. Det blir ju precis som att jobba i en storstad. För om du bor i London och du ändå bor hyfsat centralt så tar de nästan en timme att ta dig till jobbet med tunnelbanan och byta buss kanske och ta dig hem”¹².

Politikerna trodde att Helsingborg skulle få en starkare roll i Öresundsregionen när H+ området står färdigt. Peter Danielsson skrev:

”Tanken med H+ är att utveckla Söder. År 2035 ska södra Helsingborg vara en internationell och mångsidig plats där människor möts, idéer testas och upplevelser skapas. Min övertygelse är att detta kommer bidra till att ytterligare stärka bilden av Helsingborg som

9 Intervju med Mikael Skoog, den 3 maj, 2012.

10 E-post svar från Peter Danielsson, den 2 maj, 2012

11 Intervju med Maria Winberg-Nordström, den 26 april, 2012

12 Intervju med Anna Jähnke, den 26 april, 2012

en stad i framkant inom många områden men framför allt inom social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet.”¹³

Mikael Skoog sade:

”Jag hoppas ju, jag hoppas att de ökar så att säga attraktionsvärdet för Helsingborg och att de som bor i Helsingborg ska känna att de är en ännu bättre stad man bor i. Och att man också kan röra sig öster ifrån och väster ut alltså från de östra områdena på söder via Söder och ut mot havet så att du får en naturlig naturligt stråk ut mot vattnet. Och att de då kan i sig innebära att de bli plus i Södra hamnen, i H+ området och att de blir liv och rörelse och att man vill vistas där när man nu liksom vill ha lite puls eller liksom rekreation eller vad det är, så att säga. Så att jag tror ju absolut att attraktionen, attraktionsvärdet för Helsingborg ökar att man tycker att man har en bättre stad---Så att Sen är det inte helt oväsentligt att H+ får en sådan, va ska man säga, status och vi signalerar till vår omvärld att företag vill komma till Helsingborg i en större utsträckning och att här finns boendemiljöer som är attraktiva. Det kommer de att bli nere i H+ de kommer till att bli fina boendemiljöer och det kan ju generera att företag etablerar sig i Helsingborg och då får fler människor arbete. Så de ska man inte, de e ju ligger absolut i samhällsplaneringen att man måste tänka så från politiskt håll, att vi måste ha en struktur på staden som attraherar många, men speciellt måste de attrahera naturligtvis dem som driver företag så att de vill etablera sig i Helsingborg de måste man tänka på som politiker”.¹⁴

Här berättar Mikael Skoog tydligt att man vill att H+ ska attrahera människor som kan attrahera företag i likhet med Floridas kreativa klass.

Örespectacle är vad Guy Baeten beskriver som ett nätverk av superplatser som finns i Öresundsregion. Det är platser med hög välfärd som sträcker sig från Köpenhamn till Malmö och Lund. Det är nya platser för den rikare delen av befolkningen som är till för konsumtion, boende, företagsverksamhet och lekplatser för eliten. Städerna är sammankopplade av ny fin infrastruktur, som exempelvis Öresundsbron. Baeten skriver att segregation i städerna alltid har funnits, men att denna nya systematiska utveckling av platser, som är avskärmade för resten av staden och för eliten, inte fanns för ett decennium sedan. Örespectacle skapar nya landskap av rikedom och exklusivitet. Baeten tar upp exemplet Hyllie som håller på och växa fram i Malmö. Han skriver att den nya stadsdelen med Point Hyllie, ett 95 meter hög skyskrapa, utsöndrar omslutande makt, *Ambient power*. Det är medlemmar ur den kreativa klassen som ska röra sig i detta området. Det finns en atmosfär på sådana här platser som tydligt signalerar vilka människor som bör och inte bör röra sig i området. Platserna är endast till för de personer som har en nyckel eller en inbjudan till byggnaderna. I Malmö vill man suddas bort den industriella historien och de problem som finns i staden, som arbetslöshet och fattigdom, speciellt bland invandrare i staden, genom att utveckla nya projekt. Byggandet av Västra hamnen var också en symbolisk exploatering för att visa att Malmö inte längre är en industristad. Örespectacle är områden i städer som inte behöver resten av staden till något annat än själva marken och arbetskraften från staden, man vill inte tillhöra staden bara dra nytta av den. Utanför detta Örespectacle hamnar de områden som drar ner stadens rykte. Det är områden som inte finns med i den fina infrastrukturen, transitzoner där lägenheterna inte är av god kvalitet. Utanför Örespectacle hamnar även de hemlösa. (Baeten, 2011, ss 14-20). H+ kommer troligen bli en del av

13 E-post svar från Peter Danielsson, den 2 maj, 2012

14 Intervju med Mikael Skoog, den 3 maj, 2012.

Örespectacle, det finns många likheter. Det kommer byggas ny infrastruktur som kommer knyta samma Helsingborg med Öresundsregionen och de redan befintliga superplatserna. Man förväntar sig att en kreativ klass, människor med mycket inflytande och kapital ska flytta in i H+ området. H+ området kommer troligen att bli exklusivt och kommer utsöndra den omslutande makt som Allen skriver om. Helsingborg kommer få en ny symbol som tar bort fokus från den dåliga symbolen som Trädgårdsgatan representerat, en segregerad stad.

