3. Programförslag

FYRA FOKUSOMRÅDEN

Grön urbanitet

Drottninghög består idag av många och förhållandevis stora grönytor. Grönskan och tillgängligheten till rekreativa ytor har varit en av grundidéerna bakom den struktur som ligger till grund för området som det ser ut idag.
Genom att differentiera grönområdena och bryta ned dessa i mindre enheter, som ligger strategiskt i förhållande till bebyggelse samt rörelsestråk, ska ett nät av mindre parkrum och gröna mötesplatser skapas. De mindre närområdesparkerna ska erbjuda olika karaktärer och upplevelser. Gemensamt för dem är dock att de ska fungera som samlande, gröna mötesplatser.

Boulespel väster om skolan.

Barn och unga

Skolan och förskolan har en viktig roll i utvecklingen av Drottninghög. En tredjedel av dagens Drottninghögsbor utgörs av barn och unga under 18 år. En stor andel av dessa personer går i skolan eller på förskola i området och utgör flitiga nyttjare av Multiteket, Biblioteket, Lekan, områdets alla lekplatser och i största allmänhet det offentliga rummet. Genom att skapa bra och differentierade mötesplatser som erbjuder olika typer av rekreation och aktiviteter bidrar detta till att säkra en meningsfull, trygg och aktiv fritid för områdets barn och unga.

Barn och unga utgör 30 % av de boende på Drottninghög.

Tillhörighet

Alla boende på Drottninghög ska känna tillhörighet till området, fler ska ha tillgång till odlingsmöjligheter, egen trädgård, eller egen ingång. Utvecklingen av Drottninghög ska ske tillsammans med de som bor och verkar på området, tillhörighet skapas bl.a. genom delaktighet, inflytande och medvetenhet. Väl gestaltade och genomtänkta mötesplatser; utformas i nära samarbete med de som bor och ”kan” området; boende, föreningar, skola, Multiteket, IdeA, biblioteket etc. för att främja social hållbarhet, integration, naturliga spontana såväl som arrangerade möten och sammankomster.

Stadsodling är redan påbörjat på Drottninghög.

Hållbart

På Drottninghög ska de kvaliteter i området som har fungerat väl över tid, och som uppskattas av människor som bor, besöker och färdas i området, framhävas och förstärkas. Genom att också tillföra nya värden i form av blandad bebyggelse i olika upplåtelseformer och typer, ska Drottninghög utvecklas till en del av staden, med stark och stolt identitet. Drottninghög ska markera sig som ett grönt och inbjudande område med en rik variation av människor och hustyper, och med spår och referenser till den egna historien.

Byggnader ska uppföras energisnåla, med miljövänliga byggnadsmaterial samt med fokus på trygghet och välmående. Ny bebyggelse bör därmed planeras och utföras med miljöanpassade metoder och sunda material i former som medverkar till en lägre energianvändning, t.ex. passivhus. Innovativ miljö- och energiteknik ska premieras. De mål som staden har antagit i miljöprogram och energistrategi ska utgöra förutsättningar för omdaningen av området.

Drottninghög ska också präglas av en planering som på olika vis främjar en hållbar livsstil. Detta kommer bl.a. att ta sig uttryck i sammanhängande och integrerande stråk och mötesplatser som ska underlätta för ett rikt socialt liv. Större rörlighet och bättre koppling till omvärlden tillskapas genom ett uppgraderat gång- och cykelvägnät. Dessutom kommer Drottninghög att ytterligare förstärkas vad gäller kollektivtrafiken, genom att ett nytt stråk för högkvalitativ kollektivtrafik dras genom området. Kollektivtrafiklinjen (buss/spårväg) är den första i ett kommande linjenät för Helsingborg, och kommer att förbinda centrum med Dalhem, via Stattena och Drottninghög.

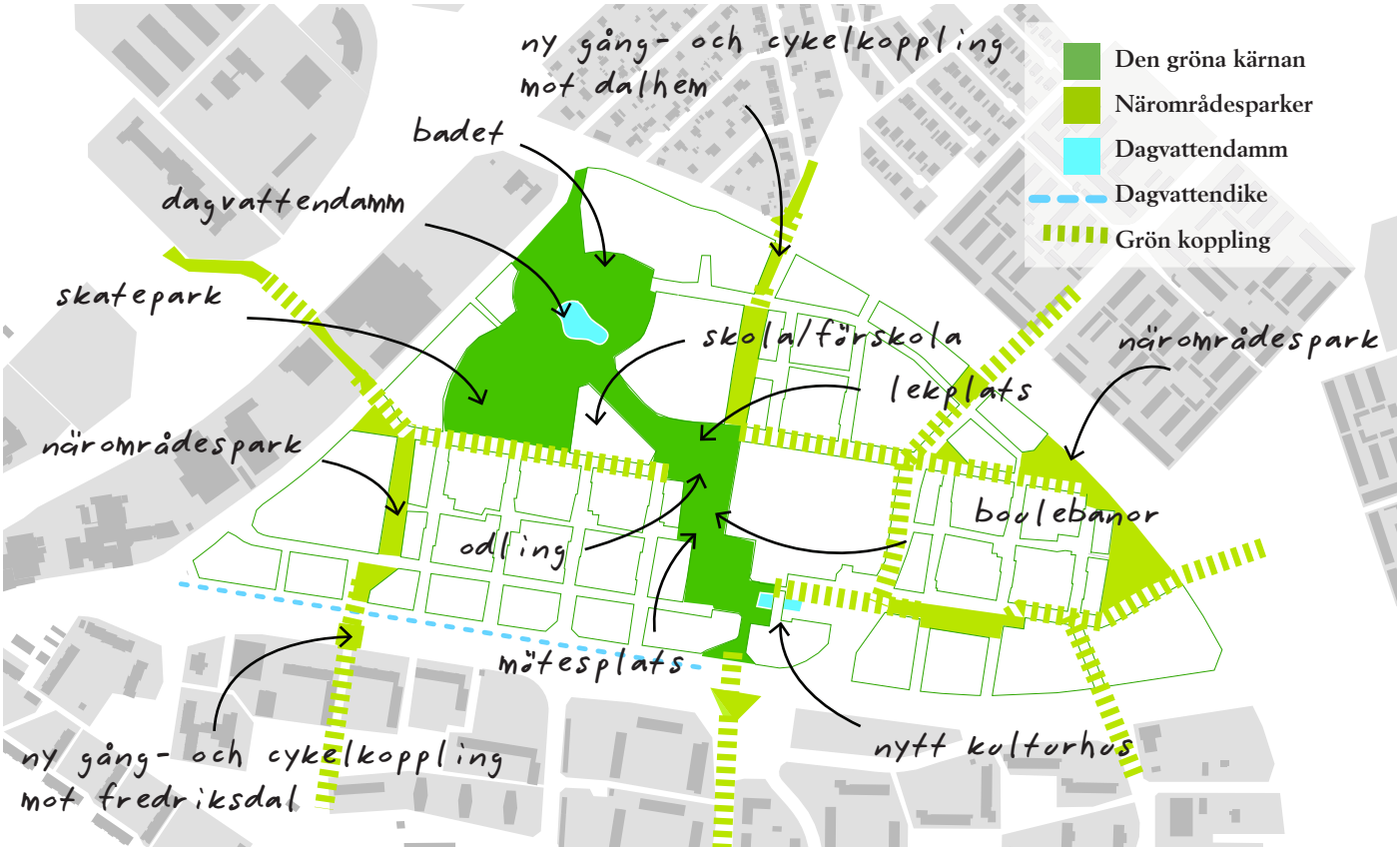
Gång- och cykeltrafiken ska prioriteras i planeringen av Drottninghög.

Kollektivtrafiken ska förstärkas, och en ny högkvbalitativ kollektivtrafik-linje, ex. spårvägsdragning, planeras igenom området.

