

## 7. Övergripande konsekvenser

Södertunneln ska leda till en stadsutveckling med kraftfull förtätning i centralt läge. Detta kapitel belyser huvudsakligen de övergripande miljökonsekvenser som Södertunneln tillsammans med stadsutvecklingen innebär.

### 7.1. Utgångspunkter för bedömning

Som grund för bedömningen av övergripande miljökonsekvenser görs en jämförelse med ett nollalternativ på längre sikt och lång sikt. Antaganden om nollalternativet har stor betydelse för konsekvensbeskrivningen. Södertunnelns nollalternativ och utbyggnadsalternativ är det samma som beskrivs i kapitel MKB betydande miljöpåverkan i FÖP H+.

Stadsutvecklingen inom H+ till följd av tunneln kan i enlighet med FÖP H+ rymma 4 000-5 000 bostäder med knappt 10 000 invånare. Bostäderna utgörs huvudsakligen av flerbostadshus medan resterande bebyggelseareal bedöms rymma företag, service och utbildning.

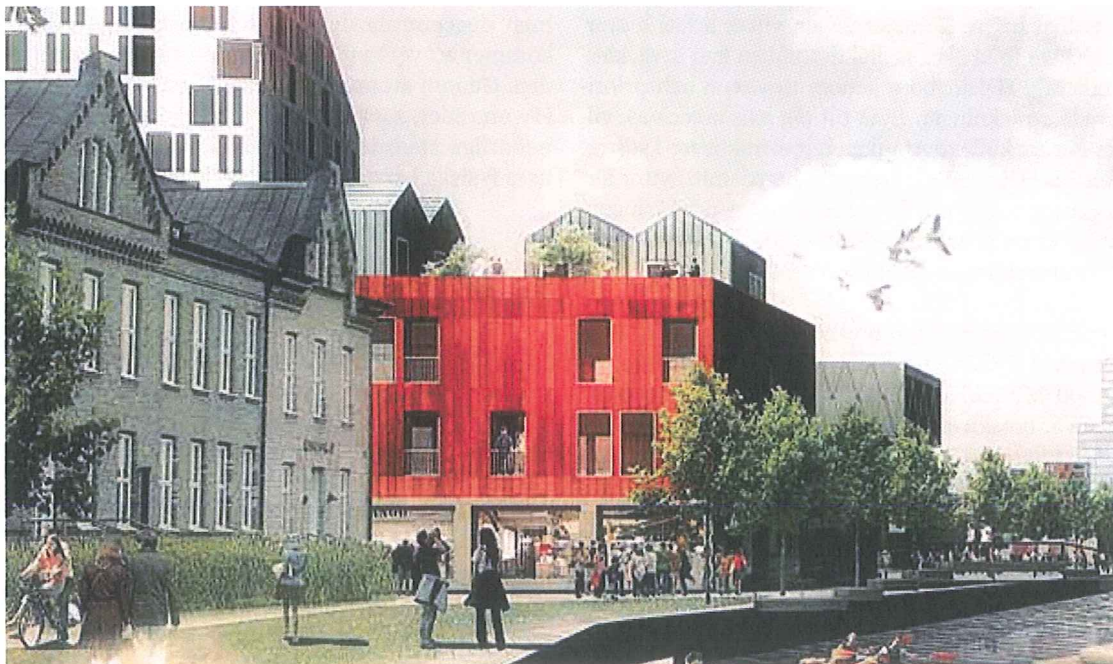
Nollalternativet innebär att Södertunneln inte byggs och att utvecklingen av centrala södra Helsingborg inom H+ inte heller kan ske. Dock finns det delar av området som kan utvecklas och bebyggas utan tunneln. Det kan handla om kontor

och lättare verksamheter som kan anpassa sig till områdets nuvarande förutsättningar. Den övriga stadsutveckling, som skulle ske inom H+ området med en Södertunnel, kommer i nollalternativet att ske på annan plats. I förstudien antogs att ungefär hälften skulle ske på annan plats i Helsingborg, varar merparten på ny mark i stadens ytterkanter. Övriga delar av utbyggnaden skulle i nollalternativet ske i andra städer i Öresundsregionen.

### 7.2. Hushållning med naturresurser

Södertunneln och H+ gör att centrala, underutnyttjade markområden används för stadens expansion. Nollalternativet betyder en begränsad förtätning av staden och en snabbare utbyggnad på jordbruksmark i stadens periferi.