H+, för vem?

Man talar mycket om den toleranta staden och den kreativa människan, men vem är det man egentligen menar ska bo i H+ området? Politikerna som jag intervjuade svarade att stadsdelen var till för alla. Man ville att alla typer av människor skulle bo där, både befintliga invånare i staden och nyinflyttade. Maria Winberg-Nordström sade att de är en ambition att bygga så att alla ska ha möjlighet att kunna bo där, men sade samtidigt att det är dyrt att bygga nytt. Winberg-Nordström menar dock att man ska bygga blandade upplåtelseformer och i olika prisnivåer.¹⁵ Mikael Skoog sade att han inte trodde att man hade definierat vem som ska bo där, men att alla typer av människor kommer bo där. Samtidigt säger han att hyrorna och priserna kommer vara högre och att det därför blir begränsat för de som inte har de så bra ställt. Han säger dock att man vill att människor ska göra en boendekarriär. Skoog menar att man behöver en flyttkedja i en stad, om man bor i ett mindre attraktivt boende eller i en mindre lägenhet och vill utöka så ska de finnas den möjligheten. Han säger att när ungdomar flyttar hemifrån så behöver de en typ av bostad och de som flyttar ut kanske har bildat familj och behöver något större och så vidare.¹⁶ Peter Danielsson skriver att bostäderna kommer att ligga i framkant och att H+ kommer bli en revolutionerande stadsdel. Han skriver att priserna inte kommer vara de lägsta på marknaden och skriver att man i Drottninghög bygger boende i de lägre prisklasserna.¹⁷ Anna Jähnke sade att hon tror att de blir en blandad befolkning och även hon sade att man vill ha alla möjliga människor i H+ området. Hon lyfte fram studenterna och sade att de kunde bo i bostäder som är inåtvända mot en gård istället för havsutsikt, så att de då blir billigare. Äldre par eller ensamstående som sålt sitt hus kan också tänkas vilja bo i H+, men också barnfamiljer som hon själv.

”Men jag ser också barnfamiljer. Alltså ja jag skulle kunna tänka mig bo i ett sådant område med min familj där jag liksom ser att ja vi har förskola i närheten och nära till havet och mycket gröstruktur intill det tycker jag är viktigt då för min dotter när hon växer upp och men ändå nära till stad det tycker jag är ganska, jag gillar de här med att gå in till stan och ta en fika och sånt, så jag tror att de kommer finnas nånting för alla.”¹⁸

Politikerna verkar alltså ha en ganska klar bild om vilka som kommer att ha råd att bo i H+ området. Ambitionen är att H+ ska vara till för alla, men politikerna verkar ha insett att de kommer bli för de som har det bättre ställt.

15 Intervju med Maria Winberg-Nordström, 26 april, 2012.

16 Intervju med Mikael Skoog, den 3 maj, 2012.

17 E-post svar från Peter Danielsson, den 2 maj, 2012.

18 Intervju med Anna Jähnke, den 26 april, 2012.

Med H+ kommer man att försöka skapa ett område som är attraktivt nära intill ett område som anses vara oattraktivt. Områdenas egenskaper kan smitta av sig på varandra. Söder kan få ett uppsving, men kan också hindra H+ området från att bli alltför exklusivt. H+ kan också bli ett område för köpstarka och då ökar segregeringen i staden. Söder kan bli gentrifierat, bostäderna kommer vara för dyra och de köpsvaga kommer få flytta ut från söder (Högdahl, 2007, ss 88-89). Detta säger även politikerna jag intervjuat. Anna Jähne sade följande:

”Sen tror jag också att dem lägenheterna, dem bostäderna på Söder kommer få ett lyft i och med att H+ finns så då blir ju liksom dem inte ytterst längre utan då är ju dem mer inne i stan”¹⁹.

Mikael Skoog sade följande:

”Kan vi sen öppna upp området mot andra delar av Helsingborg, jag tänker mest på Söder, så att man på det sättet får en genomströmning av människor där och till och med kanske då lite blandade upplåtelseformer på Söder så höjer du förmodligen den stadsdelen och det i sig ger förhoppningsvis då mindre segregation.”²⁰

Här kan man tydligt se det som Neil Smith skriver, att gentrifieringen har blivit generaliserad och självklar. Den finns där utan att man tänker på det.