”Den viktigaste parametern för att skapa en attraktiv stad och region är att skapa miljöer där människor primärt rör sig till fots och med cykel. Det skapar levande städer; vilka är städer som stödjer fysisk och mental hälsa, städer som upplevs som attraktiva och trygga och städer som är hållbara.”

(Gehl Architects har på uppdrag av IBU-Öresund tagit fram ”Öresunds-regionen i ögonhöjd” vars syfte är att beskriva vilka kvaliteter våra städer, samhällen och bostadsområden måste ha för att bli attraktiva och levande miljöer.)

ÖPPNA



Drottninghögs stora värden och uppskattade kvaliteter består till stor del av den grönstruktur som idag håller samman bebyggelsen och området. De många och sammanhängande grönytorna gör det lätt att röra sig fritt i området. Den centrala gröna kärnan föreslås fungera som samlande, rekreativ mittpunkt för hela Drottninghög, och har sitt ursprung i den grönstruktur som planerades in i bebyggelsen redan i början av 60-talet. I stadens pågående arbete med Grönplan för Helsingborg, har detta område också identifierats som en viktig områdes- eller stadsdelspark.

Efter 40 år står nu mycket av växtligheten i full potential och får i programförslaget utgöra en viktig del av en strukturell ryggrad, som den nya bebyggelsen och utvecklingen får växa fram ur och anpassa sig till. Grönytorna föreslås delas upp i ett antal sekvenser av olika typer av gröna mötesplatser och rekreativa miljöer.

En grön kärna

Mittpunkten i Drottninghög utgörs idag av korsningspunkten för ett nät av olika gång- och cykelstråk. Vägen mot Maria station, Ica Maxi, Dalhem eller Fredriksdal går alla via denna plats. De flesta barn som bor på Grönkulla korsar den här platsen på sin väg till skolan eller förskolan. Här finns också spår av fruktplantagen kvar i form av några få äppelträd. Skolgården kantas av en flott allé som utgjorde ramen för vägen mellan Drottninggården och Rökillan (som idag ligger under det nedre torget). Genom att samla olika kompletterande aktiviteter till platsen föreslås en central områdespark skapas, som är tänkt att fungera som Drottninghögs nya huvudsakliga mötesplats för lek, spel, umgänge och häng. Här kan etableras en motionsplats i kombination med lekplats där människor i alla åldrar kan träna och leka sida vid sida. Här kan även göras plats till både bollbana (basket), scen och sittplatser samt en rikt gestaltad blomsterträdgård och odlingsdel.

Redan idag ligger Drottninghögskolan mitt i området, i anslutning till den gröna kärnan. På samma vis föreslås även en ny lokalisering för tillkommande skola/förskola eller annan byggnad för verkamhet med allmänt ändamål, på den andra sidan av områdets mitt.

Nya öppningar

Genom att ny bebyggelse tillåts ända fram till ”kanterna” på Drottninghög blir området (på nytt vis) en del av sin omgivning och möter både gata och grannskap via en rad nya former för öppningar.
Rum, gator och mindre parkrum mellan den nya bebyggelsen kommer att fungera som dörrar och öppningar till Drottninghög, och även visuellt annonsera den inre strukturen och bebyggelsen på området.

Mindre närområdesparker

Gröna ytor för rekreation och mötesplatser förtydligas i mer avgränsade och tydligt definierade platser som på olika vis fungerar som viktiga närområdesparker. Dessa ska fungera som små lokala mötesplatser. Miniparkerna (närområdesparkerna)ligger alla utmed eller i anslutning till de gröna cykel- och gångstråk som går igenom området och som på olika vis kopplar Drottninghög till sina omgivningar. De nya miniparkerna föreslås i övergångszonen mellan ny och ”gammal” bebyggelse, varför parkerna tematiskt föreslås knyta an till Drottninghögs delområden. Miniparkerna, såväl som den nya centrala områdesparken, avses utvecklas i ett nära samarbete med de boende på Drottninghög. Mot bakgrund av genomförda dialoger som beskrivits i föregående kapitel, finns redan många idéer och förslag till aktiviteter, gestaltning och andra förbättringar inom Drottninghög.

Allén väster om skolgården föreslås utgöra del av en ny gång- och cykelväg igenom den gröna kärnan.

De stora pilträden föreslås utgöra del av en ny skatepark på platsen.

Skatepark

Väster om en ny tomt för skola/förskola, centralt beläget i Drottninghög, med en naturlig avskärmning i form av vallformationer och uppvuxna träd, föreslås en högkvalitativ och aktiv mötesplats i form av exempelvis en skatepark. Platsen ligger mellan två viktiga stråk i området, nära hållplatser för buss och planerad spårväg, samt i ett högt läge, vilket samlat innebär optimala betingelser för etablering av en skateanläggning. De stora och vackra pilträden skulle kunna fungera som utgångspunkt och bärande designelement i utformningen av en skatepark. Med komplettering av väl gestaltade sitt- och uppehållsplaster skulle parken kunna fungera som en attraktiv mötesplats för alla sorters människor.

Skateparken i Fælledparken, Köpenhamn, är ett fint exempel på hur en skateanläggning har etablerats med utgångspunkt i ett stort befintligt träd.

Integrerade lek- och mötesplatser för alla åldrar. Bilderna ovan och nedan är från Superkilen, Nörrebro, Köpenhamn.

Dagvatten

Med en förtätning av Drottninghög följer krav på fördröjning av dagvatten. Huvudkravet är att det efter förtätning inte ska avledas mer dagvatten till befintligt dagvattensystem än vad det gör idag. Sett utifrån de förutsättningar som finns i dagsläget är det möjligt att skapa ett dagvattensystem som delvis består av öppen hantering.
Tre lägen anses lämpliga för dagvattenmagasin: Hålan, centrum och Vastorpsvägen. Hålan är den naturliga lågpunkten vid friluftsbadet. Här finns störst utrymme för fördröjning men volymen påverkas av friluftsbadets närvaro. Nästa lågpunkt återfinns i det västra torgrummet i centrum. Här kan en mindre fördröjningsvolym medges om än mer som ett förskönande inslag i centrumbilden. I områdets västra del längs Vasatorpsvägen finns utrymme för att anlägga en kanal som kan ta emot dagvatten från svackdiken i Drottninghög Västra. Delar av de befintliga bostadsområdena kommer troligtvis att genomgå en upprustning, i vissa fall fullständig förnyelse.

I samband med förnyelse ges möjligheten att anlägga ett öppet dagvattensystem vilket skulle underlätta avrinningen till de planerade dagvattenmagasinen. Exploateringsområdena anläggs förslagsvis med öppet dagvattensystem, tex svackdiken, öppna diken eller rännor i den utsträckning som ytorna tillåter. Gröna tak är ett lämpligt komplement till dagvattenfördröjningen.

Den lokala lågpunkten kallad Hålan, idag grönområde, utgör en naturlig placering för en dagvattendamm. En dagvattendamm kan medföra stor rekreativa klaviteter i ett parkrum. Bilden ovan är från Freiburg i Tyskland.

