FLÖDESPROGNOS DROTTNINGHÖG

SPACESCAPE | HELSINGBORGSHEM

Mars 2023

SAMMANFATTNING

Spacescape har genomfört en gång- och cykelflödesprognos för utbyggnaden av Drottninghög på kort och lång sikt. Prognosunderlaget har resulterat i rekommendationer kring förbättrad tillgänglighet och social trygghet samt lämpliga stråk för aktiva bottenvåningar.

FÅ MÅLPUNKTER OCH LÅGA GÅNGFLÖDEN IDAG

I nuläget är gångflödena, och i synnerhet cykelflödena, låga inom Drottninghög och gångtrafiken främst lokal. Handelscentrumet i väster, Helsingborgsexpressens busshållplatser, Drottninghögs centrum och markparkeringarna är de största målpunkterna. Utbytet med det liknande Fredriksdal i söder är stort medan flödena mot Dalhem, ett område som inrymmer villor och låga flerbostadshus, norr om Drottninghög är mycket begränsat.

VUXNA MÄN DOMINERAR KVÄLLSTID

Kartläggningen av dagens situation visar att fördelningen mellan män och kvinnor i området i stort är jämn, men att män i större utsträckning rör sig i utkanterna och omvänt är det en övervikt av kvinnor i de interna delarna. Det är även notervärt att de gående kvällstid i princip helt domineras av vuxna, i huvudsak män.

Som cyklist färdas du främst förbi Drottninghög längs Regementsvägen, genom området via tunneln under Vasatorpsvägen eller i väst-östlig riktning.

POTENTIAL FÖR SAMMANLÄNKANDE STRÅK

Inom de kommande åren förtätas Vasatorps- och Regementsvägen samt Drottninghögs centrum med bebyggelse på dagens markparkering. Prognosen visar på potential för ett nytt stråk från Fredriksdal till Dalhem genom centrumet men en detaljplanelagd huskropp försämrar dess genhet och överblickbarhet. För att uppnå ett tryggt, attraktivt och sammanlänkande stråk med potential för aktiva bottenvåningar föreslås byggnaden anpassas till den naturliga rörelseriktningen och att en rak anslutning tillskapas ned till gångbanan söder om Fyrverkeriegatan. Underlaget för kommersiell service är begränsat men lokaler i gatuplan kan även utformas utåtriktat med av sport- och fritidsaktiviter eller samhällsservice.

KVARTERSBEBYGGELSE FÖR ATT KONCENTRERA FLÖDEN

I det mer avlägsna framtidscenariot bebyggs Blå- och Rökulla ytterligare, vilket skapar potential för gångflöden längs med hela Vasatorpsvägen och Grönkullagatan. De nya byggnaderna på parkeringsplatserna rekommenderas utformas som kvarter för att samla fotgängare till ett begränsat antal stråk. Vasatorpsvägens attraktivitet kan öka genom en mer stadsgatulik utformning där bebyggelsen möjliggör aktiva hörn i anslutning till busshållplatslägena.

I Rökulla är gångflödet mer avhängig enstaka målpunkter och deras entréers placering, delvis tydliggjort genom en laboration med parkeringshusets ingångar, medan Blåkulla är mer funktionsblandat och har ett i högre utsträckning sammankopplat och överblickbart gatunät som ger mer differentierade gångflöden. Konsekvensen blir att fotgängarpotentialen där är mindre känslig för enskilda lokaliseringsbeslut.

NYA CYKELKOPPLINGAR PÅ VASATORPSVÄGEN OCH DROTTNINGHÖGSVÄGEN

Den nya bebyggelsen leder till en fortsatt stark cykelreserelation i nordsydlig riktning men även att flödena längs och tvärs Vasatorpsvägen ökar. En ny cykelpassage bör anläggas vid hållplats Regementsvägen och Drottninghögsvägen göras tillgänglig genom en enkelt avgränsad gång- och cykelbana längs med hela sträckan, på bekostnad av körbanornas överbredder.

MINSKAD RISK FÖR OTRYGGHET MEN VISSA PROBLEMPUNKTER KVARSTÅR

Tryggheten kan förväntas öka markant när markparkeringar ersätts med bebyggelse och boendetätheten ökar. Några specifika problempunkter kvarstår dock, däribland det nedsänkta torget. Åtgärdsvalen är få, och en utredning om att i stället bebygga ytan rekommenderas.

INNEHÅLL

Sammanfattning 0

1. INLEDNING **2**

INTRODUKTION 3

PROGNOSUNDERLAG 5

2. DROTTNINGHÖG IDAG **8**

GÅNGFLÖDESMÄTNING 9

CYKELFLÖDESMÄTNING 10

BILFLÖDESMÄTNING 11

DEMOGRAFI 12

3. DROTTNINGHÖG ENLIGT DETALJPLAN **17**

GÅNGFLÖDESPROGNOS 18

CYKELFLÖDESPROGNOS 19

BILFLÖDESUPPSKATTNING 20

4. DROTTNINGHÖG FULLT UTBYGGT **21**

GÅNGFLÖDESPROGNOS 22

CYKELFLÖDESPROGNOS 23

BILFLÖDESUPPSKATTNING 24

4. LABORATIONER **26**

LABORATIONER 27

5. REKOMMENDATIONER **30**

REKOMMENDATIONER 31

MEDVERKANDE

Tobias Nordström, uppdragsansvarig

Vera Esaiasson

Petter Streijffert

Filiph Poltegh, observatör

Jacob Bengtsson, observatör

Lina Sahlgren, observatör

Fanny Lindeblad, observatör

Ann-Sofie Lundberg, observatör

Marius Axel Weber, observatör

Anja Lunderquist, observatör

1. INLEDNING

INTRODUKTION

BAKGRUND

I Drottninghög pågår ett omfattande förtätnings- och utvecklingsarbete under namnet DrottningH-projektet har redan pågått i tio år och sträcker sig fram till 2035. Förändringsarbetet pågår etappvis för att kunna dra lärdom av de erfarenheter som görs längs med vägen. Somliga detaljplaner är redan realiserade medan andra ännu är i ett strukturskede. Några av de kvarstående utmaningarna i området berör trafik och trygghet samt handel och service.

Som underlag för att hantera dessa knäckfrågor i de etapper som ännu är i skissfas har Spacescape fått i uppdrag att genomföra en flödesanalys av Drottninghög.

SYFTE

Flödesprognosens syfte är att klargöra potential för framtida flöden i och genom Drottninghög. Med prognosen som underlag ges även rekommendationer för hur den byggda miljön kan förbättra tillgängligheten, den sociala tryggheten och var aktiva bottenvåningar både kan bidra till öka utbytet mellan stadsdelarna och ge viss potential för kommersiella verksamheter.

FRÅGOR SOM BESVARAS ÄR:

- Hur rör sig människor idag i stadsdelen?
- Hur ser rörelsemönstret ut över dygnet?
- Hur ser köns- och åldersindelningen ut?
- Vilka är de viktiga huvudstråken för olika färdslag?
- Var finns idag begränsad tillgänglighet för gående och cyklister?
- Var finns idag en risk för upplevd otrygghet beroende på den byggda miljön?
- Hur kan dessa begränsningar och risker påverkas?
- Var behöver vi förstärka flöden?
- Behövs större biltillgänglighet?
- Var är lämpliga lokallägen?
- Hur kan befintliga och föreslagna lokallägen förstärkas?

METOD

Gång- och cykelflödesprognosen görs genom att en modell för förväntade resor byggs upp i fyra på varandra följande steg: resealstring, destinationsval, färdmedelsval och ruttval. Nedan beskrivs dessa i detalj.

Som komplement till gång- och cykelflödesprognoserna har även en uppskattning av framtida bilflöden inom Drottninghög tagits fram.

RESEALSTRING

För att skatta hur många resor som görs har antalet boende och arbetande tagits fram med hjälp av täthetsdata och statistik över antal anställda. Antal resor per person har baserats på Region Skånes resvaneundersökning från 2018 och motsvarar nordöstra Helsingborg. .

DESTINATIONSVAL

Destinationerna som använts är bostäder, arbetsplatser, handel och restauranger, skolor och förskolor, busshållplatser samt parkeringsanläggningar.

FÄRDMEDELSVAL

Andelen gång- och cykelresor av det totala antalet alstrade resor har räknats ut. Färdmedelsfördelning beroende på destinationsval har baserats på Region Skånes resvaneundersökning från 2018 och motsvarar nordöstra Helsingborg. I framtidsscenarion har andelen kollektivtrafik räknats upp utifrån Region

Skånes transportstrategis mål om 35 procent kollektivtrafikresor år 2050. Ingående värden redovisas under rubriken Prognosunderlag.

RUTTVAL

I det sista steget modelleras vilka stråk de alstrade gång- och cykelresorna till de ingående destinationerna sker längs. Ruttvalen utgår från att ett antaget förhållande mellan färdvägar som innebär kortast avstånd och den genaste vägen mätt i vinkelförändringar. Även räckvidden via gång-eller cykelnätet används som en bakomliggande begränsning (en kilometer för gående och tre kilometer för cyklister).

KALIBRERING

För att undersöka prognosmodellernas riktighet har de skattade flödenas samband med uppmätta flöden undersökts. Sambandet redovisas under rubriken Prognosunderlag.

AVGRÄNSNINGAR

Eftersom modellen endast tar endast hänsyn till var gående och cyklister har tillgänglighet och vilken väg som är den kortaste eller genaste vägen är modellen avgränsad till att enbart prognosticera de former av rationella gångflöden som kan härledas till den resvanedata och de plandata som presenteras i denna rapport. Andra variabler som i praktiken påverkar ruttval såsom trottoarbredd, väntetid i korsningar, lokala klimatförhållande eller social trygghet har därmed inte fångats upp.

Rekreativa och mindre målstyrda gångflöden (så kallat ”strosande”) kan i vissa fall utgöra en betydande del av gångflödet, i synnerhet då det är vackert väder eller en attraktiv miljö. Dessa ingår inte i några av de delflöden som har prognostiserats i denna analys. Inte heller resor som är längre än en kilometer för gående och tre för cyklande ingår, vilket gör att modellen exempelvis inte fångar regionala cykelresor.

Prognosscenariot för ett fullt utbyggt Drottninghög är relativt osäkert på grund av de många antaganden lokalisering och storlek på byggnader och service.

LABORATIONER

Efter att den planerade utbyggnaden har modellerats har ett antal laborationer med alternativa utformningar testats och analyserats.

PROGNOSUNDERLAG

För att kalibrera modellerna och prognosticera framtiden har statistik och data för Drottninghög idag och den kommande utbyggnaden inhämtats.

Boende fördelat på adresspunkter och antalet anställda har erhållits från Helsingborgs stad. Skånetrafiken har bistått med antalet påstigande på närliggande busshållplatser och motortrafikflöden har hämtats från mätningar utförda av Helsingborgs stad november 2022. En parkeringsutredning har givit data om markparkeringars beläggning och omsättning. Gång- och cykelflöden har räknats för hand under två vardagar i november.

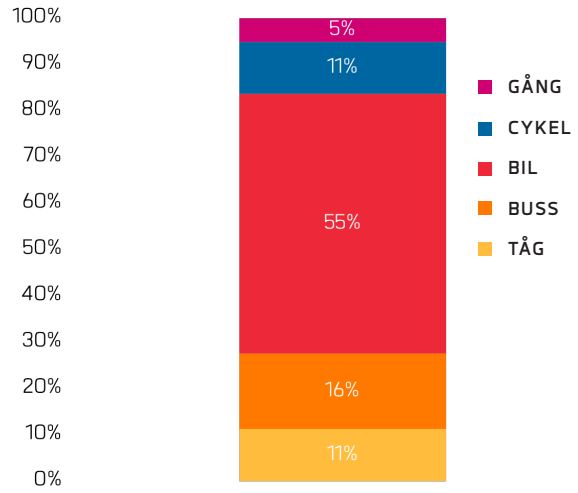
För bebyggelsestruktur, stråk samt antal boende och arbetande för de framtidsscenarion som studerats har planunderlag av varierande exakthet använts.

Tillkommande bebyggelse redovisas på följande sida. Det första scenariot baseras på aktuella detaljplaner, där somliga redan har börjat realiseras. För det mer framtida, fullt utbyggda Drottninghög har det maximala utbyggnadsalternativet med 600 nya bostäder använts.

Boende, besökare och anställda har uppskattats med hjälp av schablonvärden utifrån byggnadsareor. I tabellen nedan framgår vilka omräkningstal som använts.

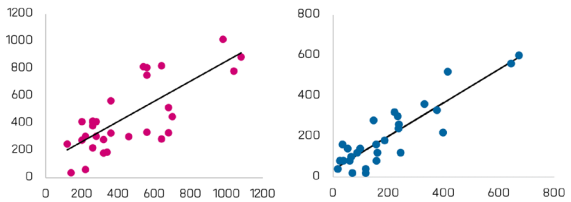
Efter kalibrering av prognosmodellerna uppnåddes en förklaringsgrad på 70 till 80 procent, vilket bedömts som godkänt. Stråk med mycket kraftiga avvikelser som har kunnat förklas logiskt har exkluderats. Sambanden redovisas i diagrammen till höger.