Medborgardialogen i Helsingborg

Helsingborg ska enligt *Framtidsbild 2035* bli en mänsklig stad där medborgarna känner delaktighet och inflytande. Staden ska utvecklas och skapas utav medborgarna tillsammans och mötet mellan det offentliga och medborgarna ska främjas (Helsingborg, 2008). Det har under det senaste decenniet utvecklats ett större intresse för brukarmedverkan eller underifrån perspektiv som utgör en självklar del i många utvecklingsprojekt (Högdahl, 2007, s. 20). I intervjun med Mikael Skoog berättar han att de har varit jättemycket arbete kring visionsbilderna och att man tagit in impulser från olika ställen. Man har haft workshops där medborgare, politiker och tjänstemän har fått delta.²¹ Även Maria Winberg Nordström säger detta:

”Man har pratat helsingborgarna som bor, ja egentligen alla, men framförallt dem som bor nära, det vill säga dem som bor på Söder. Hur vill dem? Och en sån här sak har varit att man vill komma närmare vattnet, det har varit ett väldigt tydligt önskemål och därför så, om du har sett beskrivningar, så finns det sådana här vattenstråk det vill säga kanaler man drar in vattnet eller man bygger staden närmare vattnet, så att medborgardialogen och förankringen har varit oerhört omfattande så det har varit ett väldigt väldigt långt förarbete och det lönar sig för jag tror inte att jag har hört någon kritisk röst om H+.”²²

På Youtube finns flera korta filmer som handlar om H+ utvecklingen och även filmer från informationsmöten (Helsingborgs Youtubekanal). Helsingborgs stad försöker verkligen förmedla och få med helsingborgarna i arbetet med H+.

19 Ibid.

20 Intervju med Mikael Skoog, den 3 maj, 2012.

21 Intervju med Mikael Skoog, den 3 maj, 2012.

22 Intervju med Maria Winberg-Nordström, den 26 april, 2012.

Södertunneln

H+ området bygger på att Södertunneln ska bli av, tunneln ska gå från Knutpunkten genom Gåsebäck (Helsingborg, 2011, s. 9). Södertunneln kommer innebära att 1,3 kilometer av järnvägen söder från Knutpunkten ska grävas ner (Helsingborg, b). Södertunneln har dock skjutits på framtiden då kostnaderna blev högre än vad man räknat med, 750 miljoner kronor mer. Den totala kostnaden för Södertunneln kommer att bli 3,1 miljarder kronor, då det ingår även en förberedelse för HH- förbindelsen och utbyggnad av Knutpunkten.²³ I intervjuerna med politikerna svarade dock alla att Södertunneln kommer att bli av någon gång i framtiden. Mikael Skoog, Peter Danielsson och Maria Winberg-Nordström sade att man börjar med att bygga på Oceanpiren och Bredgatan och att undertiden fortsätta jobba för att kunna finansiera Södertunneln. Mikael Skoog sade såhär:

”Det är ju liksom en tidsperiod från det att vi börjar bygga till att det är klart i det området säkert 5, 7 kanske uppemot 10 år så vi har några år på oss att hitta finansiering för tunneln. Tanken var ju att vi skulle ta kostnaden själv via exploateringsintäkter och avkastning från bolagen, det kanske du har läst någonstans, men det finns fortfarande osäkerheter kvar kring hur mycket vi får bygga och får vi inte bygga så mycket som vi har tänkt så får vi inte tillräckligt mycket i exploateringsintäkter som kan gå till tunneln. Och det finns en allmän osäkerhet ju i Europa kring ekonomin och vart vi är på väg som gör att bolagen inte avkastar så mycket som vi har tänkt. Det var de två viktigaste faktorerna varför vi senarelade beslutet så att säga. Men den kommer till att komma när vi har hittat andra finansieringsformer. Den hör ihop med lite med den fasta förbindelsen, vi håller på och jobbar på att få tre tunnelrör till Danmark och då måste Södertunneln till i anslutning. Vi ser att de hör i hopa lite”.²⁴

Skulle Södertunneln inte, trots politikernas övertygelse, bli av och man fortskrider planerna och börjar bygga på Oceanpiren fallerar hela tanken med att bygga bort barriärer och segregation. Då kommer troligen Oceanpiren bli ett slutet samhälle som inte hör till Söder eller resten av staden.