Dagvattendammar i urban miljö, som ex vid det nedre torget på Drottninghög, kan innebära ett fantastiskt tillskott av grönska och frodighet. Bilden nedan och till vänster är från Malmö. Foto: Siv Degerman

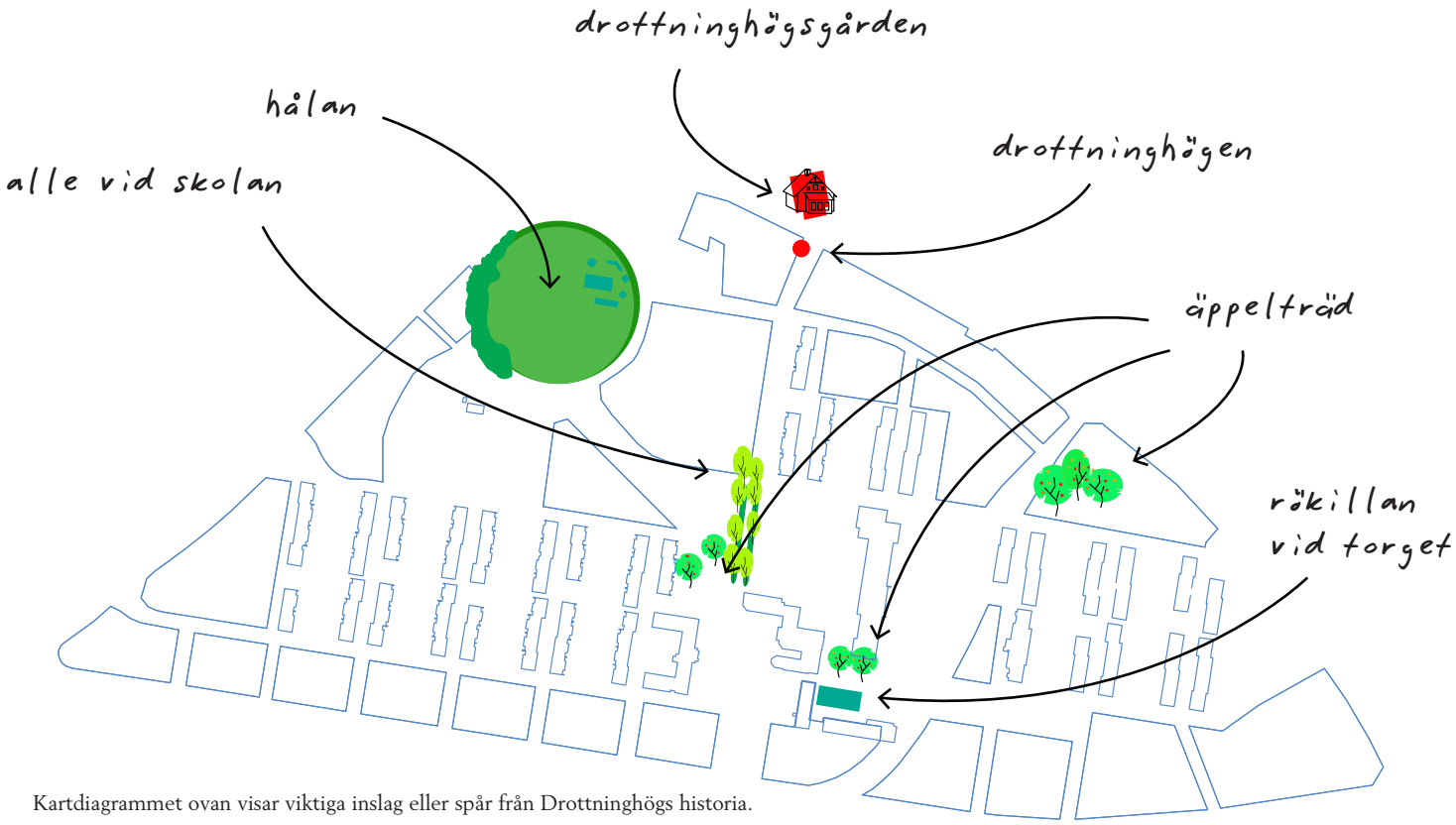
I programområdets sydvästra gräns, längs Vasatorpsvägen, finns möjlighet att anlägga ett fördröjnings-magasin i form av öppet dike alt mindre kanal. Bilder nedan från Zurich. Foto: Lars-Erik Widarsson.

En grön takt

En av de gröna kvaliteter som kännetecknar den struktur som området är uppbyggt av idag, innebär att alla halvprivata rum som finns mellan husen är sammanlänkade, såväl fysiskt som visuellt, med det större offentliga rum som utgörs av de stora grönytorna samt cykel- och gångstråk i området. Denna för området idag, genomgående koppling, innebär bl.a. att man som boende på Drottninghög kan röra sig fritt mellan den ”egna” gården och övriga på området, samt att övergångarna mellan halvprivata rum och det offentliga blir glidande. Detta inbjuder till och underlättar för spontana möten mellan människor och skapar en sammanlänkande grön ”takt” igenom området. Nackdelen med dessa semioffentliga rum och glidande övergångar, är att de kan tendera till att upplevas som ”allas och ingens”, dvs. de som faktiskt bor ut till dessa rekreativa gårdar inte nödvändigtvis känner något tillhörsförhållande till dessa. En annan anledning till ett förhållandevis dåligt nyttjande av dessa gröna ”vardagsrum” kan också vara avsaknaden av entréer ut mot denna sida. Endast de lägenheter som ligger i bottenplan har direkt utgång härtill. Vid ny- eller ombyggnation vore det därför önskvärt med genomgående entréer som en del av en ny planlösning eller renovering, för att i högre utsträckning aktivera de gröna gårdarna och göra dem till en integrerad del av bostäderna.

Lägenheterna i bottenplan har direkt utgång till de göna rummen mellan husen.

Den gröna takten mellan bostadshusen öppnar och länkar sig till offentliga stråk och parker i området.



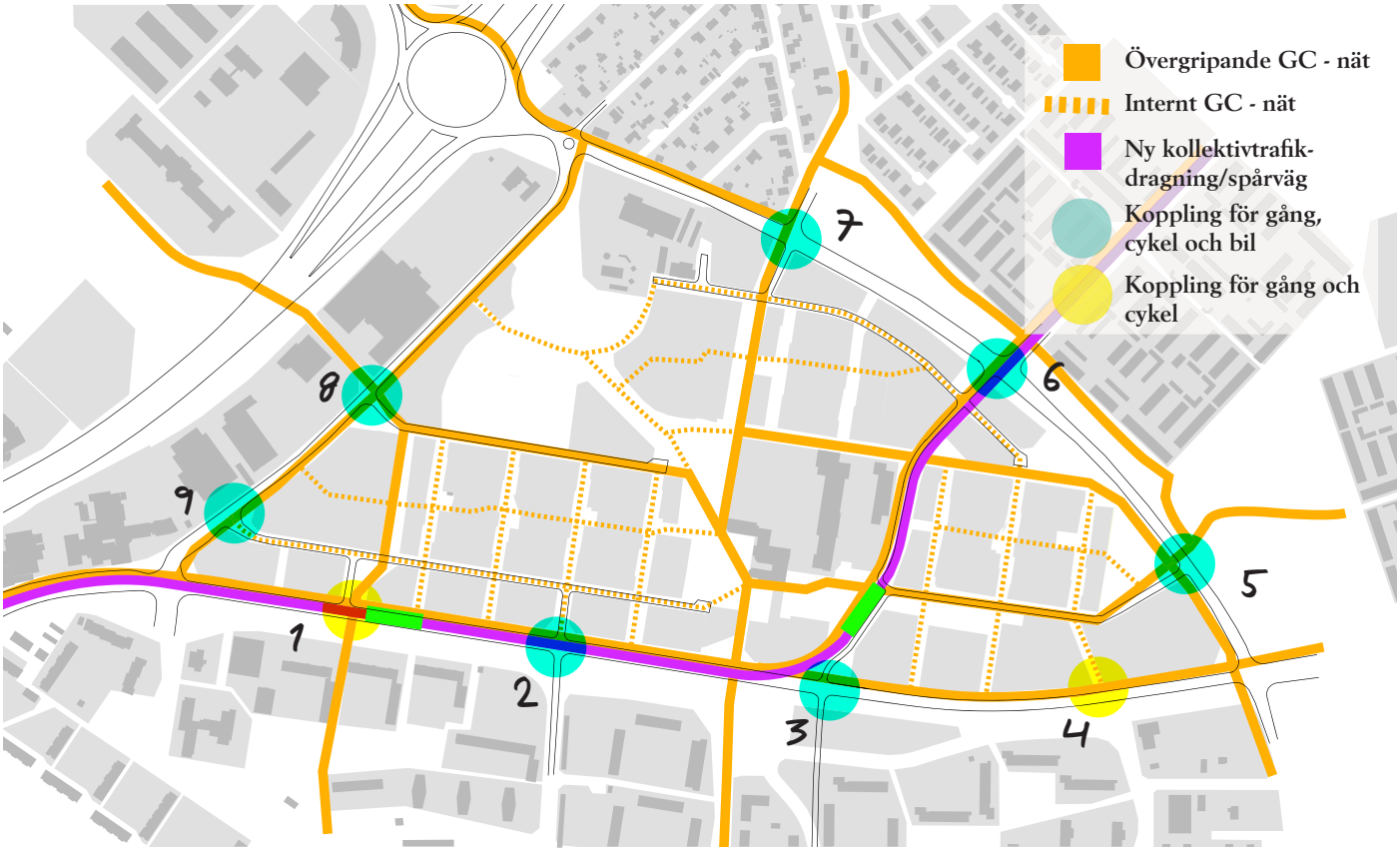
Kartdiagrammet ovan visar viktiga inslag eller spår från Drottninghögs historia.