INNEHÅLL	OMRÄKNINGSSCHABLON	REFERENS
BOSTÄDER	1,8 personer/100 BTA	SCB (2022)
KONTOR, ANSTÄLLDA	6 personer/1000 BTA	WSP trafikalstringsmodell (2019)
HANDEL, ANSTÄLLDA	17 personer/1000 BTA	WSP trafikalstringsmodell (2019)
FÖRSKOLA	1 barn/7,5 kvm	Stockholms stad (2019)
VÅRDCENTRAL, BESÖKARE	2,5 besökare/100 BTA	Svefa (2019)
VÅRDCENTRAL, ANSTÄLLDA	1 personer/100 BTA	Svefa (2019)



FÄRDMEDELSFÖRDELNING NULÄGE

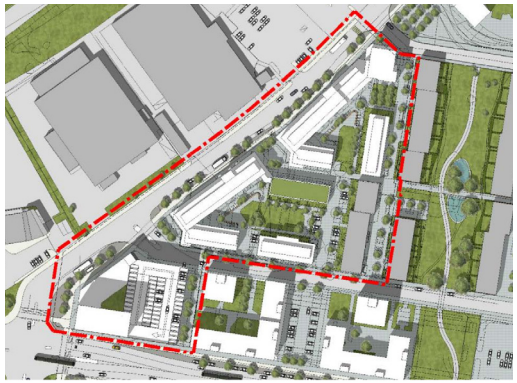
Färdmedelsfördelning i Nordöstra Helsingborg (Resvaneundersökning Region Skåne, 2018)



SAMBAND UPPMÄTTA OCH MODELLERADE FLÖDEN

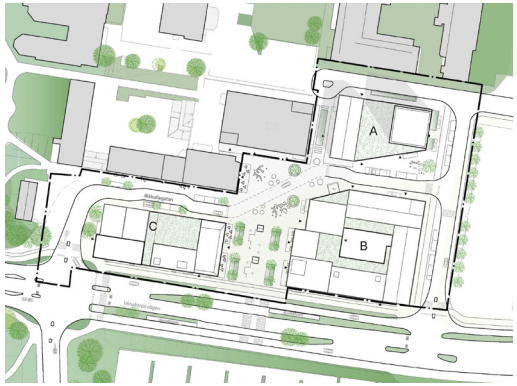
Modellen förklarar 64 % av gångflödesvariationen (vänster) och 74% av cykelflödesvariationen (höger) i Drottninghög.

SCENARIO UTBYGGT ENLIGT DETALJPLAN



DROTTNINGHÖG VÄSTRA 1

Ingår i nulägesmätningar.



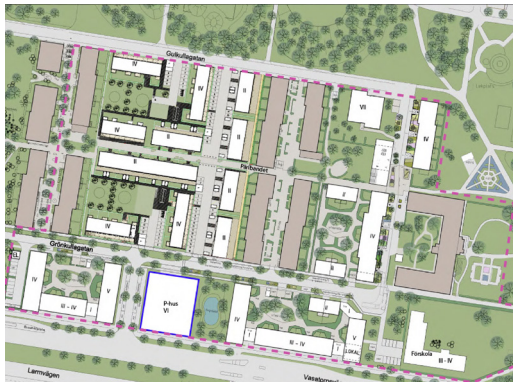
DROTTNINGHÖG SÖDRA 3

Bostäder 18 600 m² BTA

Kontor 2 000 m² BTA

Offentlig service 4 800 m² BTA

Kommersiell service 2 000 m² BTA



DROTTNINGHÖG VÄSTRA 2

Bostäder 54 900 m² BTA

Kontor 0 m² BTA

Offentlig service Förskola 53 barn

Kommersiell service 160 m² BTA

Parkering 8500 m² BTA

SCENARIO FULLT UTBYGGT

STRUKTURSKISS

Bostäder 67 000 m² BTA

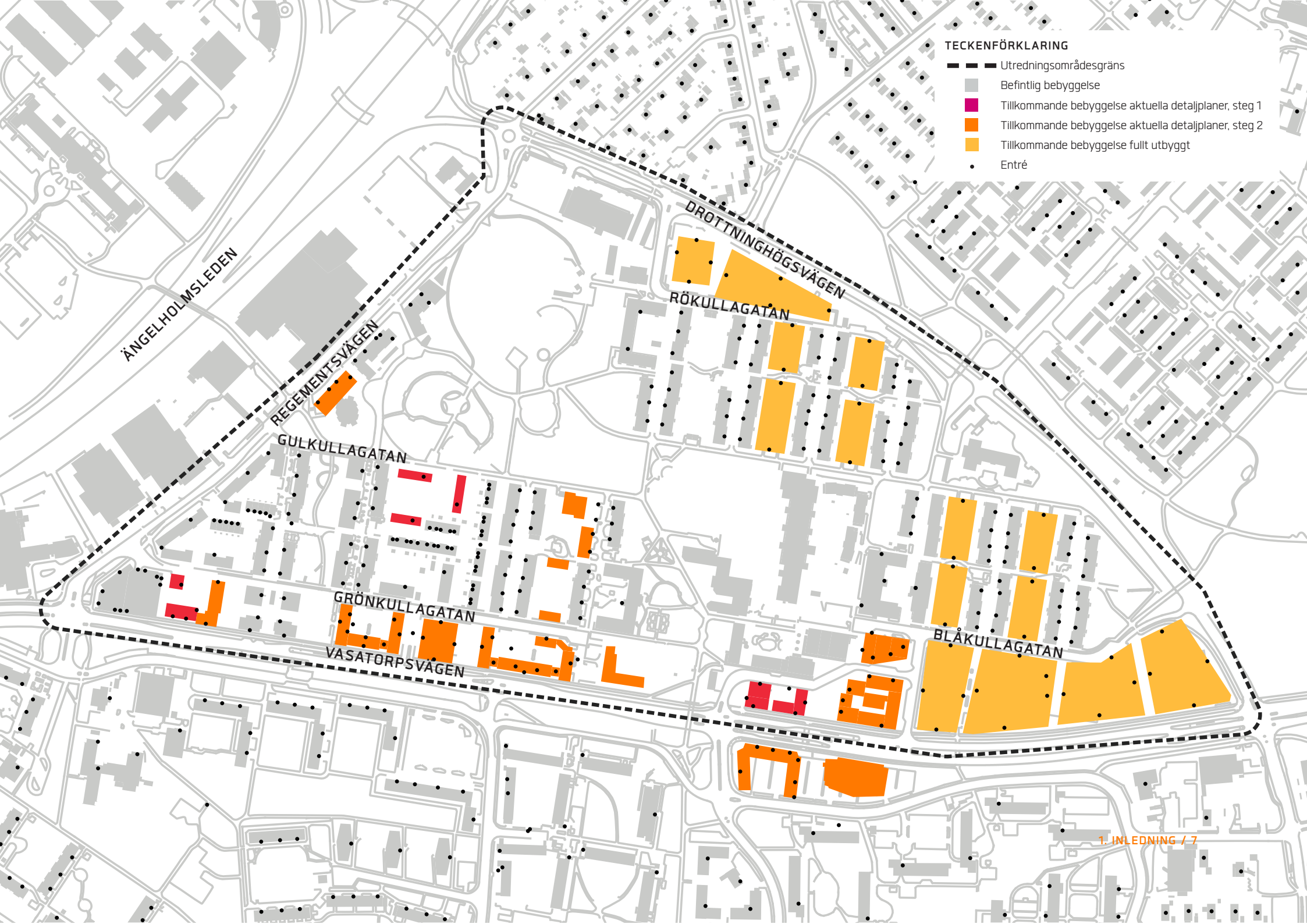
Kontor 20 000 m² BTA

Offentlig service Förskolor 240 barn

Skolor 300 barn

Kommersiell service 0 m² BTA

Parkering 620 platser


TECKENFÖRKLARING
Utredningsområdesgräns
Befintlig bebyggelse
Tillkommande bebyggelse aktuella detaljplaner, steg 1
Tillkommande bebyggelse aktuella detaljplaner, steg 2
Tillkommande bebyggelse fullt utbyggt
Entré
ÄNGELHOLMSLEDEN
REGEMENTSVÄGEN
GULKULLAGATAN
GRÖNKULLAGATAN
VASATORPSVÄGEN
DROTTNINGHÖGSVÄGEN
RÖKULLAGATAN
BLÅKULLAGATAN

2. DROTTNINGHÖG IDAG

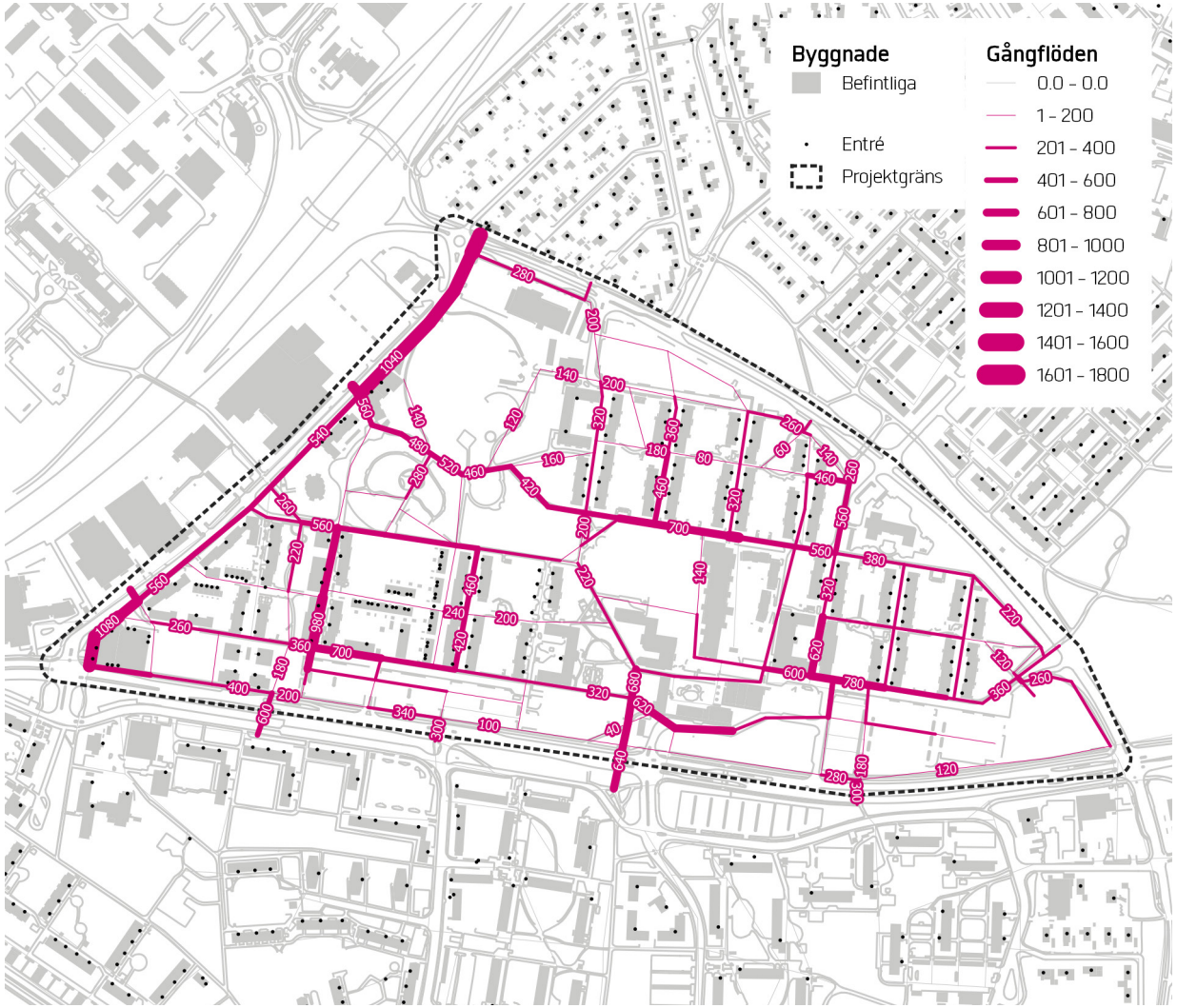
GÅNGFLÖDESMÄTNING

Gångflödena är relativt jämnt utspridda i Drottninghög. Förklaringen är sannolikt jämnt spridda målpunkter som saknar attraktionskraft utanför området, undantaget handelsområdet.

Eftersom fotängares målpunkter - förskolor, affärer, busshållplatser och parkeringar - är utspridda över området är gångflödena likaså. Kartan tyder på att handelsområdet längs med Regementsvägen är den främsta målpunkten för fotgängare utifrån, och flödena på sträckanär de största i hela Drottninghög. Den svagare länken på mitten beror sannolikt på ett pågående byggprojekt. Motstående sida är inte uppmätt. Handelsområdet bör även vara upphov till det kontinuerligt befolkade stråket i väst-ostligt riktning inom Drottninghög.