Samtliga politiker säger att de är en stor politisk enighet kring hela H+ projektet, inklusive Södertunneln. De säger att de kanske kan komma att bli små diskussioner på detaljplans nivå men att de finns en total politisk enighet om helhetsbilden. Maria Winberg-Nordström sade såhär:

”Det finns en tradition i Helsingborg också när det gäller för stadens strategiska viktiga frågor så hittar vi blocköverskridande lösningar. Inte minst för att vi har skiftat majoritet mellan varje val sedan -76, tror jag de är, med undantag för sista valet när vi, de borgliga blev omvalda.”²⁵

Mikael Skoog sade till och med att han hade varit orolig för att ingen ställde några knepiga frågor utan att allt flöt på:

”Det [enigheten] gjorde ju att när jag var revisor då, så uppmärksammade jag de varje gång i fullmäktige, när jag var och lämnade i min rapport, de gör man en gång om året. För att om ingen ifrågasätter eller opponerar på det som man planerar, så blir det ju också lite

23 Intervju med Mikael Skoog den 3 maj, 2012.

24 Intervju med Mikael Skoog den 3 maj 2012.

25 Intervju med Maria Winberg Nordström den 26 april 2012.

gålet va. Någon måste ställa lite såhär jobbiga frågor. Hur går det med ekonomin? Och hur fortskrider projektet? och sådant och därför så. Utifrån den positionen som revisor så var jag lite orolig, när det var en sådan total politisk enighet kring det här, men vi är rätt så medvetna om riskerna, tycker jag nu, så att det är ingen större fara. Med det är en total politisk enighet i kommunfullmäktige fortfarande kring att göra det här projektet, sen kan jag tänka mig, när vi kommer till liksom detaljplanerna, vad är det som ska byggas på den här platsen? Så kanske det kan bli lite diskussion---- Men visionen är vi överens om, inriktningen är vi överens om och tempot är vi överens om.²⁶

Slutsats

Helsingborg har under flera hundra år haft en segregerad centrumkärna. Arbetarna har bott på Söder och borgarna på Norr. Det är förvånansvärt att den pågått så länge och är så stark befäst i staden och dess identitet. Genom den tydliga gräns som Trädgårdsgatan har utgjort sedan 1800-talet har olika projekt legitimerats i staden, exempelvis Konserthuset som byggdes på Norr som en motvikt till Folkets hus på Söder och dagens H+ som byggs för att råda bot på segregationen. Här betyder landskapets historia och ideologi stor roll. Trädgårdsgatan har utgjort en symbol för en segregerad stad, gränsen mellan arbetarklassen och den borgerliga ideologin. Landskapet visar och uttrycker skillnader mellan olika människor. Genom att se på Söder och Norr kan man se dessa skillnader. Man vill att H+ bli den toleranta staden där segregation inte hör hemma. Man vill ha tillvara på den mångfald och kreativitet som finns på Söder. H+ har tydligt hämtat sina visioner från Richard Floridas kreativa klass. Man använder sig av begrepp som tolerans, talang och teknologi. Man pratar om mångfald, innovationer och om att attrahera människor som kan dra till sig företag och arbetstillfällen. H+ ska vara den toleranta staden där man ska välja oprövade vägar och experimenterar för att ta tillvara på kreativiteten. Det är svårt att tro att just dessa ord har framkommit genom medborgardialog även om medborgarna säkert har haft en del inflytande.

H+ ska bygga in en ny ideologi i Helsingborg som alla ska kunna identifiera sig med. Detta kan dock bli komplicerat då många helsingborgare kommer att ha svårt att identifiera sig med H+. Det krävs en ström av nyinflyttade för att man ska kunna förändra en identitet och om denna skara som flyttar in i staden tillhör den kreativa klassen, vilket verkar vara målet, kommer man troligen befästa en elitklass som exkluderar människor. De kommer byggas arkitektoniska hus som är estetiskt tilltalande, vilket kan skapa exkludering av vissa människor, då man kan legitimera exkludering genom att skylla på estetiken. Alla människor kommer kanske inte känna att de hör hemma i H+ området. Attraktionskraften för Helsingborg kommer troligen att öka med H+, för en viss typ av människor, en rikare del av befolkningen, men troligen kommer den inte att attrahera alla människor. Helsingborg kommer säkert stärka sin roll i Öresundsregionen genom H+, Södertunneln och HH-förbindelsen och kommer bli en stark aktör i det Örespectacle som Baeten skriver om.

Politikerna kan enkelt legitimera ett projekt som H+, då det finns en plats som kan utvecklas till havsnära boende när det beräknas bli bostadsbrist och en integrationsproblematik som kan upplösas med H+. Man vill göra en ny symbol för Helsingborg som talar om för omgivningen att det händer något nytt och H+ kan också bli en symbol för en seger mot segregationen. Politikerna talar om att

²⁶ Intervju med Mikael Skoog den 3 maj 2012.

H+ ska vara en plats som är till för alla. De säger att de finns en risk för att alla människor inte kommer att ha råd att bo där, men att de kommer kunna finna ställen att vara på i H+, mötesplatser. Det återstår att se om alla människor kommer känna sig välkomna i detta område eller om det kommer bli som Allen skriver, om omslutande makt som gör att människor inte vill vistas i området. Jag tror att risken för det är ganska stor.