Spår av det förflutna

I ett nytt Drottninghög där ny bebyggelse har adderats till befintlig, och på sikt helt eller delvis även ersatt denna, blir gröna gårdar och mellanrum än viktigare i deras funktion som länkar och kopplingar mellan privat och offentligt, nytt och gammalt. Genom att på olika vis arbeta med gröna genomgående mellanrum, kan dessa fungera som en samlande grön takt som förmedlar och sammanlänkar ett område från 60-talet med en helt ny och annan typ av blandad bebyggelse av idag (och imorgon). Även om Drottninghög om 20 år består av till största delen nya hus, så kommer man att kunna läsa spår av tiden för äppelodlingarna, via 60-talets område och vidare till framtidens Drottninghög.
För att på samma vis säkra att även historien om Drottninghög som äppelodling fortsatt kommer att vara synlig på Drottninghög, så ska de få äppelträd som fortfarande står kvar att, såvitt möjligt, planeras in i olika typer av offentliga rum och förslagsvis ersättas med nya när det blir aktuellt.
Andra historiska platser, eller rester av sådana, som i programförslaget på olika vis föreslås bevarade eller synliggjorda på nytt, representerar olika viktiga inslag i Drottninghögs historia och tillblivelse. Dessa platser eller inslag består ex. av Drottninghögen, Allén, Rökillan (varav nedsänkt torg) och Hålan.

Ett av äppelträden som lever kvar från den gamla äppelodlingen.

KOPPLA



Programförslaget bygger på ett utbyggt vägnät som kopplar både mot omgivningarna och internt, med respekt för en rekreativ grön kärna.

Vasatorpsvägen som idag består av en fyrfilig infartsväg med en enda ljusreglerad korsning för infart mot Drottninghög föreslås genomgå en omvandling till en gata med mittfält för kollektivtrafik, två körfält för bilar, cykelväg i vardera riktning, vägträd, samt trottoarer utefter husfasader med lokaler för bl.a. butiker, kontor och verksamheter i bottenplan. Vasatorpsvägen kommer att få fyra (nya) korsningar:
1. En kopplingspunkt blir i förbindelse med ett nytt hållplatsläge i den västra delen av Vasatorpsvägen. Korsningen kommer att tillåta fotgängare och cyklister och förbinda Drottninghög med Fredriksdal via en ny cykel- och gångväg som kopplar sig på cykelöverfarten i Regementsvägen och för trafiken ned till ett befintligt cykelvägnät genom Fredriksdal och vidare ut mot Lägervägen. Goda möjligheter för gång- och cykeltrafik att korsa Vastorpsvägen i höjd med hållplats för kollektivtrafik/spårvagn. Det ska också finnas bra möjligheter för cykelparkering i anslutning till hållplatsen.

2. Larmvägen och Grönkullagatan knyts ihop över Vasatorpsvägen vilket kommer att öppna upp området avsevärt. Av trafiksäkerhetsskäl förespråkas en cirkulation med spårväg igenom. Cirkulationen behöver vara signalstyrd så att alla annan trafik får rött när spårvagnen kommer. Gång och cykel passerar bilkörfälten på upphöjda övergångställen.

3. Befintlig korsning som idag fungerar som enda infart till området söderifrån, föreslås att skjutas något österut för att ge plats till en kommande kollektivtrafik-/spårvägsdragning i kombination med koppling för bil- och cykeltrafik. Cykeltunneln under Vasatorpsvägen behöver ersättas av en bred och ljus tunnel. För att undvika en mycket lång korsning föreslås spårvägen att lämna Vasatorpsvägen innan korsningen i en signal (som säkrar att kollektivtraf-

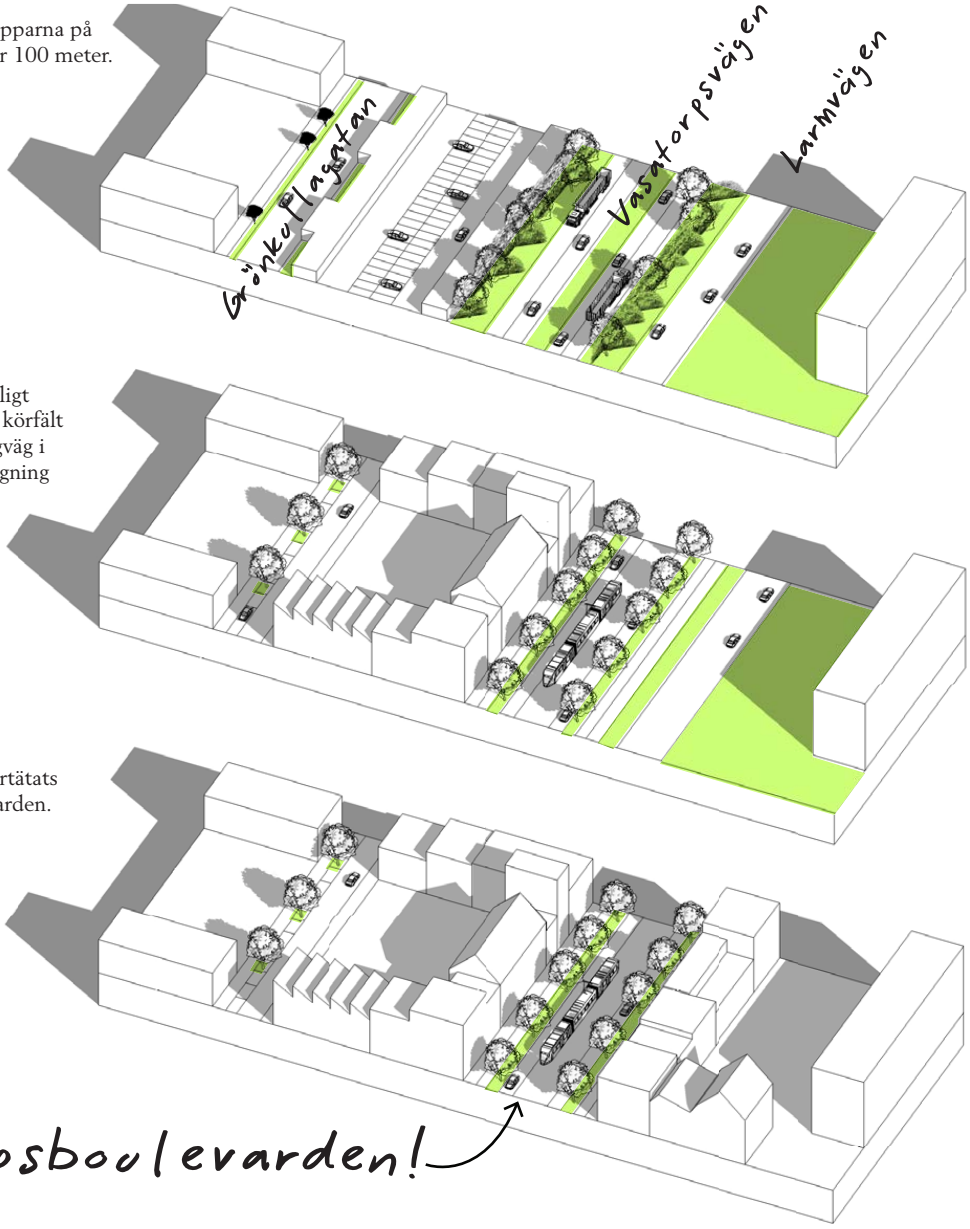
kiken prioriteras) varpå själva fyrvägskorsningen inte behöver vara signalstyrd.