Kartan visar låga flöden längs med Vasatorpsvägen men större tvärs över, där gångtunneln mot centrum är en välanvänd koppling till Fredriksdal. Motsvarande passager norröver mot Dalhem och busshållplatserna är däremot föga använda.

Mätningarna genomfördes i november och flödena är med all sannolikhet större under sommarhalvåret.



KARTA: GÅNGFLÖDEN

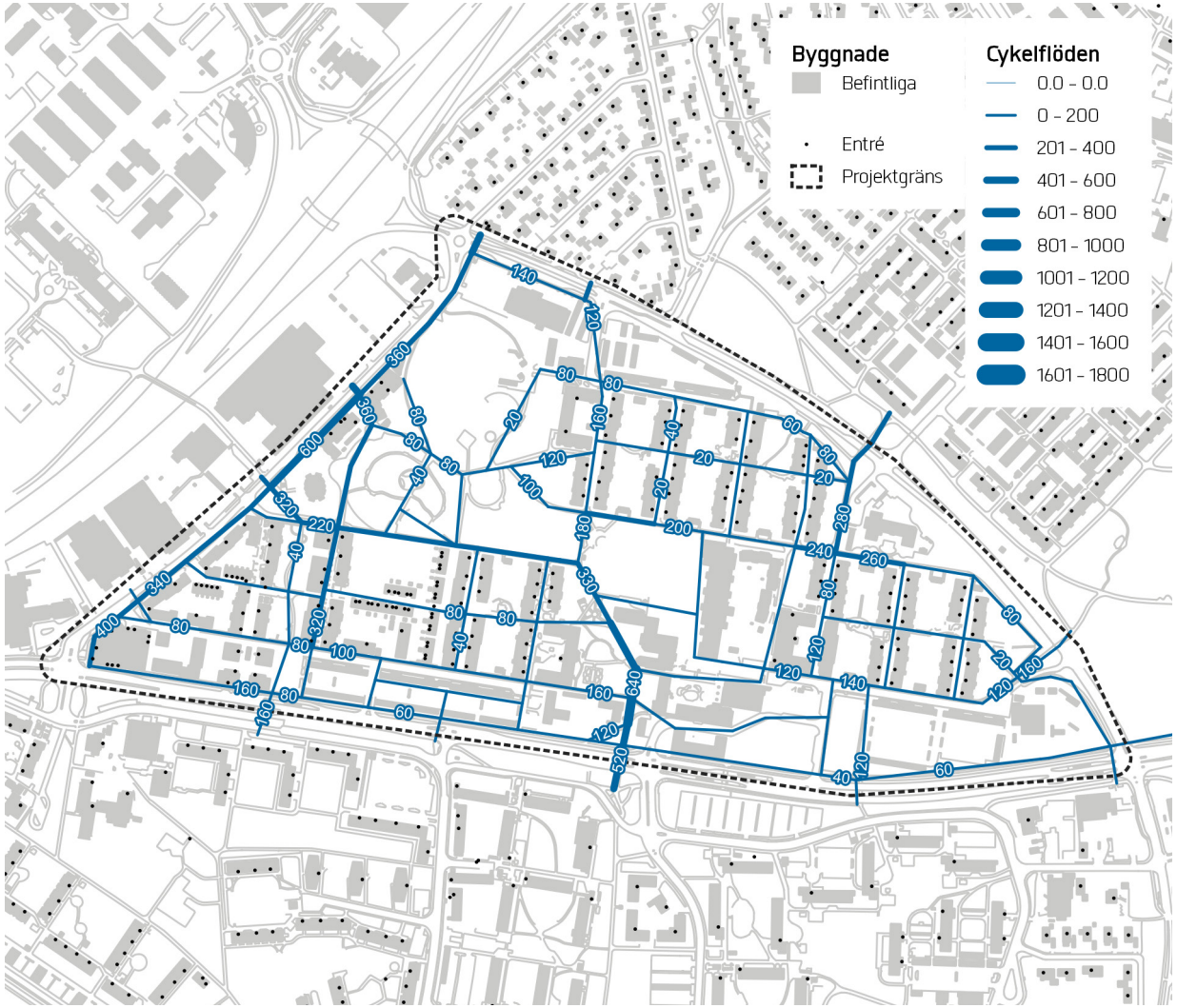
Uppmätta gångflöden visas i siffror, övriga sträckor är uppskattade.

CYKELFLÖDESMÄTNING

Generellt är cykelflödena i Drottninghög relativt låga jämfört med gångtrafiken. De gator som erbjuder gena kopplingar genom eller förbi området är också de som används mest av cyklisterna där de även fungerar som uppsamlingsgator.

De uppmätta cykelflödena är som störst i nord-sydlig riktning och följer de huvudcykelstråk som kantar området. Regementsvägen utgör ett viktigt cykelstråk förbi områdets västra delar. Inne i området blir Gulkullagatan en viktig koppling från Regementsvägen till Drottninghög centrum samt gång- och cykeltunneln under Vasatorpsvägen. Få cyklande uppmättes längs med Vasatorpsvägen trots ett nyanlagt cykelstråk. Det beror troligtvis på att delar av cykelbanan är avstängd med byggstaket i höjd med Drottninghög centrum. I övrigt uppmättes en del cyklister i kopplingen till Bostadsområdet Dalhem samt mellan Grönkullegatan och Regementsvägen.

Mätningarna genomfördes i november och flödena är med all sannolikhet större under sommarhalvåret.



KARTA: CYKELFLÖDEN

Uppmätta cykelflöden visas i siffror, övriga sträckor är uppskattade.

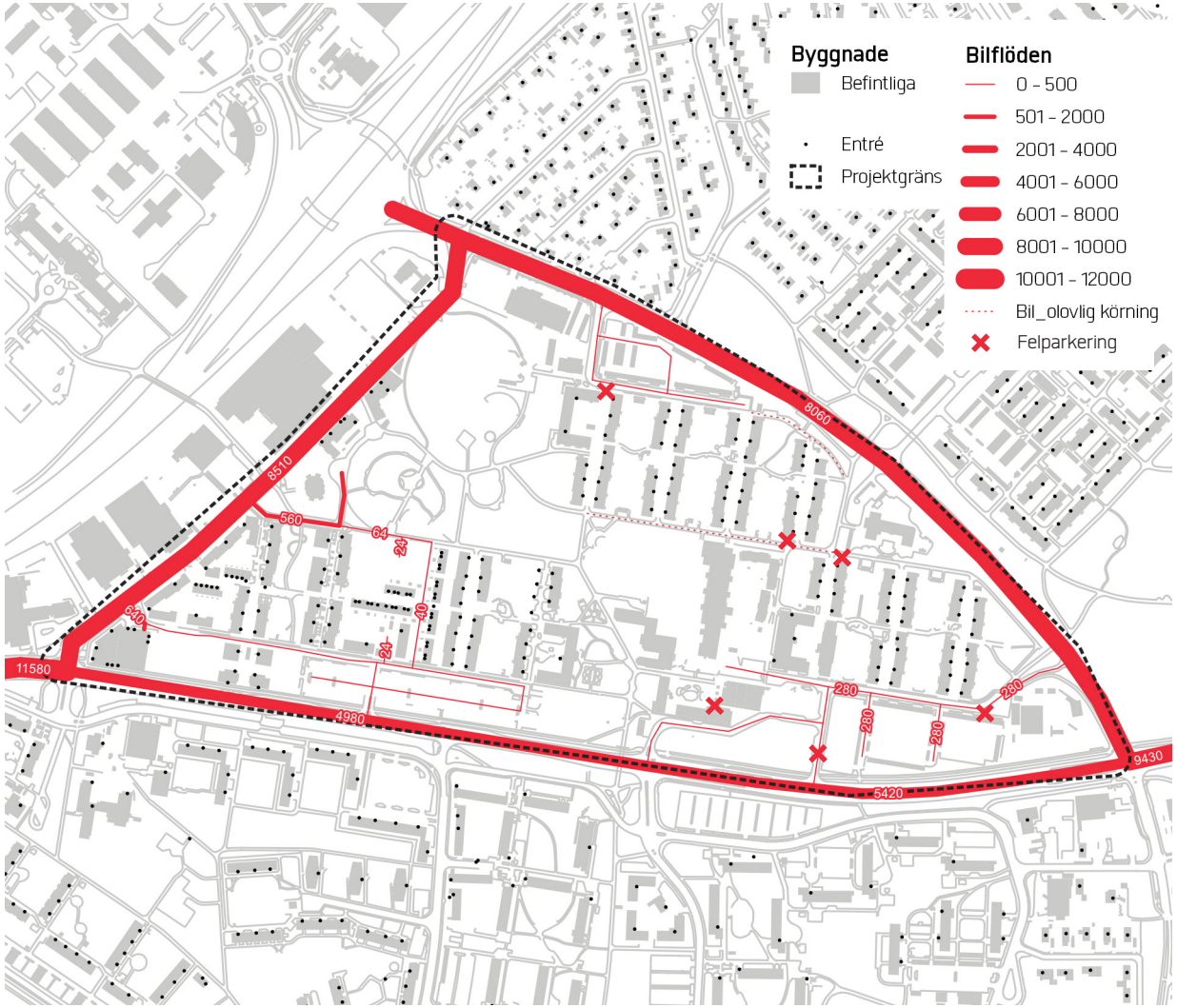
BILFLÖDESMÄTNING

Biltrafiken är kraftigt separerad från ovan studerade gång- och cykelstråk, och dominerar områdets utkanter med utbredda markparkeringar.

Bilnätet är begränsade till de fyra enda namngivna gatorna i området: Grön-, Gul-, Blå- och Rökullagatan som samtliga, frånsett Gulkullagatan, fungerar som anslutning till en markparkering. Bilflödena blir således av naturliga skäl mycke låga. Det nya parkeringshuset i Grönkullagatans västra ände flyttar koncentrationen av bilflödena längre ut ur området.

Bilnätet leder till en del olovlig körning och angöring. På de markerade platserna noterades bilar under de två dagarna med gång- och cykelmätningarna.

På Drottninghögs- och Vasatorpsvägen förekommer en del biltrafik, men det är snarare de två senares storskaliga utformning än flöde som gör dem problematiska ur ett barriärperspektiv. Regements- och Drottninghögsvägen har lika stor mängd biltrafik, men fundamentalt olika utformning och karaktär.



KARTA: BILFLÖDEN

Uppmätta bilflöden visas i siffror, övriga sträckor är uppskattade.

DEMOGRAFI

KÖNSFÖRDELNING

Det aggregerade räkningarna av fotgängare visar på en mycket jämn könsfördelningen i Drottninghög. När siffrorna bryts ned synliggörs dock skillnader över tid och plats.

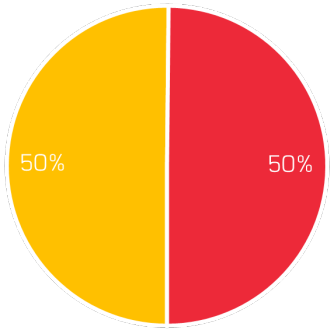
MÄN DOMINERAR KVÄLLSTID

Det visar sig dock att rörelsemönstren över dygnet skiljer sig åt. I samband med arbetsdagens morgon- och eftermiddagstrafik är antalet kvinnor och män i stort sett samma. Dagtid är det däremot en övervikt av kvinnor som rör sig till fots i området, medan männen dominerar efter middagstid. Mellan klockan åtta och nio på kvällen registrerades mer än dubbelt så många manliga som kvinnliga fotgängare i området.

VISS GEOGRAFISK SNEDFÖRDELNING

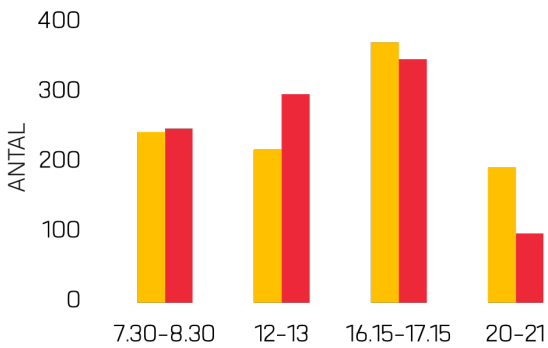
På efterföljande sida redovisas de punkter som har en, relativt området i stort, sned könsfördelning. Av bilden framkommer att kvinnor i större utsträckning tycks röra sig inom området medan platserna där männen dominerar ligger i utkanten, vid två av de stora parkeringsplatserna.

Övervikten överstiger inte 60 % i någon uppmätt punkt och fotgängarflödena avslöjar således inte att någon plats undviks i hög utsträckning av någotdera könet. Viktigt att poängtera är att beteendet och fördelningen däremot kan se helt annorlunda ut vid en kartläggning av vilka som vistas, i stället för går, i området.