Man talar också om hur H+ kommer påverka omkringliggande områden som Söder, Planteringen och Miatorp. Man tror att fastighetspriserna kommer öka i värde i dessa områden och det råder, som Smith skriver, gentrifiering som en urban strategi, kanske är politikerna inte medvetna om att gentrifieringen är så fast förankrad i stadsutveckling eller så är politikerna fullt medvetna om vilka effekter H+ kan få för staden och medvetet vill flytta bort socio-ekonomiskt svaga grupper från centrum. Det gäller inte bara bostäder utan också verksamheter som inte kommer att ha råd att finnas kvar i området vid hyreshöjningar. Anna Jähnke säger i sin intervju att man kan ha en bilpool i bostadsrättsföreningen, då tänker hon förmodligen redan på att det kommer vara människor som har råd med den typen av bostäder som kommer att bo i H+. Man ska dessutom få in de tre hållbarhetsprinciperna i H+ området. Man skriver bland annat att man vill ha cykel- och gångstråk samt kollektivtrafik, men samtidigt skriver man att till en början får människor använda bil, men om man tillåter bilen att vara ett förstahandsalternativ finns de risk för att bilen även i fortsättningen kommer vara det, då man vänjer sig vid att ta bilen och vägarna byggs efter bilen. De som inte har tillgång till bil kommer då exkluderas från området.

Enligt visionsbilderna och beskrivningarna kommer H+ området troligen se ut som alla andra kustnära områden som byggs runt om i världen. Vill kreativa människor leva i områden som ser likadana ut? Floridas kreativa klass bygger på att de finns en serviceklass som serverar den kreativa klassen, då kvarstår klassamhället och befäster eller skapar nya gränser mellan människor, fysiska och mentala. Florida har kritiserats stark av flera, bland annat Jamie Peck. Kritiken handlar om att man skapat ett nytt klassamhälle där det blir en kreativ klass och en klass som inte är kreativ, som inte bidrar till samhällets ekonomiska utveckling. Att Helsingborg väljer att legitimera H+ området genom att bygga ett område som ska locka till sig den kreativa klassen är förvånansvärt. Tanken med att bygga in Söder i centrumkärna är vettigt, liksom att bygga ner barriärerna mellan stadsdelarna, men misslyckas totalt om människorna på Söder och Öster inte känner sig välkomna där.

Man förbereder sig för en fast HH-förbindelse och Södertunnel, men vad som sker i framtiden är fortfarande ganska ovisst. Blir de ingen fast förbindelse kanske man behöver mer mark för uppmarschområde, om hamnen som är ett riksintresse, måste expandera. Politikerna verkar vara helt övertygade om att Södertunneln blir av och att man undertiden kan börja bygga i vissa delområden. Om det slutar med att de inte blir någon tunnel kommer området inte alls integreras med staden och bli snarare en avskild plats för elitklassen. Om H+ blir en framgångssaga eller inte, och för vem, återstår att se.

Sammanfattning

Helsingborg är en segregerad stad med många fysiska och mentala barriärer. Staden har sedan 1800-talet varit en delad stad med borgare i de norra delarna av staden och arbetarna i de södra delarna av staden. Trädgårdsgatan skär en gräns genom centrum och delar staden i Norr och Söder. Det finns också tydliga barriärer mellan öst och väst, då spårområde och trafikerade vägar delar staden. Söder och de östra delarna av Helsingborg är de socio-ekonomiska svaga delarna av staden. Man planerar nu att bygga ett nytt område, H+, i de södra delarna av Helsingborg. Man ska utnyttja gammalt hamnområde och bygga boende med havsutsikt och på det sättet spara viktigt åkermark. Man hoppas på att kunna integrera Söder med staden genom att bygga det nya området intill Söder. Genom att bilda nya stråk av vatten och grönska och genom att skapa nya mötesplatser ska man göra Helsingborg till en sammanhållen stad. Jag har gjort en semi-strukturerad intervju med fyra politiker i Helsingborg. De kommer från olika partier och sitter med i H+ delegationen. Jag har använt mig av tre teorier, den kreativa klassen, landskap som ideologi och gentrifiering som en urban strategi. Den kreativa klassen är enligt Richard Florida den absolut viktigaste gruppen människor som städer ska locka till sig. Har man en tolerant och kreativ miljö kommer människor med talang till staden. Med hjälp av en innovativ miljö kan sedan dessa kreativa människor locka till sig fler företag och arbetstillfällen. Ur landskapet kan man läsa flera olika saker, som exempelvis ideologier, hur människor på en plats lever. Smith skriver hur gentrifiering har blivit en urban strategi, gentrifiering sker allt oftare i städer och tränger ut människor ur städer där det exempelvis finns exklusiva arkitektoniska hus eller närhet till vatten. Genom att ta del av H+ offentliga dokument samt genom intervjuerna kan man tydligt se att visionerna för H+ är att locka till sig en kreativ klass som kan flytta till staden. H+ kommer troligen vara till för välbärgade människor och det kan bli svårt att locka till sig andra människor, då de inte känner samhörighet med stadsdelen. Man kan tydligt se hur landskapets ideologi har betydelse i Helsingborg genom exempelvis Trädgårdsgatan. Nu försöker Helsingborg bygga in en ny ideologi i H+. När H+ är klart hoppas politikerna att det ska ske en gentrifiering av Söder och omkringliggande områden, även om de inte uttryckligen använder ordet gentrifiering.