4. I den östligare delen kopplas Drottninghög med Fredriksdal, och i förlängningen även det nya området Vasatorps trädgårdar, via Fyrverkaregatan som dras upp igenom den nya bebyggelsen (idag fastigheten Eskadern) och kopplas samman med Blåkullagatan som (liksom Grönkullagatan) också delvis kommer att omgestaltas. Initialt ska kopplingen fungera som övergång för fotgängare och cyklister, och kan i ett senare skede även komma att fungera som koppling för biltrafik, beroende hur Fredriksdal kommer att utvecklas, och i förlängningen nya trafikmönster och rörelsebehov.

Drottninghögvägen föreslås få tre kopplingspunkter, varav en av dem ersätter befintlig infart till Drottninghög.

5. Befintlig bussgata, där Blåkullavägen kopplar sig till Drottninghögsvägen, öppnas upp för biltrafik.

6. En ny gata för kollektivtrafik föreslås dras genom Drottninghögs nuvarande centrum och vidare genom området och upp till Dalhem via Annerovägen.



A. Vasatorpsvägen idag. Mellan huskropparna på Drottninghög och Fredriksdal är det över 100 meter.

B. Diagrammet visar Vasatorpgatan enligt programförslaget. En boulevard med ett körfält för bil i vardera riktning, cykel- och gångväg i båda sidor av gatan, samt en spårvägsdragning i mitten.

C. Framtidsscenario; Fredriksdal har förtätats och vuxit helt fram till Vasatorpsboulevarden.

I programskedet finns fyra olika förslag till dragning av kollektivtrafikgatan, varav två förslag innebär en koppling till Annerovägen. Ett tredje alternativ innebär en övergång på Drottninghögvägen i det läge där Blåkullagatan idag kopplas till vägen (och vidare upp i Dalhem via Gubbaparken).
I programförslaget förespråkas en dragning som innebär en hållplats i anslutning till Drottninghögs centrum/torg, för att på så vis få flest möjliga fördelar av en sådan; förbättrat underlag för handel- och service i närheten av ett hållplatsläge, större mängder av rörelser, bra utgångspunkt för större mötesplats och naturliga skärningspunkter/kopplingar mellan olika ”flows”.
Den nya gatan för spårväg kommer att trafikeras med buss i väntan på utbyggnad av ett komplett och fungerande spårvägssystem (första fasen). Härutöver tänkts gatan att fungera som en ”shared space” yta för både fotgängare, cyklister och biltrafik. Gatan/ytan ska gestaltas på så vis att en viss tröghet för biltrafik byggs in, för att undgå onödig genomfartstrafik. Syftet är att man ska kunna ta sig till bestämda målpunkter med bil, och att tillgängligheten till området ska optimeras och säkerställas. Behov, omfattning och gestaltning av en bilförbindelse parallellt med spårvägen behöver studeras vidare.

7. Befintlig infart till den norra delen av Drottninghög, Rökullavägen, flyttas österut, så att en ny kopplingspunkt skapas till Dalhem i förbindelse med Silvåkragatan, vilket ger en tydligare trafiksituation. I korsningen skapas bra förutsättningar för gång och cykeltrafik att korsa Drottninghögsvägen, exempelvis genom upphöjda övergångställen. I denna korsningspunkt, på Drottninghögssidan finns platsen för Drottninghögen (som har gett namn till hela området), vilken kan framhävas i en liten gathörnsplats som knyter an till den nya kopplingen, samt en ny gång- och cykelväg som föreslås ligga parallellt med den nya infarten till Rökulla. Cykel- och gångvägen föreslås sedan vidare genom bebyggelsen och via allén väster om skolan genom den nya områdesparken, och vidare ned genom Fredriksdal.

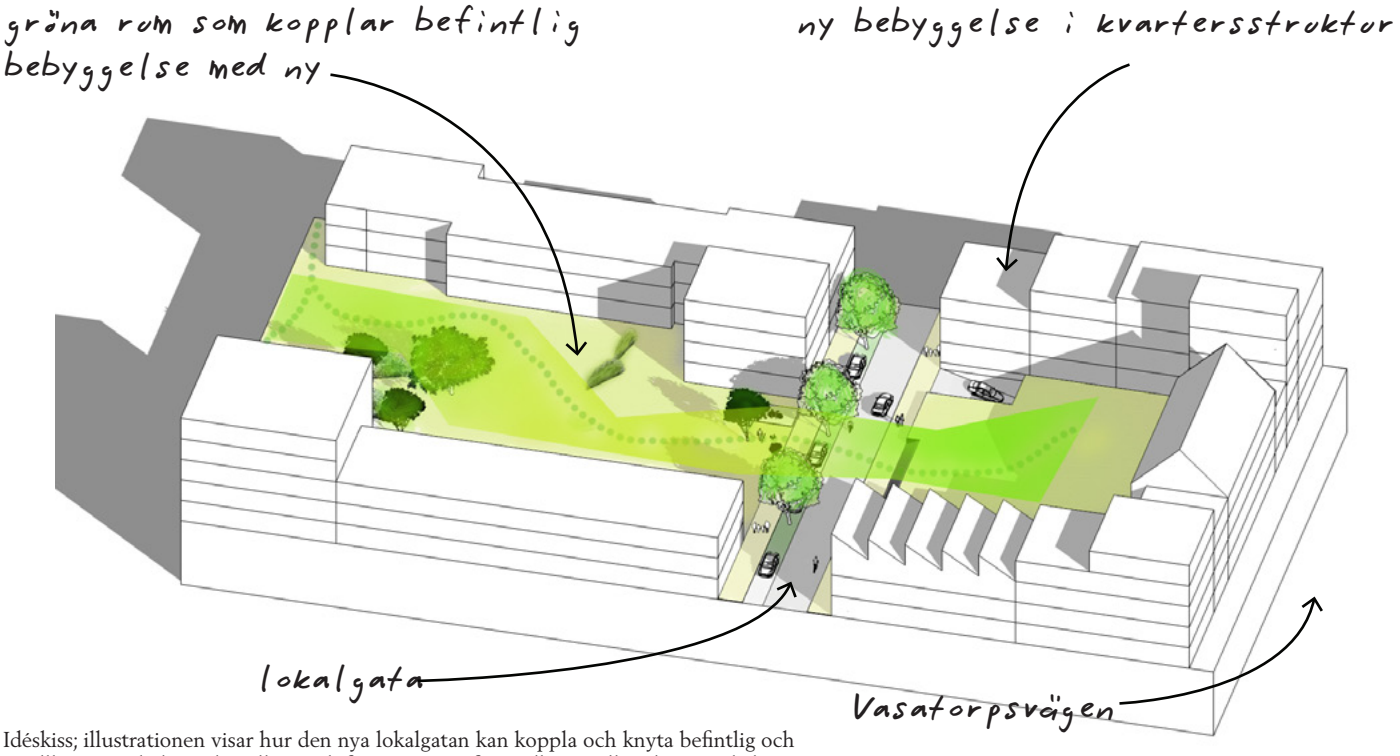
Regementsvägen

8. En ny korsningspunkt för in- och utfart till Drottninghög i samma punkt som idag fungerar som korsning för gång- och cykeltrafik. Med ökad belastning i denna punkt krävs en omgestaltning för att öka trafiksäkerheten för alla trafikanter, men med betoning på att prioritera gående, cyklister samt kollektivtrafik. Här behövs byggas in en tröghet för biltrafik, för att undgå höga hastigheter, smittrafik, samt för att skärpa uppmärksamhet och säkra en trygg överfart för gång- och cyklande.