KÖNSFÖRDELNING TOTALT

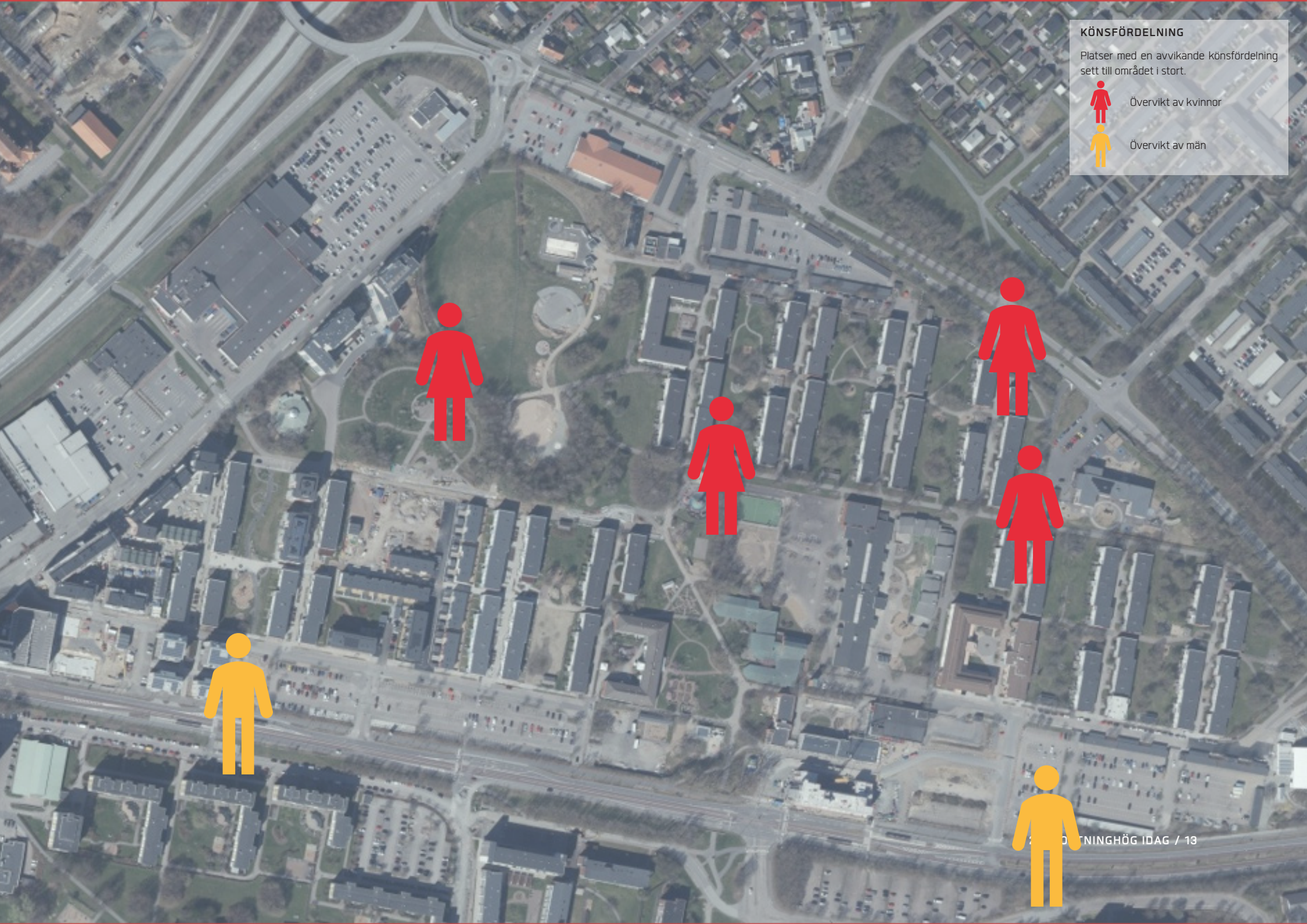
Sammanlagd fördelning mellan gående män och kvinnor vid samtliga mät- och tidpunkter.



KÖNSFÖRDELNING ÖVER TID

Fördelning mellan gående män och kvinnor över dygnet vid samtliga mätpunkter.

Män Kvinnor


KÖNSFÖRDELNING
Platser med en avvikande könsfördelning sett till området i stort.
Övervikt av kvinnor
Övervikt av män

ÅLDERSFÖRDELNING

Drottninghögs gator och stråk domineras av vuxna. Det är en naturlig följd av att gruppens åldersspann är störst. Utöver dem är andelen barn och äldre lika stora medan antalet tonåringar är något färre. Fördelningen av fotgängarnas ålder är också representativt för invånarna. Att boendestatistiken även inkluderar mycket små barn gör att andelen barn är fler än de som promenerar i området.

FULLKOMLIG DOMINANS AV VUXNA KVÄLLSTID

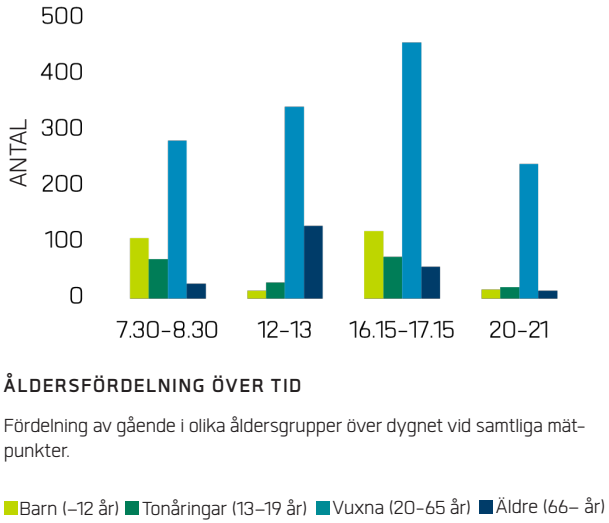
Dygnsvariationerna är stora. Barn och tonåringar är främst synliga vid morgon- och eftermiddagstid, till och från skola och aktiviteter, medan de äldre utgör en relativt sett stor del av fotgängarna mitt på dagen. På kvällen är gaturummen mer eller mindre helt dominerade av vuxna, och som konstaterades i föregående avsnitt, främst män.

På efterföljande sida redovisas de punkter som har en, relativt sett (mer än dubbelt eller mindre än hälften av andelen i områdets genomsnitt), avvikande åldersfördelning.

RÖRELSEMÖNSTER SKILJER SIG MELLAN ÅLDRARNA

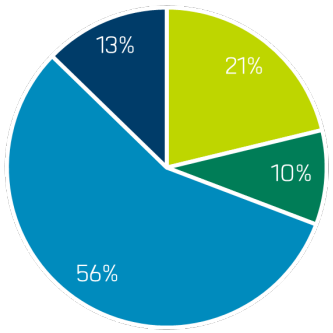
Mönstret tyder på att barnen håller sig inom områdets gränser, medan tonåringarna söker sig utåt. Att tonåringarna är många vid busshållplatserna kan antingen bero på att de reser på fritiden till kompisar och aktiviteter, eller att de bor i någon annan stadsdel. Barn och unga är i mycket låg grad närvarande i de västra delarna närmare handelscentrumet. Den äldre befolkningen tycks också röra sig mindre ut ur området.

Åldersfördelningarna bygger på bedömningar av respektive fotgängares ålder och kan skilja sig något från den faktiska fördelningen.



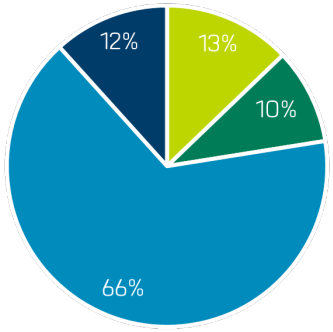
ÅLDERSFÖRDELNING ÖVER TID

Fördelning av gående i olika åldersgrupper över dygnet vid samtliga mätpunkter.



ÅLDERSFÖRDELNING DROTTNINGHÖG

Drottninghögs åldersfördelning 2021 (Helsingborgs stads statistikdatabas).



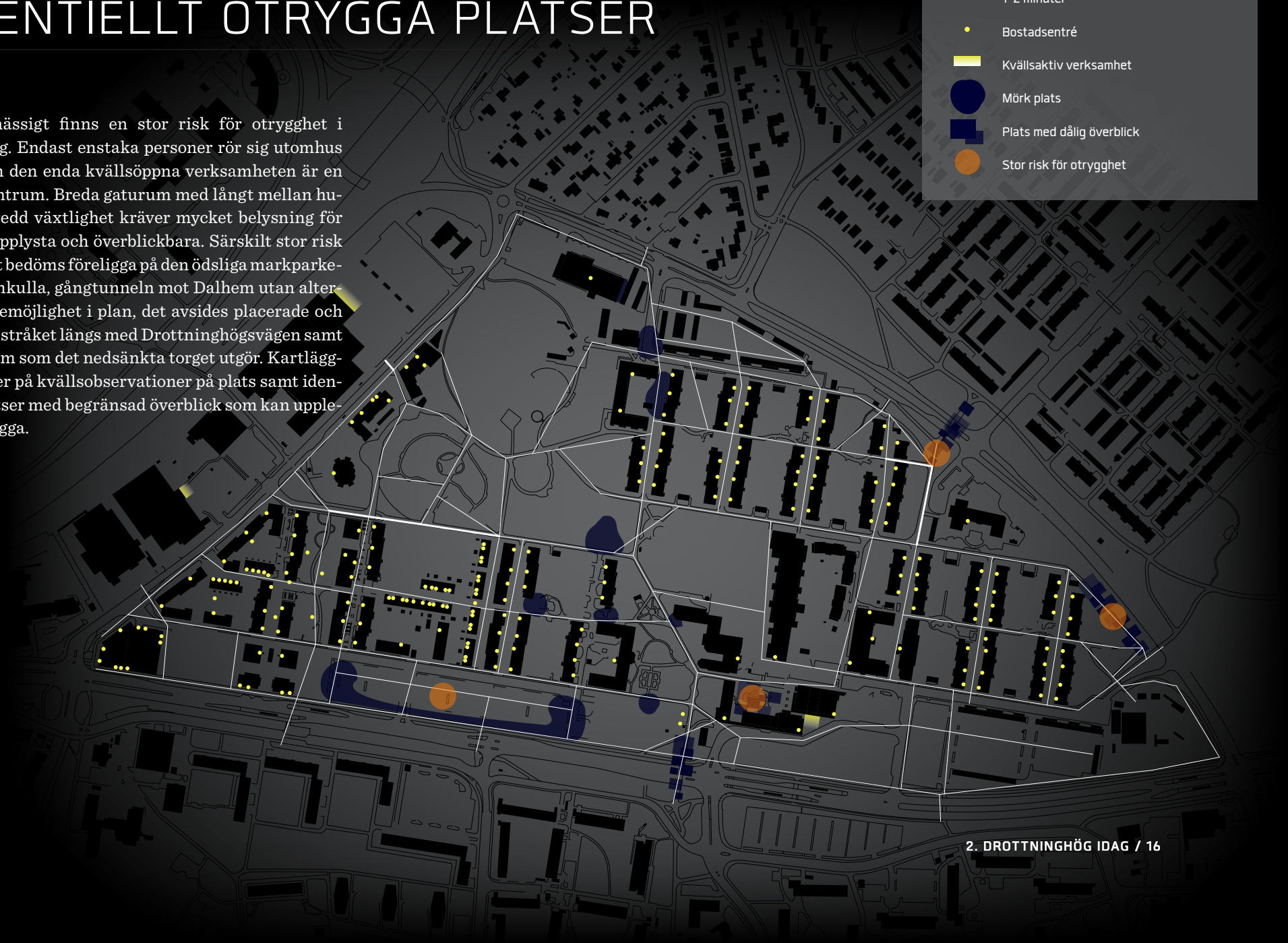
ÅLDERSFÖRDELNING MÄTNING

Sammanlagd fördelning av gående i olika åldersgrupper vid samtliga mät- och tidpunkter.

ÅLDERSFÖRDELNING
Platser med en avvikande åldersfördelning sett till området i stort..
Relativt få
Relativt många
Barn
Tonåringar
Äldre

POTENTIELLT OTRYGGA PLATSER

Bebyggelsemässigt finns en stor risk för otrygghet i Drottninghög. Endast enstaka personer rör sig utomhus kvällstid och den enda kvällsöppna verksamheten är en pizzeria i centrum. Breda gaturum med långt mellan husen och utbredd växtlighet kräver mycket belysning för att kännas upplysta och överblickbara. Särskilt stor risk för otrygghet bedöms föreligga på den ödsliga markparkeringen i Grönkulla, gångtunneln mot Dalhem utan alternativ passagemöjlighet i plan, det avsides placerade och trädkantade stråket längs med Drottninghögsvägen samt det slutna rum som det nedsänkta torget utgör. Kartläggningen bygger på kvällsobservationer på plats samt identifierade platser med begränsad överblick som kan upplevas som otrygga.