Södertunneln med efterföljande stadsutveckling är en betydande pusselbit för att bryta spiralen mot en allt mer bilbaserad bebyggelsestruktur. En tät stadsdel runt södra delarna av Helsingborg C



Figur 7.1:

*Möte mellan gammalt och nytt – visionsbild för Gåsebäck-Husarområdet.*

innebär ökad regional tillgänglighet i jämförelse med nollalternativet eftersom arbetsplatser, bostäder och andra målpunkter blir lättare att nå för många inom Öresundsregionen. Utbyggnaden stärker järnvägen som transportmedel och medför en övergång till mer miljöanpassade resor. På lång sikt ser vi att utvecklingen till följd av Södertunneln kan understödjas av fler regionala och nationella kopplingar i form av en fast förbindelse till Danmark och eventuella snabbtåg.

### 7.3. Hälsa - buller och luftkvalitet

De prognoser som gjorts visar att projektet bidrar till att minska trafikarbetet och därmed minskar biltrafikens totala luftutsläpp och bullerpåverkan på ett övergripande plan. Planeringen av H+ områdets innehåll och samspelet med övrig stadsutveckling är betydelsefull, vilket hanteras inom Översiktsplan 2010 och FÖP H+.

Att bygga tät stad innebär utmaningar både vad det gäller biltrafikens ytbehov såväl som dess miljöpåverkan och säkerhet. Detta hanteras i den vidare planeringen av området. Allmänt kan sägas att den minskade barriäreffekten Södertunneln ger innebär att en enklare gatustruktur kan byggas. Det ger mindre omvägar för att komma runt i området, ökad tillgänglighet till målpunkter på Söder och Gåsebäck samt goda möjligheter att nå en bra säkerhet genom lägre hastigheter. Gång- och cykeltrafiken får betydligt bättre förutsättningar, vilket också bidrar till bättre folkhälsa. Kollektivtrafiken kan utvecklas i centrala Helsingborg genom nya gena och prioriterade sträckningar. Byte till tåg kan utvecklas, vilket gör att kollektivtrafiken blir attraktivare i större delar av Helsingborg. Detta ger betydande nyttor för dagens trafik i området, men strukturförbättringen är också en grundförutsättning för den storskaliga stadsutvecklingen inom H+ området.

Upprustningen av miljön kommer att innebära en avsevärd förbättring för bostäder som idag ligger utmed Malmöleden och Västkustbanan. I störda lägen är omsättningen på lägenheter hög eftersom många flyttar därifrån när en lägenhet i bättre läge erbjuds. Det ger stora kostnader för fastighetsägaren i form av vakanser, slitage och administration.

Utvecklingen av den sociala miljön i kringliggande stadsdelar är en betydelsefull effekt av projektet. För att ytterligare klargöra Södertunnelns effekter i områden gör avdelningen för Hållbar utveckling fördjupade konsekvensanalyser och en plan för uppföljning av effekterna över tiden.

Södertunneln ger ingen direkt påverkan på luftkvaliteten, men den möjliggör en utveckling av H+ området som i sin tur påverkar trafikflödena i Helsingborg. I den fördjupade översiktsplanen för H+ kommer trafik och luftkvalitet närmare att utredas. Här förutsätts en planering där miljökvalitetsnormerna för luft klaras, eftersom framtida detaljplaner annars inte kan godkännas.

Konsekvenser och åtgärder beskrivs i första hand inom ramen för FÖP H+, men även inom de olika detaljplaner som kommer att tas fram i området.

### 7.4. Risk och säkerhet

Stadsutvecklingen till följd av Södertunneln och det samrådsförslag som presenterades i FÖP H+ bygger på en samexistens med hamnen och de verksamheter som ligger i anslutning till hamnen. Idag är trafiken till hamnområdet fördelad på fyra olika förbindelser, vilket innebär att transporter med farligt gods är spridd över stora delar av södra Helsingborg. Södertunneln innebär en förändring av Oljehamnsleden, som är den största vägen till hamnen även om farligt gods leds annan väg.

### 7.5. Stadsbild och kulturmiljö

Södertunneln ger stora möjligheter att knyta samman de centrala delarna av Helsingborg, vilket kommer att verka läkande för den segregerade staden. Genom att gräva ner järnvägen och utveckla H+ området, som idag ligger som barriär mellan befintliga stadsdelar, monteras förmodligen inte bara fysiska barriärer ned utan även mentala.

### 7.6. Natur och rekreation

Södertunneln ger tillsammans med den fortsatta stadsutvecklingen nya möjligheter att utveckla parker, grönområden och rekreativsmöjligheterna i kringliggande stadsdelar. Möjligheten att nå kajer i de inre hamnområdena bedöms som rekreativa. Möjligheten att knyta samman attraktiva stråk mot Planteringen och Råå såväl som upp mot landborgen och Jordbodalen skapar nya förutsättningar. Det finns dock en utmaning i avvägningen mellan hög exploatering och kvalitativa grönområden.