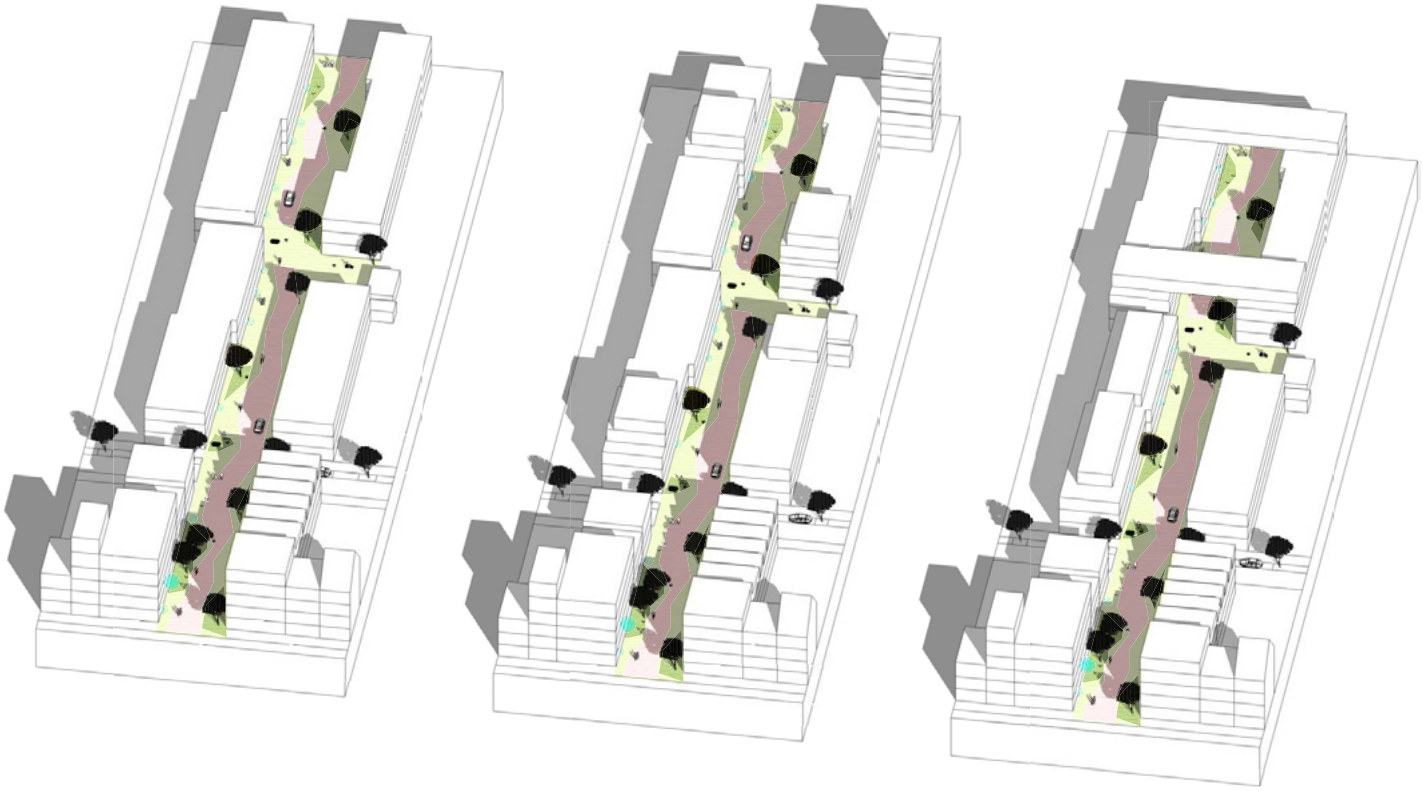
9. Grönkullagatans infart ligger kvar i samma läge som idag. Under 2013 kommer Regementsvägen att byggas om och omgestaltas för bättre och säkrare framkomlighet för framförallt gående, cyklister och bussar, men även för en smidigare tillfart till delar av Drottninghög. Just nu pågår en utredning om hur gatan ska utformas. Utmed gatan finns det flera stora målpunkter och sträckan ingår i stadens cykelstråk. Cykelbanan utmed Regementsvägen behöver ersättas då den befintliga är av låg standard och olycksdrabbad.

Lokalgator

Idén med de befintliga entrégatorna tas tillvara och moderniseras samt repeteras i de nya exploateringszonerna; gårdsgator (”homezones” - förbättra tillgängligheten till bostäderna).
Nya lokalgator får en ny betydelse i kraft av att de ligger centrerade i ett nydefinierat område med bebyggelse på båda sidor. Lokalgatan kopplar och knyter befintlig och nytillkommen bebyggelse till sig och fungerar som förmedling mellan dessa. Lokalgatan får på så vis en helt ny potential för att fungera som mötesplats (till skillnad från en monofunktionell matargata i utkanten av bebyggelsen, som idag).
Från att vara ett förhållandevis isolerat bostadsområde, kringskuret av breda vägbarriärer och stora parkeringsytor, ska Drottninghög växa ut mot dess gränser och grannområden.
De omgärdande vägarna ska omvandlas till stadsgator genom att barriäreffekten bryts ned av nya korsningar, kopplingar mellan Drottninghög och Dalhem respektive Fredriksdal, samt en sänkning av hastighetsgränsen från 70 till 40 km/h.



Idéskiss; illustrationen visar hur den nya lokalgatan kan koppla och knyta befintlig och nytillkommen bebyggelse till sig och fungerar som förmedling mellan dessa. Lokalgatan får på så vis en helt ny potential för att fungera som mötesplats (till skillnad från en monofunktionell matargata i utkanten av bebyggelsen, som idag).



Idéskiss; illustrationerna visar hur entré-/gårdsgatorna kan utnyttjas som strukturerande gator för tillkommande nya kvarter. Entégatorna moderniseras och fungerar som s.k. Homezones; gator för gång, cykel och uppehåll samt tillgängliga för bilar i förbindelse med av- och pålastning etc.

Kollektivtrafik

I april 2010 fattades ett principbeslut om införande av spårvägstrafik i Helsingborg. Staden arbetar för att ersätta busslinje 1 med spårväg. Syftet är att höja kapaciteten på linjen och göra det enklare för människor att resa kollektivt.
Spårvägen kommer att knyta samman ytterområden med stadskärnan och därmed förkorta människors restid, öka områdenas attraktivitet och bidra till integration.
Fasta kollektivtrafiksystem som exempelvis spårväg har värdeökande effekter på både markpriser och status. Erfarenheter från andra städer som investerat i spårvägar visar på tydliga positiva effekter för de intilliggande fastighetsvärdena. Detta skapar ett intresse för investeringar och utveckling i ett område, vilket är något som ska tas fasta på i Drottninghög.
Den bästa spårvägssträckningen utreds nu i en förstudie som kommer att vara klar våren 2013. Tills förstudien utrett var spårvägen ska gå ska alla tänkbara alternativ hållas öppna. I tidigare studier har följande sträckningar pekats ut:

1. Är den dragning som förespråkas i planprogrammet och bedöms skapa bäst förutsättningar för Drottninghögs utveckling. Dragningen ger hållplatsen en central position vid torget och skapar en plats som Drottninghög kan utvecklas kring. Även spårfaktorn utnyttjas maximalt genom den centrala och gena dragningen. Detta förslag som innebär att spårlinjen viker av från Vasatorpsvägen och in igenom området, ger också förutsättningar för en icke signalstyrd korsning mellan Fredriksdal och Drottninghög. Delar av bebyggelsen behöver dock rivas, då husen står i vägen för linjedragningen.