3. DROTTNINGHÖG UTBYGGT ENLIGT DETALJPLAN

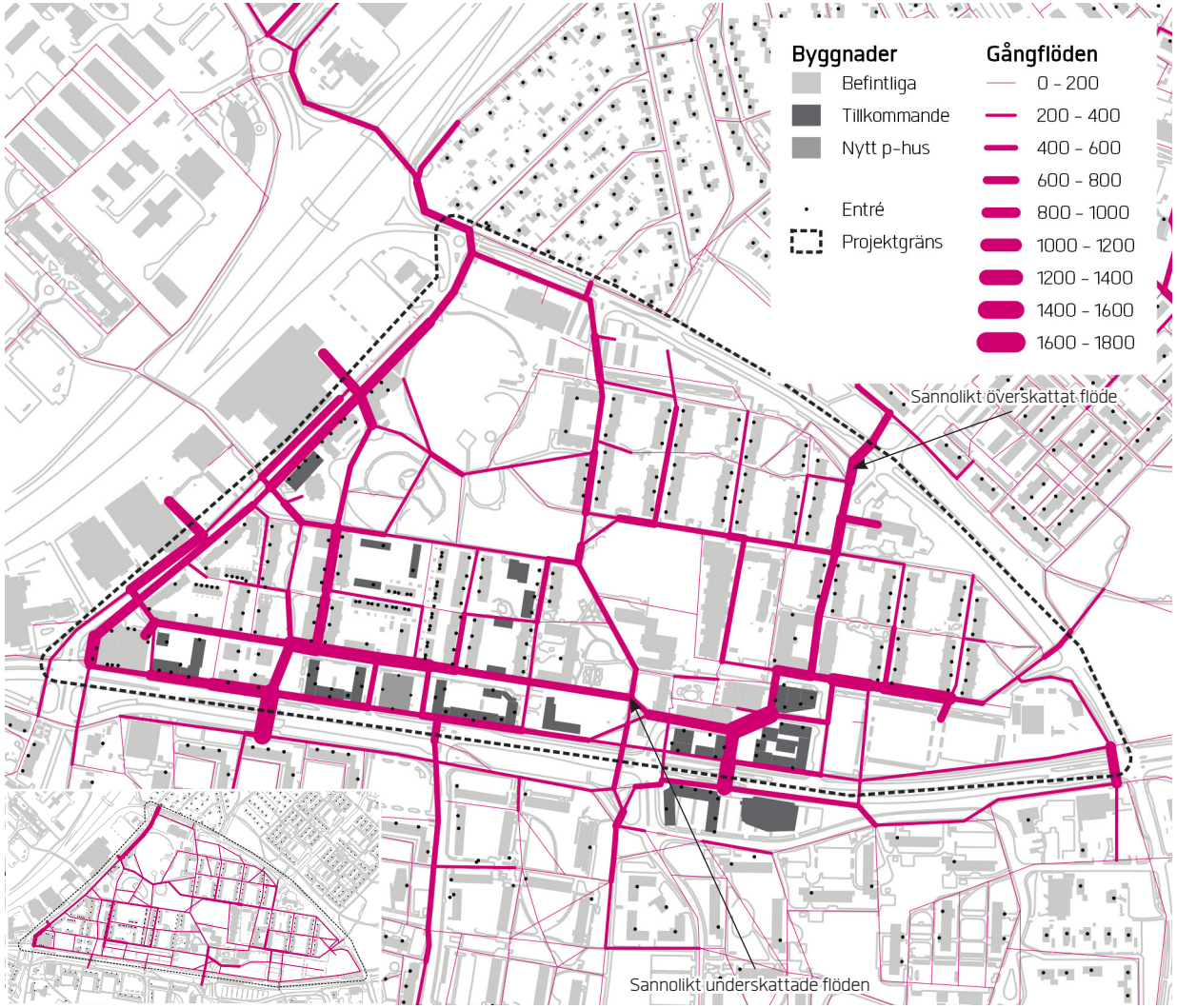
GÅNGFLÖDESPROGNOS MED AKTUELLA DP

Aktiviteten ökar i de södra delarna och potentialen för ett sammanbindande stråk från norr till söder stärks.

Modellen visar på potential för ökad aktivitet i främst Grönkulla och runt centrum i Blåkulla. Från två av hållplatserna på Vasatorpsvägens skapas förutsättningar för nord-sydliga stråk. Gemensamt för dem båda är att fotgängare riskerar att välja andra vägar än de tilltänkta. I modellen får lokalgatan från Grönkullagatan mellan husen betydligt större flöde än intilliggande parkstråk och genom centrum tyder resultatet på att den naturliga gångvägen går mellan ny och gammal bebyggelse, snarare än runt.

Vad gäller storleken på det östra stråket består det i modellen till en femtedel av rörelser mellan boende i Dalhem och Drottninghög, en koppling som prognosen har visat sig överskatta. Även Kristallens förskola är en avgörande målpunkt för gångflöden både norr- och söderifrån.

Vasatorpsvägen stärks av de nya bostadsentréerna men flödet av gående är fortsatt lågt i förhållande till gatans storlek. Parallella Grönkullagatan uppvisar lika stor flödespotential, och parkeringshuset blir en ny målpunkt som koncentrerar flödena jämfört med dagens expansiva markparkering.



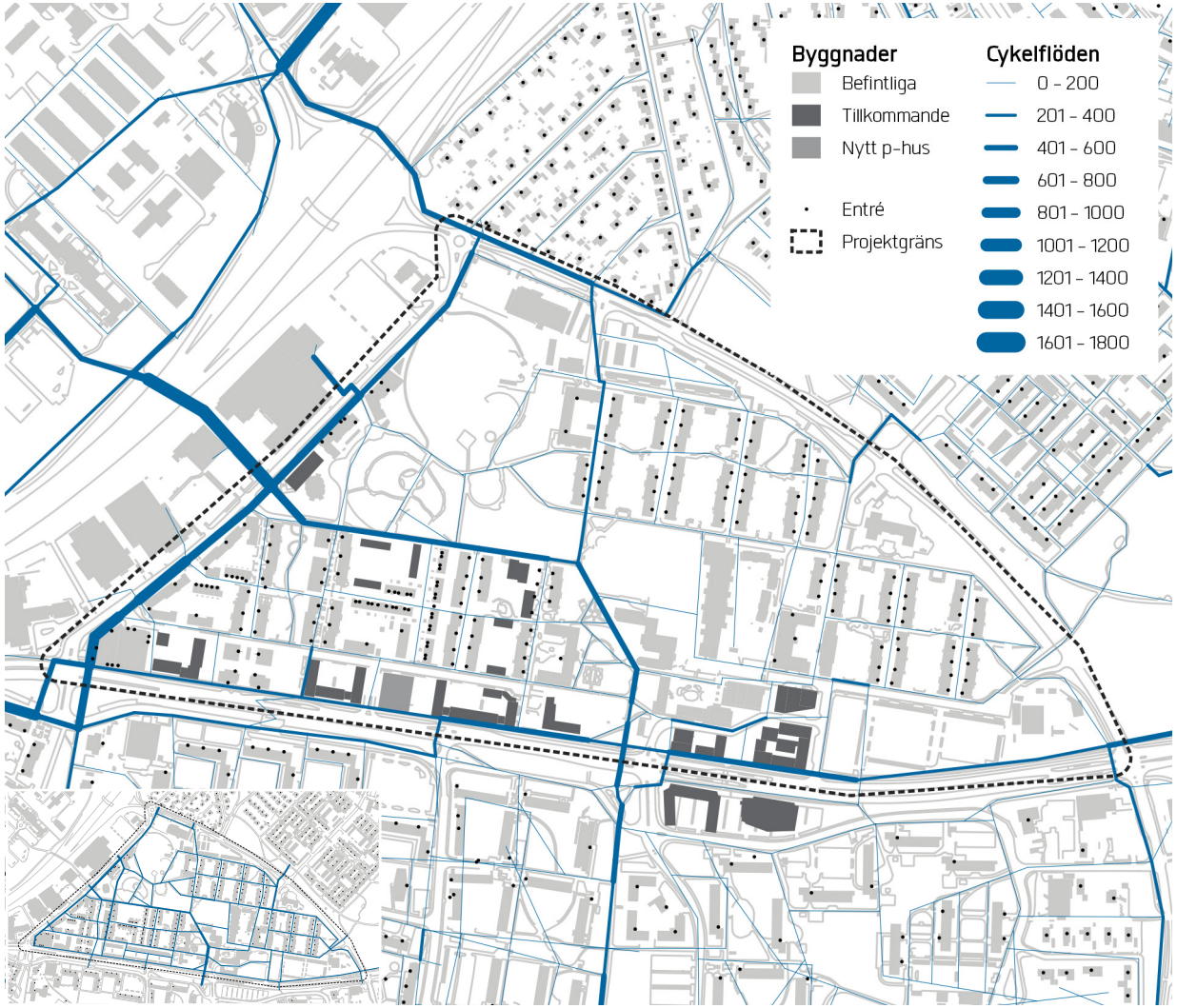
KARTA: PROGNOSTICERADE GÅNGFLÖDEN

Kartan redovisar potentiella gångflöden vid en utbyggnad av Drottninghög enligt gällande planer. Miniatyrkartan visar dagens flöden.

CYKELFLÖDESPROGNOS MED AKTUELLA DP

Prognosen visar på ett ökat cykelflöde i anslutning till planerad bebyggelse längs och tvärs Vasatorpsvägen. Även det befintliga huvudcykelstråket som kantar området förstärks vid Regementsvägen.

En ny gång- och cykelkoppling över torget och Vasatorpsvägen i det nya Drottninghög centrum skapar en attraktiv länk i syd/nordlig riktning och fördelar cykelflödet mellan den befintliga gång- och cykeltunneln och torgpassagen. Huvudcykelstråken i nord-sydlig och väst-östlig riktning är fortsatt viktiga och förstärks ytterligare. Regementsvägen är fortsatt ett viktigt cykelstråk som kantar området. I övrigt är det relativt låga cykelflöden i området. Ut från området är Hasse Alfresson-tunneln en viktig koppling under Ängelsholmsleden tillsammans med Berga trafikplats och kopplingarna söderut över Vasatorpsvägen.



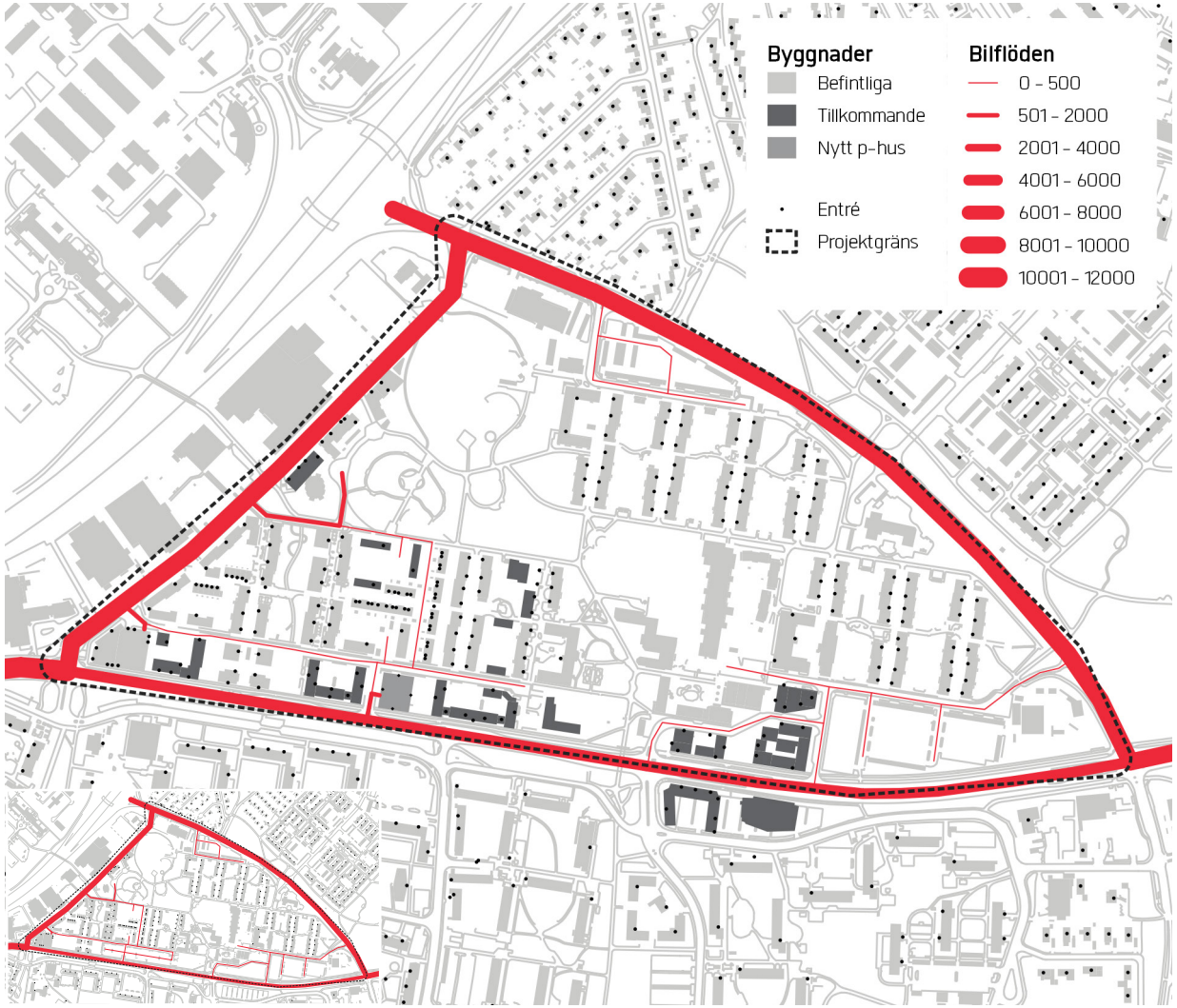
KARTA: PROGNOSTICERADE CYKELFLÖDEN

Kartan redovisar potentiella cykelflöden vid en utbyggnad av Drottninghög enligt gällande planer. Miniatyrkartan visar dagens flöden.