Källförteckning

- Allen, J. (2006). Ambient power: Berlin Postdamer platz and the seductive logic of public spaces, *Urban Studies*, Vol. 43, No2, Februari, 441-455.
- Atkins, P, Simmons, I, Roberts, B. (1998). *People, Land & Time*. London: Hodder Education
- Baeten, G. (2011). Normalising neoliberal planning: the case of the Hyllie urban development project in Malmö, Sweden. I Baeten G. & Tazan-Kok, T. (Red.) *Contradictions of neoliberal Planning: Cities, Policies and Politics*. Berlin: Springer.
- Berg, P-O & Sevón, G. (2010). Öresundsregionen, finns den? I Löfgren, O. & Nilsson, F. (Red.) *Regionauterna -öresundsregionen från vision till vardag*. Göteborg; Makadam Förlag ss 31-47
- Bergström, T. (2012). *Miljonsatsning ska lyfta Planteringen*
<http://hd.se/helsingborg/2012/02/20/miljonsatsning-ska-lyfta/> [120513]
- Crang, M. (1998) *Cultural geography* London: Routledge.
- Denscombe, M. (2009). *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna* 2. uppl. Lund: Studentlitteratur.
- Duncan, J & Duncan, N. (2001) .The aestheticization of the politics of landscape preservation. *Annals of the association of american geographers*, 91(2) Blackwell Publishers, Oxford. 387-409.
- Ek, R. (2003). *Öresundsregionen- bli till! De geografiska visionernas diskurtiva rytm*. Lund: KFS AB.
- Florida, R. (2006). *Den kreativa klassens framväxt*. New York: Diadalos AB.
- Helsingborg (2011). *FÖP H+ Utställningshandling fördjupning av översiktsplan för H+*. Helsingborgs stad.
- Helsingborg (2010). *ÖP 2010 – en strategisk översiktsplan för Helsingborgs utveckling*. Helsingborgs stad.
- Helsingborg (2008). *Framtidsbild 2035 Framtidens Helsingborg – en färgstark och framåtriktad stad!* Helsingborgs stad.
- Helsingborg a. *H+ (Hplus) med fem olika delområden*.
<http://hplus.helsingborg.se/om-hplus/h-området-med-delomradet/>[120415]
- Helsingborg b. *Frågor och svar om H+ projektet* <http://hplus.helsingborg.se/om-hplus/fragor-och-svar/> [120415]
- Helsingborg c. *Området H+* <http://www.helsingborg.se/Medborgare/Trafik-och-stadsplanering/Oversiktsplan-och-detaljplaner/Byggprojekt/området-h/> [120318]
- Helsingborg d. *En plats att längta tillbaka till..* <http://hplus.helsingborg.se/om-hplus/vision-och-ledstjarnor/> [120403]
- Helsingborg e. *H+ ledstjärnor* <http://hplus.helsingborg.se/om-hplus/h-ledstjarnor/> [120419]

- Helsingborgs Youtubekanal
http://www.youtube.com/user/hpluskontoretfeature=results_main [120519]
- Högdahl (2007). *På andra sidan Trädgårdsgatan: om Norr och Söder i förändringens Helsingborg*. Helsingborg: Helsingborgs stad och Lunds universitet, Campus Helsingborg
- Johannesson, G. (1987). *Sällsamheter i Helsingborg*. Stockholm: Rabén & Sjögren.
- Järtelius, A. (2001). *Hjärtat till Söder*. Helsingborg: Utvecklingsnämnden, Helsingborgs stad.
- Mitchell, D. (2008). Political economies of landscape change, New Axioms for reading the landscape: Paying attention to political economy and social justice. I. *Political Economies of Landscape Change* Wescoat, J.L & Johnston, D.M. (Eds.) Berlin: Springer.
- Peck, J. (2005). Struggling with the creative class, *Interantional journal of urban and regional research*, Vol 29.4. December. Ss 740-770.
- Petersson, M. *Fast HH-förbindelse*. <http://www.skane.se/sv/Skanes-utveckling/Ansvarsomraden/Infrastruktur/Infrastrukturplanering/Tunnel-Helsingborg-Helsingor/> [120514]
- Smith, N. (2002). New globalism, new urbanism: gentrification as global urban strategy, *Anipode*, 34, ss 427-450
- Öresundskomiteen, *Öresundsfakta*.
<http://www.oresundskomiteen.org/oresundsfakta/> [120522]