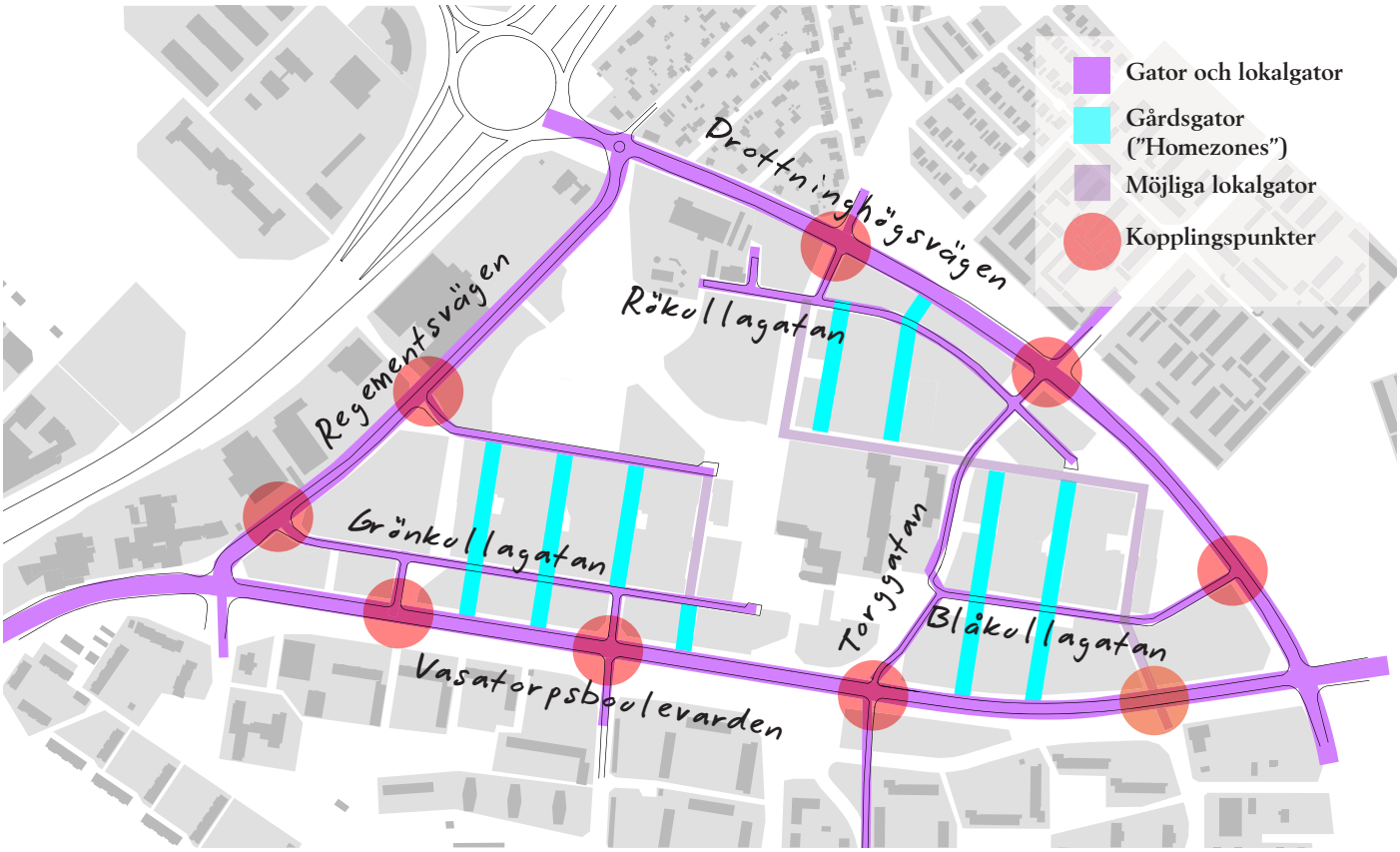
2. Skär igenom en halvprivat grönyta, som i dag nyttjas av närboende till grillning och lek mm. Grönytan skulle förändras negativt. Det är inte möjligt att placera hållplatsen i anslutning till torget vilket skapar sämre förutsättningar för verksamhetsetableringar vid torget och det minskar spårvägens kundunderlag.

3. Det innebär mycket låg standard enligt VGU(trafikverkets ”vägar och gators utformning”) att skapa en fyrvägskorsning med prioriterad trafik tvärs Drottninghögsvägen 100 meter från korsningen mellan Vastorpsvägen och Drottninghögsvägen. Det är stora höjdskillnader (3 meter från gata till parknivå) väster om Drottninghögsvägen vilket leder till höga anläggningskostnader och att en spårvägsdragning i detta läge skapas stora intrång i Gubbaparkens kvalitéer. Hållplatsen är möjlig att placera intill torget vilket skapar goda förutsättningar för verksamhetsetableringar.

4. Det är inte möjligt att placera hållplatsen i anslutning till torget vilket skapar sämre förutsättningar för verksamhetsetableringar vid torget och det minskar spårvägens kundunderlag. Det skapar bättre förutsättningar att spårförsörja Fredriksdal men sämre förutsättningar för de norra delarna av Drottninghög. Det blir en ogen spårvägssträckning genom Dalhem.

Kartan visar olika alternativ till dragning av spårvägslinjen som utreds i förstudien för spårvägen, samt vilka byggnader som påverkas av denna.

Spårvagn i stadsmiljö, bilden är tagen i Bergen, Norge. Foto: Spårvägar i Skåne.



Förslag till grundstruktur för biltrafik, med ytterligare möjligheter för kopplingar av lokalgatorna.

Befintlig gång- och cykelväg norr om Grönkulla, som föreslås omvandlas till kvarters-/lokalgata.

Lokalgator

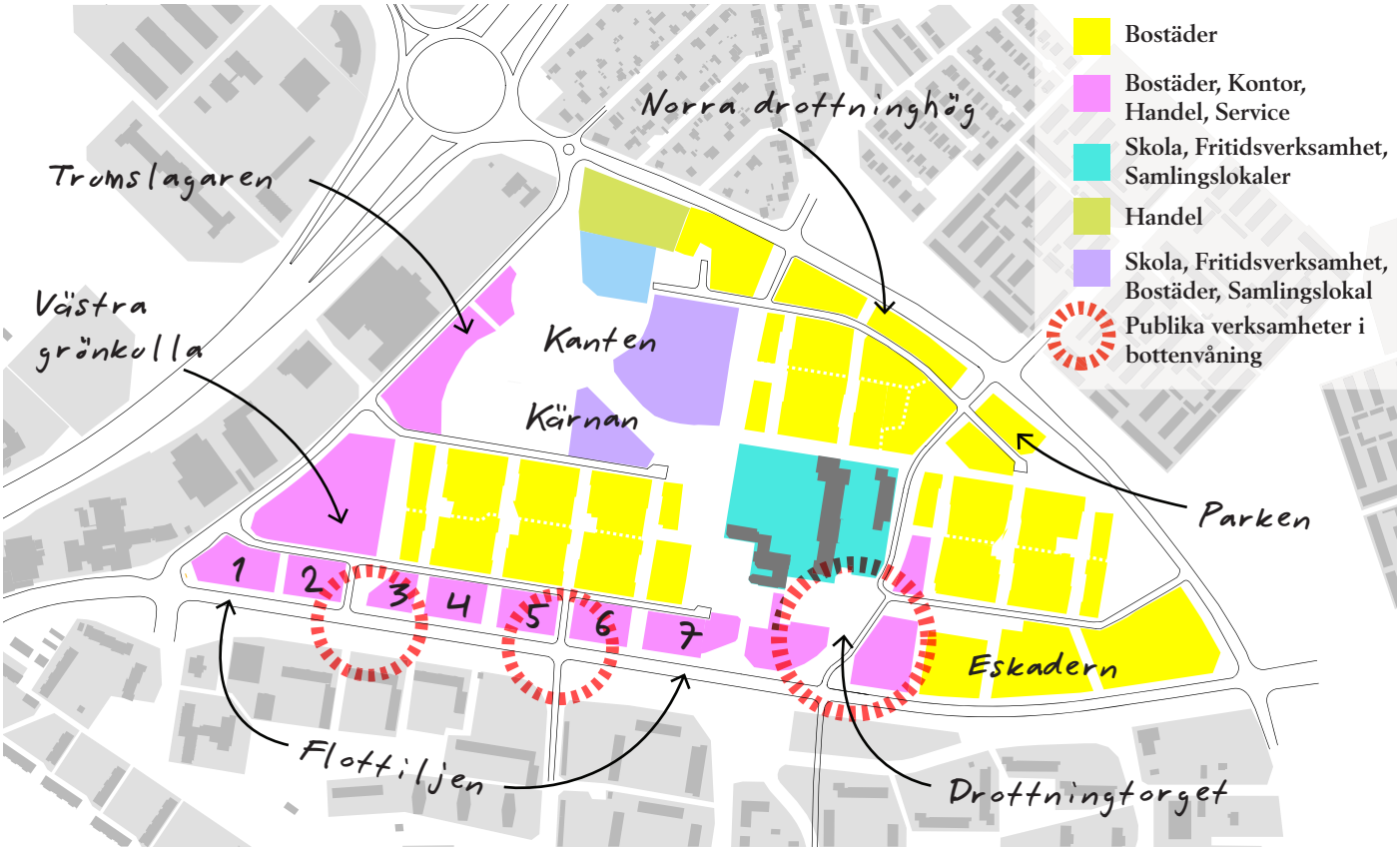
Det lokala gatunätet har som syfte att skapa god tillgänglighet till verksamheter och bostäder. Befintliga lokalgator och gårdsgator klarar av att försörja i stort sätt all tillkommande bebyggelse, men några kompletterande gator behövs. Att använda befintlig infrastruktur som utgångpunkt för ett utbyggt Drottninghög, är kostnadseffektivt både initialt och löpande då underhållskostnaderna hålls nere. Det skapar också goda förutsättningar för att få en levande stadsmiljö då gång och cykel blir ett naturligt färdmedelsval för resor inom Drottninghög. För att stärka kopplingen mellan den västra och östra delen av Drottninghög skall ytterligare en väg för bil utredas och möjliggöras i förlängningen av Grönkullagatan, eller norr om denna, i förlängningen av föreslagen gata som ansluter till Regementsvägen. Exakt läge och utformning skall lösa inom ramen för kommande detaljplan, skelettplanen. Samtidigt beaktas risker för att skapa nya barriäreffekter inom området.