BILFLÖDESUPPSKATTNING MED AKTUELLA DP

Parkeringsplatserna styr biltrafiken och överflyttningen från markparkering till parkeringshus förväntas inte påverka flödena nämnvärt.

Utbyggnaden fram till år 2024 innebär att markparkeringarna i Grönkulla ersätts med ett parkeringshus med plats för 340 bilar samt två mindre markparkeringar, vilket innebär att antalet platser är konstant. Det förväntas därför fortsatt passera mycket få bilar på Grönkullagatan. Sannolikt blir anslutningen till Vasatorpsvägen den mest använda in- och utfarten till parkeringshuset.



KARTA: PROGNOSTICERADE BILFLÖDEN

Kartan redovisar potentiella bilflöden vid en utbyggnad av Drottninghög enligt gällande planer. Miniatyrkartan visar dagens flöden.

4. DROTTNINGHÖG FULLT UTBYGGT

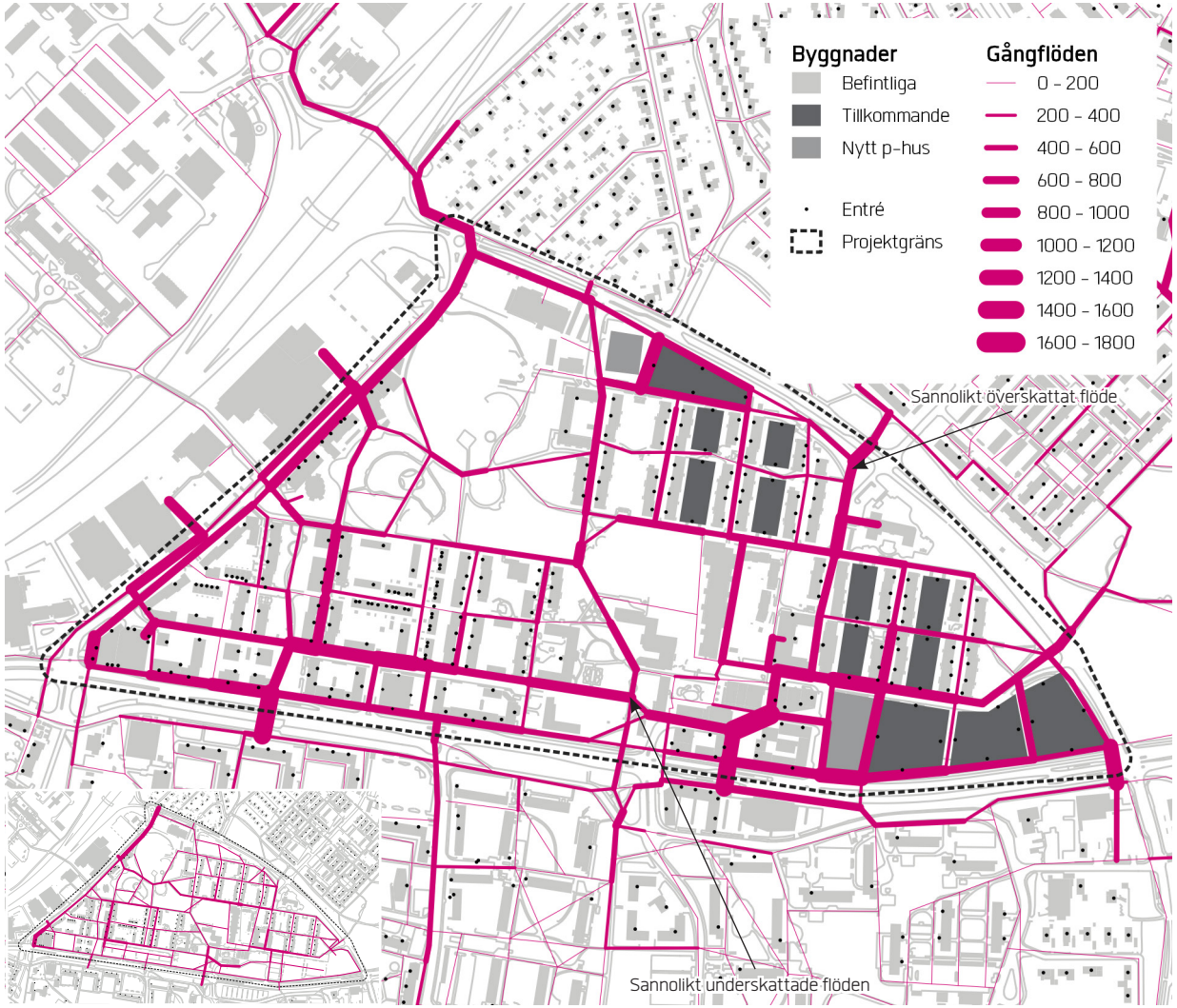
GÅNGFLÖDESPROGNOS VID FULL UTBYGGNAD

Förtätningen av de kvarvarande sydöstra och nordliga delarna av Drottninghög jämnar ut flödena och aktiverar utkanterna. Handel och förskolor får stor betydelse i modellen.

När de hittills glesare delarna med bibehållna markparkeringar bebyggs jämnas flödena återigen ut likt dagsläget, men med större mängder fotgängare. Med bebyggelse och entréer ut mot gata och tillkommande trottoarer utmed Drottninghögsvägen stärks områdets utsidor och isoleringen mot omgivningen minskar.

I modelleringen av en total utbyggnad får placeringen av förskolor stor betydelse, då dessa genererar många gångresor till följd av att föräldrar följer sina barn till skolan. Det förklarar delvis de välanvända stråken mellan kvarteren i öster och mot Drottninghögsvägen i norr. På den senaste utgörs även inköpsresor en betydande andel, som kommer av att en genare gångväg saknas i denna riktning genom parken.

I öster aktiveras en idag lågt befolkad del av området, och hela Vasatorpsvägen får potential för flöden. Resandet från busshållplats Vasatorps trädgård förväntas även öka.



KARTA: PROGNOSTICERADE GÅNGFLÖDEN

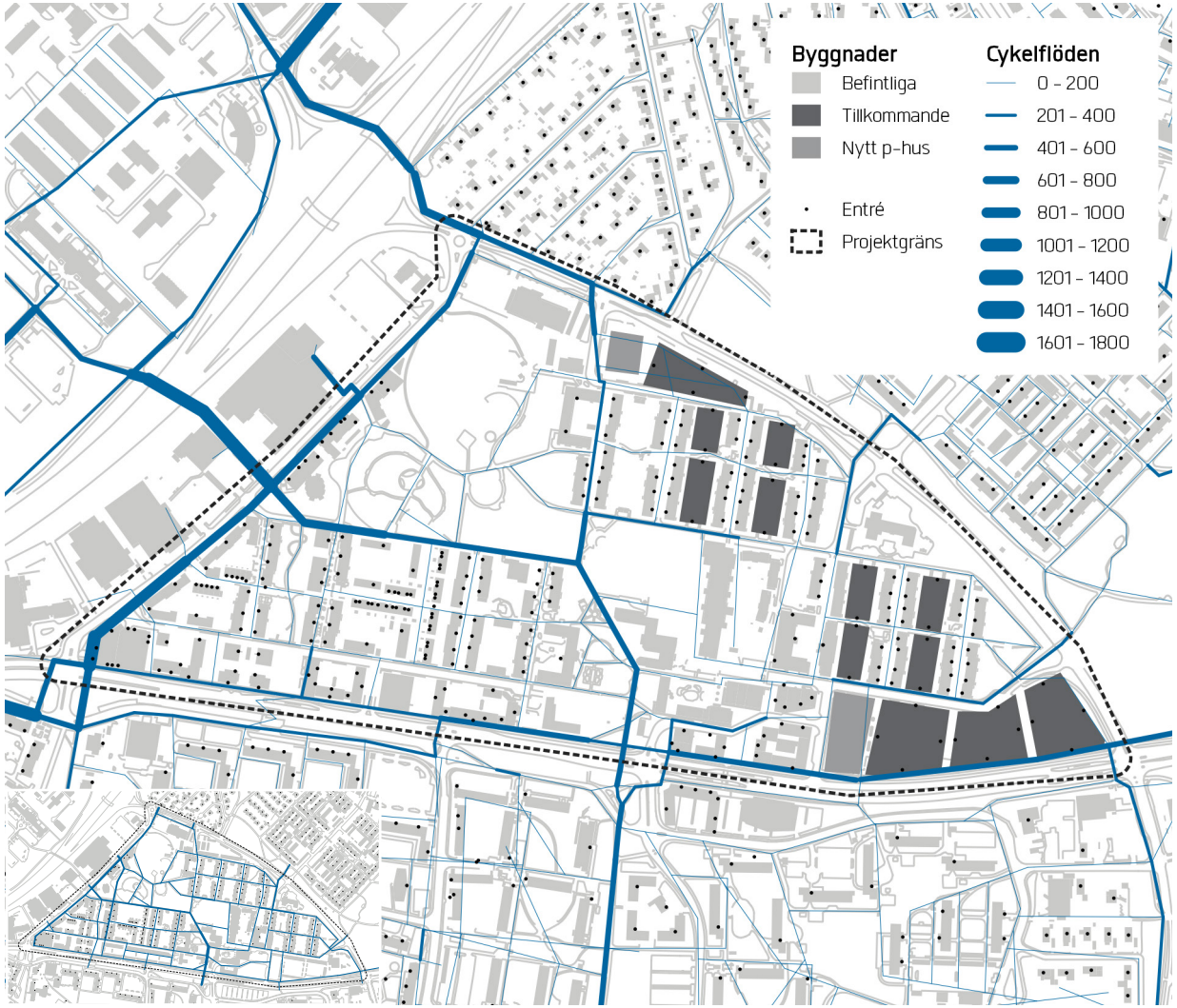
Kartan redovisar potentiella gångflöden vid en maximal utbyggnad av Drottninghög med 600 bostäder. Miniatyrkartan visar dagens flöden.

CYKELFLÖDESPROGNOS VID FULL UTBYGGNAD

Prognosen visar att de cykelstråk som är viktiga idag förstärks ytterligare och där reserelationen i sydnordlig riktning forsatt är stark. Vasatorpvägen ökar sin signifikans som ett cykelstråk där även behovet av att korsa vägen som cyklist ökar.

En viss förskjutning av cykelflödena sker naturligt österut vid områdets utveckling där kopplingen mellan Drottninghög centrum västerut till Regementsvägen och söderut över Vasatorpsvägen är viktiga. Utbytet mellan Drottninghög och Dalhem förblir svagt där de flesta cyklister norr om området väljer Regementsvägen förbi området snarare än genom området.

En genhetsanalys genomfördes för att visa på stråk med störst potential för gena och sammanhängande cykelstråk. Analysen bekräftar den flödesfördelning som prognosen föreslår där Regementsvägen, Gulkullagatan med förlängning söder, norr och österut genom området tillsammans Vasatorpsgatan har störst potential att utgöra attraktiva kopplingar för cyklister.