Bilaga

Figur 1



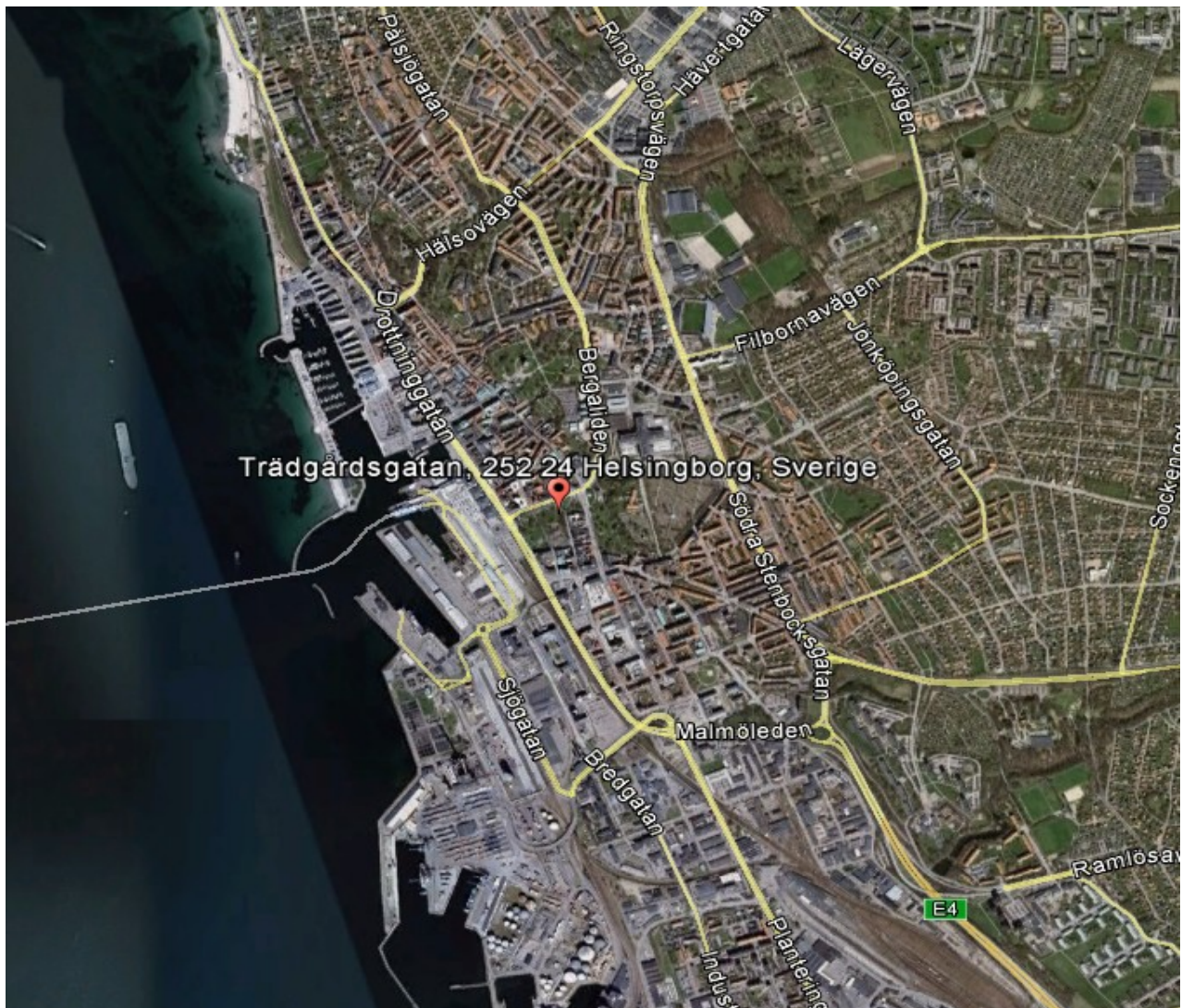
Fotografi från Söder mot Helsingborg C som visar hur bil- och tågtrafiken skapar en barriär mellan öst och väst. Källa: <http://norrasorgenfri.blogspot.se/2011/07/avstickare-h-helsingborg-v.html>

Figur 2



Karta över H+ delområden. Källa: Fördjupad översiktsplan för H+, 2011, s. 37.

Figur 3



Övre bild: Karta över Helsingborg. Källa: Google earth.

Nedre bild: Fotografi över Trädgårdsgatan, tagen från den södra sidan mot Norr. Längst ner på bilden skimtar Helsingborg C. Källa: <http://www.hplusportalen.se/default.aspx>.