KARTA: PROGNOSTICERADE CYKELFLÖDEN

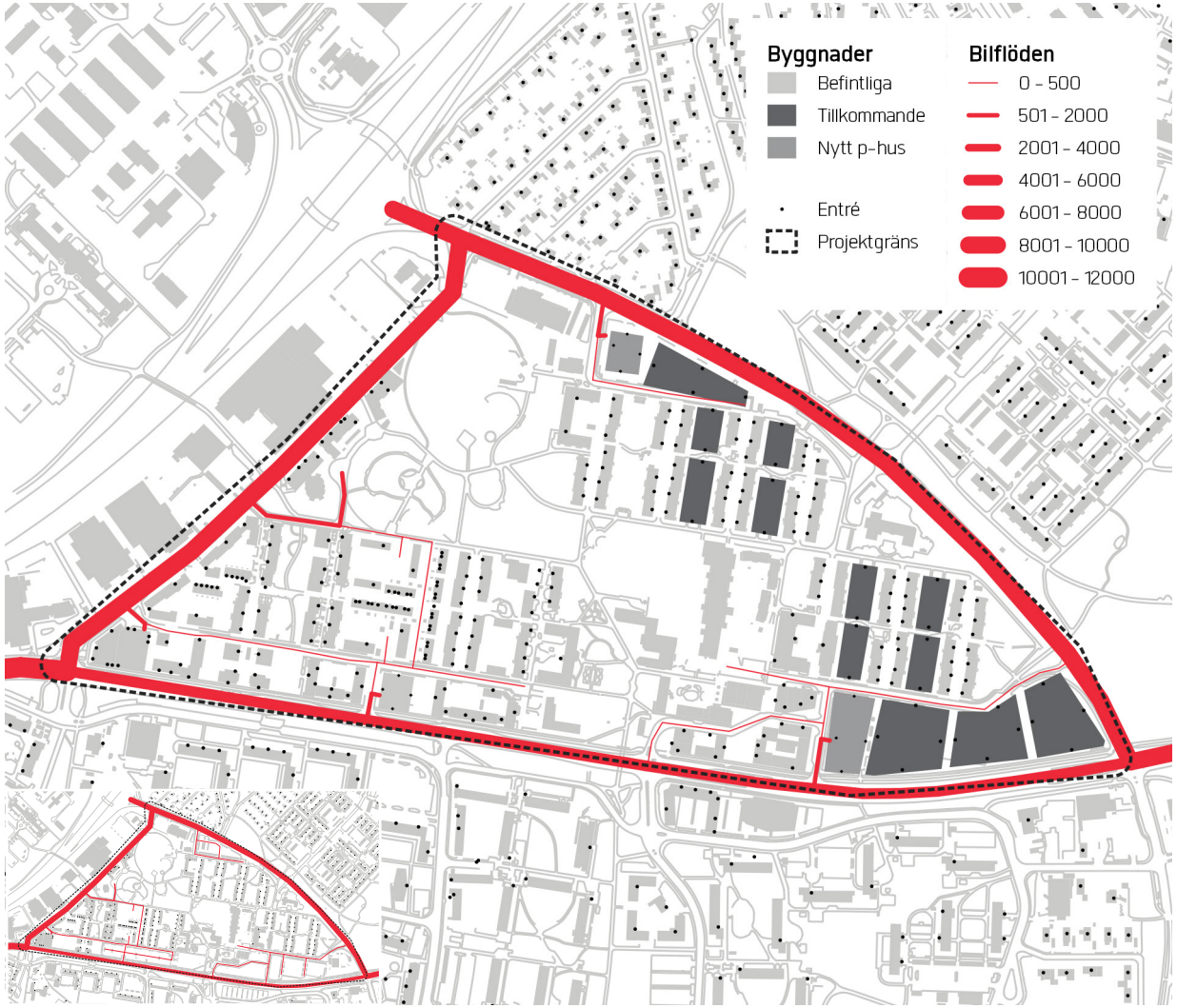
Kartan redovisar potentiella cykelflöden vid en maximal utbyggnad av Drottninghög med 600 bostäder. Miniatyrkartan visar dagens flöden.

BILFLÖDESUPPSKATTNING VID FULL UTBYGGNAD

Bilflödena förväntas koncentreras till korta angöringsgator till parkeringshusen. Bilflödena på resterande gatusträckor uppskattas endast utgöras av enstaka angöring till bostäder och verksamheter.

Vid en full utbyggnad av Drottninghög har samtliga markparkeringar ersatts med bebyggelse. Med ett parkeringshus i utkanten av varje delområde, med in- och utfart nära huvudgatorna Vasatorps- och Drottninghögsvägen, blir flödet av bilar mycket begränsat på resterande delar av gatorna. Förutsatt att inga nya gatu- eller markparkeringar tillkommer består trafiken av korttidsangörande fordon, leveranser och bilburen samhällsservice.

De nya parkeringshusens platser motsvarar nuvarande markparkeringsplatser.



KARTA: PROGNOSTICERADE BILFLÖDEN

Kartan redovisar potentiella uppskattade bilflöden vid en maximal utbyggnad av Drottninghög med 600 bostäder. Miniatyrkartan visar dagens flöden.

POTENTIELLT OTRYGGA PLATSER

Utbyggnaden av Drottninghög innebär generellt sett många positiva förändringar av den stadsbyggnadsstruktur som ofta är orsak till otrygghet. De stora, öppna asfaltsytorna med glest parkerade bilar har ersatts av bostäder med entréer mot gatan. De illustrerade gångflödena är uppskattningar utifrån antagandet om att kvällsflödenas andel av totalflödet är lika stort som idag. Även här bidrar den ökade befolkningen till fler befolkade stråk kvällstid.

Nulägesmätningarna visade att de gående minskade relativt sett mer i centrumet, och frånvaron av bostäder just där gjorde platsen öde. Även på den fronten förväntas avsevärda förbättringar ske, i synnerhet om kvällsaktiva verksamheter såsom restauranger öppnar.

De flesta specifika problempunkter som pekades ut i nuälgesanalysen kvarstår dock även efter utbyggnaden, närmare bestämt gångtunnlarna mot Dalhem, det diagonala gång- och cykelstråket i öster och inte minst det nedsänkta torget.

POTENTIELLT OTRYGGA PLATSER IDAG

4. LABORATIONER

LABORATIONER

För att visa på effekten av alternativa utformningar har tre laborationer har utförts:

- Tydliggjort stråk genom centrum
- Endast en entré till parkeringshus
- Förbättrade cykelkopplingar

MER ÖVERBLICKBART STRÅK GENOM CENTRUM

Gångflödesprognosen visar som tidigare beskrivits på potentialen för att sammanhängande stråk från Fredriksdal upp till Dalhem, men strukturen motarbetar den naturliga rörelseriktningen. Placeringen av den norra huskroppen gör stråket mindre gent och överblickbart. För att studera hur en mer direkt gångväg skulle påverka potentialen har en laboration med en alternativ byggnadsform och en ny koppling direkt till gångbanan söder om Fyrverkerigatan i Fredriksdal har genomförts. Om byggnaden anpassas till ett diagonalt stråk över hela torgytan blir överblickbarheten och genheten avsevärt mycket bättre och gångflödena koncentreras till ett stråk, i stället för att som i det ursprungliga alternativet delas upp på vardera sida om byggnaden. Den nya länken söderut hjälper ytterligare till genom att samla flöden från Fredriksdal som annars delas upp dem mellan de många vägvalen i korsningen med Blåkullagatan.

CENTRUMSTRÅKET MED URSPRUNGLIG OCH FÖRESLAGEN BEBYGGELSE

Det föreslagna stråket på högra bilden har högre sannolikhet att koncentrera flödena genom centrum och innebär mer än hälften så många riktningsförändringar mellan Fredriksdal och Dalhem som det ursprungliga stråket till vänster. Lila stråk visar ursprungligt och laborerat centrumstråk.

PARKERINGSHUS MED BARA EN ENTRÉ

I prognosen har varje parkeringshus antagits ha fyra besöksentréer och därmed jämnt utspridda gångflöden på omgärdande stråk. Eftersom entréer är både kostsamt och platskrävande har en variant med endast en entré testats.

Konsekvensen blir ett noterbart lägre flöde mellan p-huset och bostadskvarteret i både Rökulla och Blåkulla. Sannolikt väljer fler bort gatan än vad prognosen visar eftersom en kvarterslång, inaktiv fasad blir både ointressant och mindre trygg att röra sig längs med. I Rökulla spelar dessutom placeringen av den planerade bebyggelsen stor roll för hur befolkat det inre stråket blir kvällstid, medan den yttre länken har ett mer stabilt gångflödesunderlag till och från Lidl och busshållplats Skvadrongatan.

Placeringen av en enskild verksamhet och dess entré får mindre inverkan på de totala flödena i Blåkulla. Där är de nya kvarteren mer integrerade, målpunkterna fler och flödena har en mer differentierad sammansättning vilket gör dem mindre känsliga för enstaka entréers lägen. Fördelen med enbart en västlig entré är att det centrumangränsande stråket blir mer befolkat, med ökad potential för bottenvåningsaktivitet i de nya byggnaderna.

GÅNGFLÖDEN I RÖKULLA (ÖVERST) OCH BLÅKULLA (NEDERST) MED FYRA RESPEKTIVE EN ENTRÉ TILL PARKERINGSHUS

I bilden till vänster har ljusgråa parkeringshus fyra entréer, en i varje riktning. I laborationen har de ersatts med en gångentré i väster. De lila stråken är de länkar vars flöden påverkas nämnvärt.

FÖRBÄTTRADE CYKELKOPPLINGAR

Cykelstråken inom och i anslutning till området har analyserats för att se vilka cykelkopplingar som har störst potential för att skapa gena cykelstråk. Analysen har utförts med en radie på 5 000 meter från området för jämförbara cykelavstånd av befintlig väg- och gatustruktur. Analysen visar att befintliga cykelstråk som ramar in området (Regementsvägen och Vasatorpsvägen) har fortsatt goda förutsättningar för ett attraktivt cykelstråk vilket även cykelprognosen indikerar. I anslutning till området visar analysen betydelsen av gena kopplingar i förlängningen av befintliga stråk så som under Hasse Alfressonstunneln och gång- och cykeltunneln vid Minörgatan samtidigt som den indikerar kopplingar som har potential men som inte finns idag. Även en förlängning av parkstråket genom en genare cykelbana mellan Handelsområdet i väster och Vasatorpsvägen skulle ha stor potential enligt analysen.

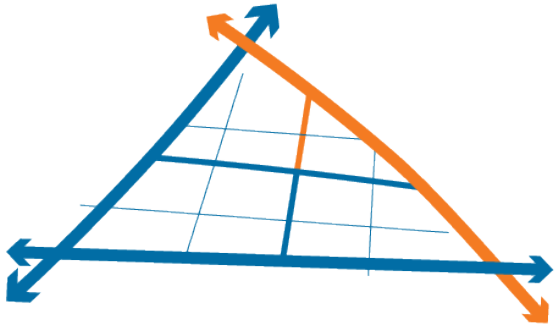
Analyserna tar inte hänsyn till gatans miljö, utformning eller rumsliga värden.

I labben testades olika potentiella kopplingar för att se på vilka förutsättningar som finns för attraktiva cykelstråk i framtiden till området. Följande kopplingar har testats och utvärderats:

CYKELSTRÅKENS GENHET – BRISTER OCH BEHOV

Den vänstra bilden visar på dagens situation med förslag till testade nya kopplingar (svartsträckad linje). Det föreslagna stråken på högra bilden visar att nya kopplingar över Drottninghögsvägen och Vasatorpsvägen tillsammans med en ny cykelkoppling längs med Drottninghögsvägen skulle potentiellt kunna koppla ihop det interna och det externa cykelvägnätet på ett intuitivt sätt.

PRINCIPUTFORMNING HUVUDCYKELSTRÅK



1. CYKELVÄG LÄNGS DROTTNINGHÖGSVÄGEN

Cykelvägen visar på en stor potential.

2. NYA KOPPLINGAR ÖVER DROTTNINGHÖGSVÄGEN

Nya kopplingar till Silvåkragatan och öster om Annerovägen visar sig ha störst potential av de testade kopplingarna över Drottninghögsvägen.

3. NYA KOPPLINGAR ÖVER VASATORPSVÄGEN

En ny koppling till Fyrverkargatan visar på störst potential och ombyggnad av befintligt övergångsställe vid hållplats Regementsvägen till cykelpassage visar på god potential med förutsättning att cykelvägen binds ihop med befintligt parkstråk vid planerad bebyggelse.

5. REKOMMENDATIONER

REKOMMENDATIONER

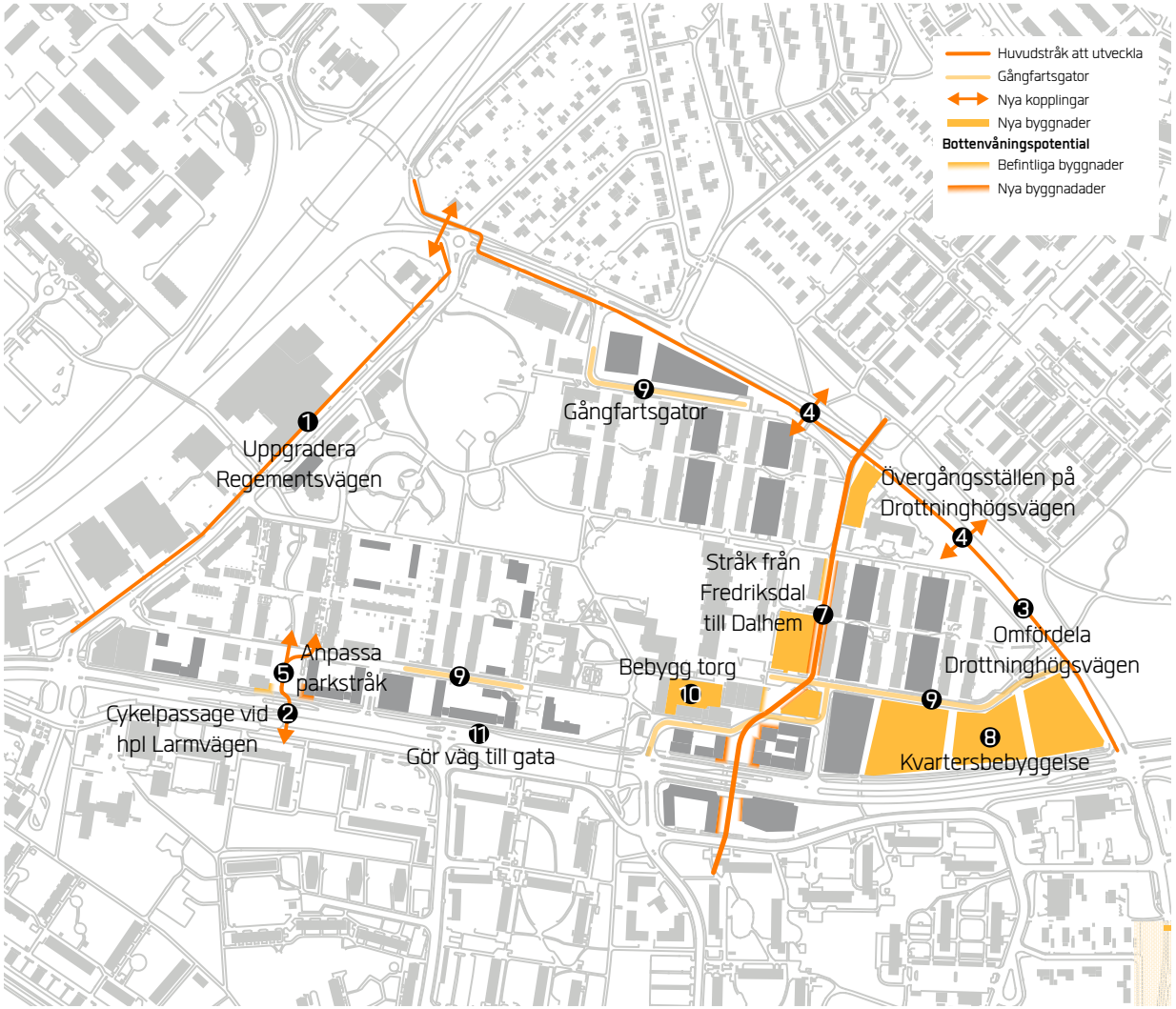
Gångflödesprognosen och genomförda laborationer har visat på en stor potential för att förbättra tillgängligheten till Drottninhög. Ett mer sammanhängande och aktiverat gångstråk skulle också kunna utvecklas för att förbinda Drottninghögs nya centrum med omgivande stadsdelar.

Kommande rekommendationer har fokuserat på att bättre knyta samman Drottninghög med omgivningen och öka potentialen för liv och rörelse inom området. Åtgärderna som föreslås handlar därför om att öka tillgängligheten för gående och cyklister inom Drottninghög och mot intilliggande områden, se till att bebyggelsens form och funktion stärker nya och befintliga stråk samt att det sociala utbytet mellan boende ökar.

PÅ KORT SIKT

1. UPPGRADERA REGEMENTSVÄGEN

Tusentals fotgängare rör sig längs med Regementsvägen varje dag, och trots att handelsplatserna är



KARTA: REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER

Synteskartan redovisar vilka huvudstråk som bör satsas på, rekommenderade nya kopplingar och byggnader samt var det finns potential och behov av aktiva bottenvåningar.

förlagda i väster är gångbanan på denna sida undermålig. Precis som den södra delen bör hela sträckan utformas som en genomgående trottoar som prioriterar fotgängare vid in- och utfarter med avslutningen i ett övergångsställe mot Dalhem i cirkulationsplatsen.

2. CYKELPASSAGE VID HÅLLPLATS REGEMENTSVÄGEN

Vasatorpsvägen har idag en övergångsställe i höjd med Regementsvägens hållplats. Prognosen visar på ett tydligt behov av att korsa gatan i höjd med Regementsvägens busshållplats, varför övergångsstället bör kompletteras med en cykelpassage och cykelmöjligheterna tillgodoses även norrut genom den planerade parken med en direkt anslutning till det anlagda parkstråket norr om Grönkullagatan.

3. OMFÖRDELA DROTTNINGHÖGSVÄGEN

Långväga, regionala stråk fångas inte upp i prognoserna men Strava-data visar att Drottninghögsvägen trots sin brist på cykelbanor används av motionscyklister. Drottninghögsvägen rekommenderas få en utformning som lämpar sig för dess användningsområde och att dagens breda körfält smalnas av för att tillskapa en separerad gång- och cykelbana. Omstöpningen kan ske snabbt och billigt med en enkelsidig, fysisk avgränsning i form av pollare eller spikad kantsten, utan att gatans höjder förändras. I smalare sektioner kan yta tas av mittrefugen. Den nya länken kopplas på det befintliga gång- och cykelnätet i Drottninghög.

4. ÖVERGÅNGSSTÄLLEN PÅ DROTTNINGHÖGSVÄGEN

I samband med byggandet av gång- och cykelbanan bör två nya övergångar anläggas tvärs Drottninghögsvägen. Den ena kopplar an till ett gent stråk mot högstadiet i Dalhem för elever bosatta i Drottninghög. Den andra anläggs vid hållplats Rökullagatan som idag är mycket dåligt integrerade med omkringliggande stråk. En upptrampad stig i mittrefugen vittnar om det skriande behovet av ett övergångsställe mellan de båda bussplattformarna.

5. ANPASSA PARKSTRÅK

Prognosen visar att stråket från hållplats Regementsvägen kan bli välanvänt av både gående och cyklister. Den park som planeras behöver därför få en gen väg anpassad till vardagstrafik för att undvika inofficiella, upptrampade stigar. Kopplingen över Grönkullagatan bör utformas som en effektiv och trafiksäker anslutning till både gatan mellan husen, som gående förväntas välja, och det fortsatta parkstråket.

6. KOMPLETTERANDE VISTELSESTUDIE

Gångflödesmätningarna visade på en stor dominans av vuxna män bland fotgängarna kvällstid. För att få en helhetsbild av Drottninghög kvällstid bör flödesstudien kompletteras med en vistelsestudie. Den kan med fördel efterföljas av en djupdykning i vad snedfördelningar beror på, och därmed hur de kan motverkas.

PÅ LÅNG SIKT

7. STRÅK FRÅN FREDRIKSDAL TILL DALHEM

För att öka sannoliketen för att potentialen i stråket mellan Fredriksdal och Dalhem förverkligas rekommenderas att hela byggrätten i centrumets norra byggnad inte utnyttjas. Om byggnaden anpassas till ett diagonalt stråk över hela torgytan blir överblickbarheten och genheten avsevärt mycket bättre. Stråket behöver även stärkas vidare söderut med en gångväg mellan de nya byggnaderna med påkoppling på gångbanan söder om Fyrverkerigatan. Den idrottshall och de bostäder som planeras bör även utformas med öppna bottenvåningar mot stråket.

Detsamma gäller den nya bebyggelsen som planeras i det nuvarande läget för vårdcentralen. Bottenvåningen kan exempelvis aktiveras genom en flexibel utformning av foajén som möjliggör föreningsaktiviteter eller andra kvällsaktiva aktiviteter.

En ytterligare förbättring vore att bygga igen byggnadsglappet utanför förskolan som idag används som parkering.

Åtgärderna är ett viktigt led i att öka sannolikheten att få ett välbesökt centrum och socialt utbyte mellan stadsdelarna.

8. KVARTERSBEBYGGELSE I SYDÖST

Kvarterens utbredning bör linjera med befintliga stråk mellan bostadshusen och omgivande kopplingar för att medverka till överblickbara gena stråk mellan Drottninghög och omgivningen.

9. GÅNGFARTSGATOR

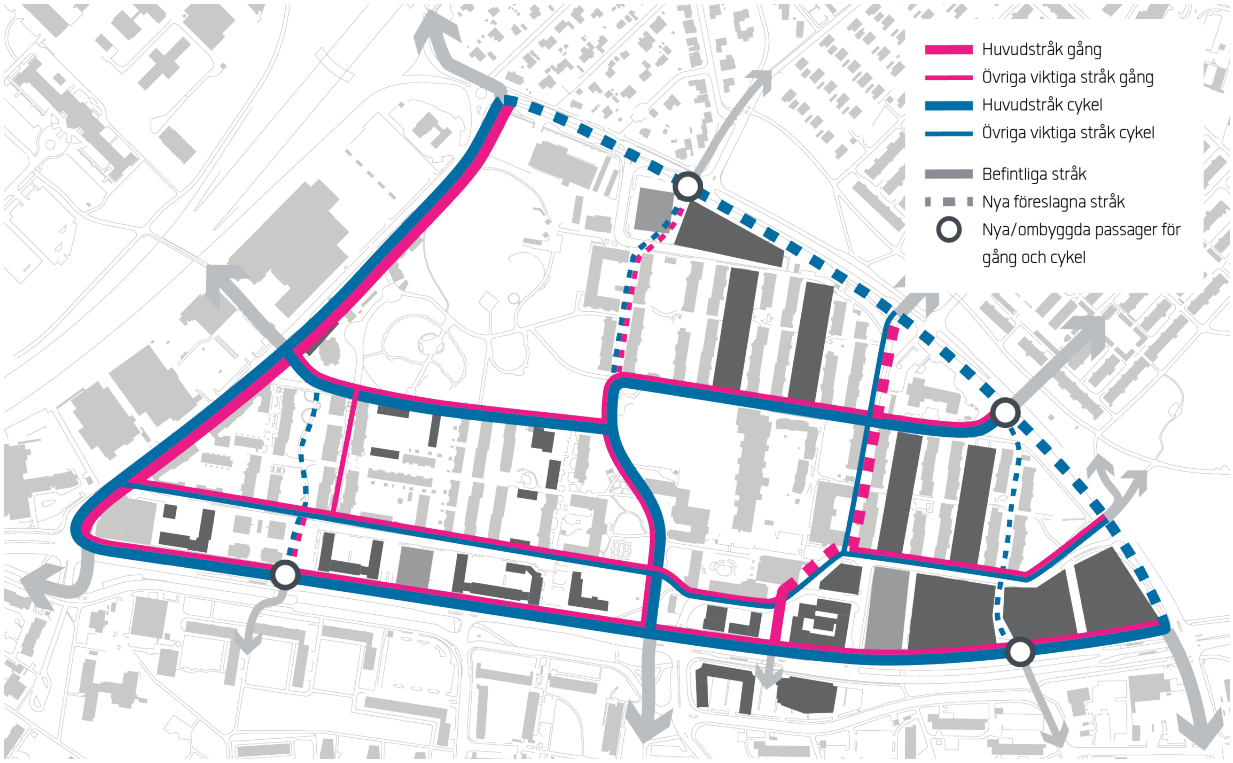
Bilen behöver i utbyggt läge bara framkomlighet in och ut ur parkeringshusen och övriga stråk förväntas få minimala flöden. Observerad olovlig körning och angöring tyder på en efterfrågan att nå närmare målpunkter med bil. Bilbegränsningarna utgör dock en styrka i området som ger barn stor rörelsefrihet. Grön-, Rökulla och Blåkullagatan bortanför parkeringshusen rekommenderas därför göras om till gångfartsgator som är framkomliga men inte utformade för motorfordon där angöring möjliggörs i gatan men utan utpekade parkeringsplatser. Gatstensbeläggningar och uppbrutna kör- och siktlinjer ger prioritet åt gående och förhindrar fortkörning.

10. BEBYGG TORG

Förtätningen av Drottninghög sker i centrumets framsida medan stråken och torget på dess baksida som redan idag upplevs otrygg fortsatt saknar potential för gångflöden och entréer. Nivåskillnader gör problemet svårhanterat. En möjlig lösning vore att utreda om torget i stället kan bebyggas, förslagsvis med en byggnad som drar nytta av den låga marknivån som skulle kunna bli källare och garage i ett bostadshus eller simbassänger i ett badhus.

11. GÖR VÄG TILL GATA

En avslutande rekommendation är att möjliggöra Vasatorpsvägens potential som stadsgata genom att minska det kvarvarande uttrycket av väg. Med ett totalt sett smalare gaturum, fler övergångställen, gångbanor på bägge sidor, gatunära huskroppar samt entréer och bottenvåningslokaler i byggnadshörnen har Vasatorpsvägens potential att bli en mer attraktiv gata.



HUVUDSTRÅK FÖR GÅNG OCH CYKEL

I kartan illustreras huvudnätet för gång- respektive cykeltrafik i Drottninghög. Dessa sträckor är prioriterade vad gäller framkomlighet samt drift- och underhållsåtgärder.

ÅTGÄRDER SOM FÖRESLÅS ÄR

1. Uppgradera Regementsvägen
2. Cykelpassage vid hållplats Regementsvägen
3. Omfördela Drottninghögsvägen
4. Övergångsställen på Drottninghögsvägen
5. Anpassa parkstråk
6. Kompletterande vistelsestudie
7. Stråk från Fredriksdal till Dalhem
8. Kvartersbebyggelse
9. Gångfartsgator
10. Bebygg torg
11. Väg blir gata

FÖRESLAGNA ÅTGÄRDER LEDER TILL

- 600 meter kortare cykelväg från Grönkullagatan till Helsingborgs lasarett
- 33 % kortare genomsnittligt korsningsavstånd över Drottninghögsvägen
- 50 % färre riktningsförändringar från Fredriksdal till Dalhem
- 800 meter mindre bilgata

SPACESCAPE Spacescape AB / Östgötagatan 100 / Box 4700 / SE-116 92 Stockholm / Sweden
Tel +46 8 452 97 67 / www.spacescape.se / info@spacescape.se