Figur 4



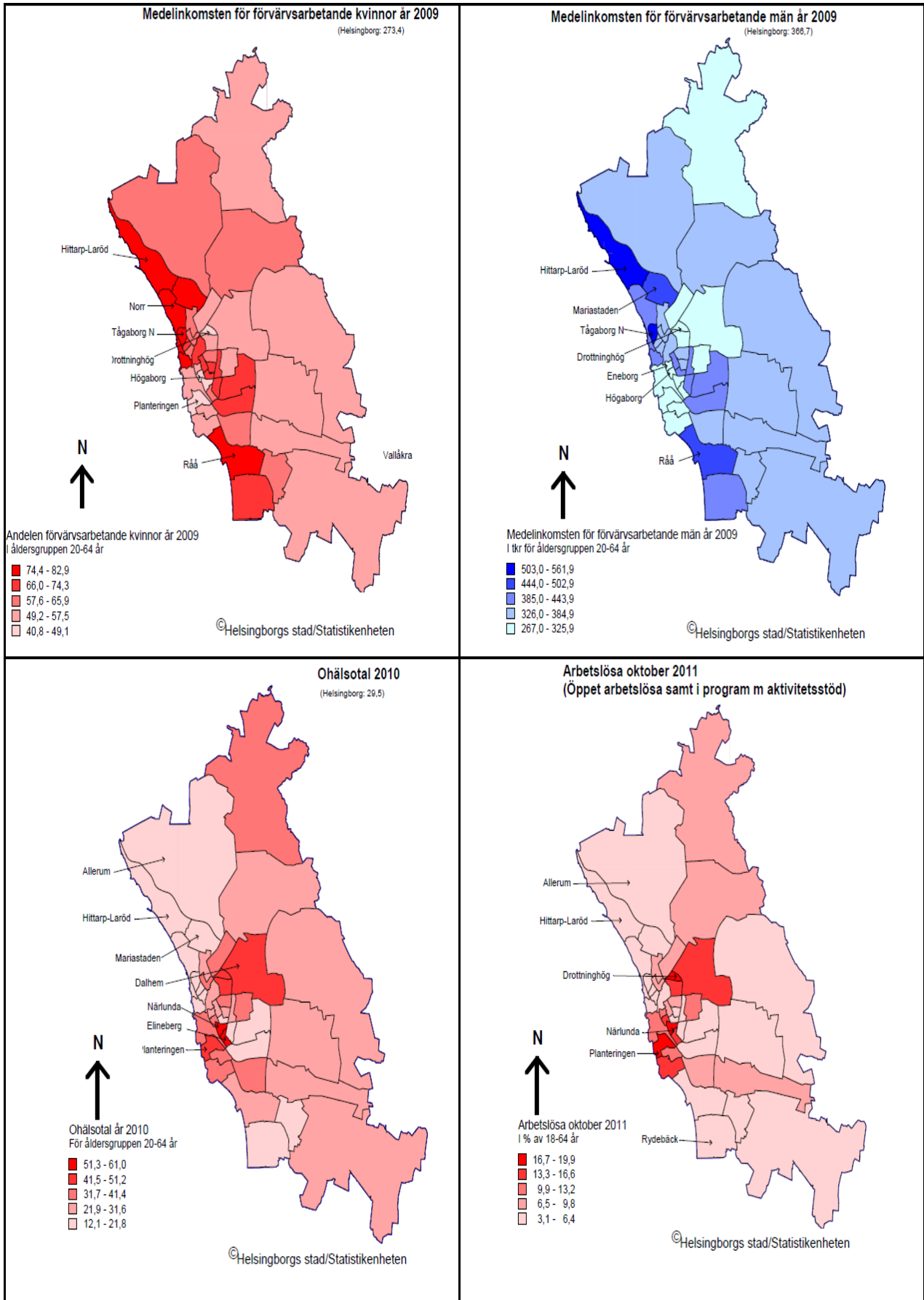
Fotografi över Kullagatan. Källa:<http://www.travelgatesweden.se/2006/06/01/shopping-in-helsingborg/>

Figur 5



Fotografi över Gustav Adolfs torg på Söder. Torghandel pågår.
Källa: <http://www.helsingborgaren.se/gustav-adolfs-torg>

Figur 6



Här ser man tydligt vilka stora skillnader det är mellan Söder och övriga stadsdelar. Även Drottninghög och Planteringen sticker ut. Källa: Helsingborgs statistikenhet.

Figur 7



Visionsbild över Södra Hamnen, Oceanpiren.

Källa: <http://hplus.helsingborg.se/pressrum/24069/visionsbilder/>

Figur 8



Visionsbild över Universitetsområdet.

Källa: <http://hplus.helsingborg.se/pressrum/24069/visionsbilder/>

Figur 9



Visionsbild över Husarplatsen. Källa: <http://hplus.helsingborg.se/pressrum/24069/visionsbilder/>

Figur 10



Visionsbild över Gåsebäck. Källa: <http://hplus.helsingborg.se/pressrum/24069/visionsbilder/>