Angöring från Regementsvägen

För att biltrafik-försörja kommande bebyggelse i mitten av Drottninghög finns flera tänkbara alternativ. Målsättningen är att skapa så bra tillgänglighet till byggnaden som möjligt utan att förbruka kvalitéer i området.
Bebyggelsen kan försörjas från Regementsvägen. Gatan kan då komma att skapa en barriär mellan Grönkulla och grönområdet norr om gatan, hur stort ingrepp det blir är beroende av i huvudsak gestaltning samt hastighet och flöde.
Bebyggelsen kan även försörjas från Grönkullagatan, antingen görs en återvändsgränd på en av gårdsgatorna eller så nyttjas två gator så att trafiken kan köra runt. Dessa alternativ innebär inte samma intrång i grönytorna, däremot behöver utformningen av gårdsgatorna studeras närmare för att se att det fungerar med den typ av verksamhet som kan bli aktuell.

Exempel på kvartersgata som övergår i gång- och cykelväg. En möjlig lösning på flera håll på Drottninghög. Bilden är från Freiburg, Tyskland.

FÖRTÄTA



I stora drag handlar förslaget till utvecklingen av Drottninghög om att tillföra området ny bebyggelse i olika upplåtelseformer och typer, för att ersätta och skapa alternativ till den idag förhållandevis monotona byggnadsstrukturen. Målet är att skapa en fördubbling av antalet bostäder (från 1100 till 2200 bostäder över en utvecklingsperiod på 20 år) och att dessa ska erbjuda ett nytillskott av varierade boendeformer, verksamheter och människor.

En av de stora utmaningarna för utvecklingsarbetet i Drottninghög består i att tillföra nya värden som i samklang med befintliga kvaliteter och strukturer kan skapa en välfungerande, attraktiv och hållbar helhet. En av ambitionerna med utvecklingen av Drottninghög är att området även fortsättningsvis ska upplevas som *ett* Drottninghög, men bestående av flera mindre delar, alla med olika karaktär och identitet. Delområdena ska tillsammans utgöra ett varierat, färgstarkt och tolerant område, som genom sina väl fungerande och generösa mötesplatser och rekreativa miljöer inbjuder till socialt umgänge och integration.

Den huvudsakliga nyexploateringen ligger som ett nytt lager runt om det befintliga bostadsområdet, i zonen mellan bostäder och omgärdande vägar. På så vis utnyttjas de obebyggda ytorna ut mot de kringgående vägarna som idag består av p-platser samt till viss del också rekreativa ytor.

Drottninghög växer ut till och griper fatt i omgivande miljöer och grannområden i kraft av ny bebyggelse. Nya bostäder kan enligt dagens skärpta krav på boendemiljö utformas på sådant vis att man skärmar av mot bl.a. störande buller. På så vis skapas också en bättre miljö inne i området, både för de befintliga bostadshus som står kvar efter en utvecklingsfas, samt för de olika rekreativa miljöer och mötesplatser som finns i området.

I delar av området föreslås redan bebyggda kvarter eller enskilda byggnader att ersättas av nya strukturer och hus, då det av olika skäl anses kunna lyfta och berika området Drottninghög som helhet, genom att här kunna tillföra nya typer av bostäder eller lokaler

för verksamheter. I andra delar blir en ny struktur eller bebyggelse en nödvändig konsekvens av den övergripande satsningen på nya trafiklösningar, såsom exempelvis ett nytt stråk för högkvalitativ kollektivtrafik (buss/spårväg). Föreslagna höjder på byggnader i området spänner från II – VIII våningar; byggnadsskalan varierar från villa/radhusbebyggelse till flerbostadshus. I strategiska lägen, som exempelvis vid nya entré- och kopplingspunkter, kan ännu högre enskilda byggnader möjliggöras.

Flottiljen

Utmed den nya Vasatorpsboulevarden, i den västliga delen, föreslås ny bebyggelse i en kvartersstruktur som underordnar sig takten från befintlig bebyggelsestruktur. I bottenplan ut mot gatan möjliggörs för service, handel och kontorsverksamheter bl.a. genom en högre etagehöjd än på övriga våningsplan. Höjden på husen föreslås varierad, för att skapa ett dynamiskt gaturum samt goda ljusförhållanden. I gatuhörn vid de nya kopplingarna - hållplats/cykel- och gångförbindelse samt ny korsning mot Larmvägen föreslås en utformning som gynnar en handels- och verksamhetsutveckling i väl exponerade och lättillgängliga lägen, samt för att skapa små publika uppehållsplatser och pauser i gaturummet.

Drottningtorget

I zonen kring en ny hållplats (för högkvalitativ kollektivtrafik), i det område som idag fungerar som Drottninghögs centrum, föreslås en ny torgyta tillskapas, på vilken nya byggnader kan uppföras och där centrumfunktioner (handel, service, verksamheter m.m.) skall finnas i markplan. Våning i markplan föreslås utföras på ett sådant vis att byggnaden integreras med den offentliga torgytan, antingen genom en förhållandevis transparent fasad i bottenplan, eller genom att exempelvis lyfta upp huset, så att torgytan kan ”flyta in” under byggnaden. Den del av det befintliga torget som ligger nedsänkt idag, föreslås integreras i den nya torgytan och kan i framtiden fungera som en ”blå mötesplats” i kraft av den dagvattenlösning som också föreslås etableras på torget.

Husen i den här zonen kan förutom servicefunktioner i bottenplan innehålla bostäder, verksamheter, institutioner och kontor i övriga plan. Genom att tillåta högre byggnader runt torget, med funktioner som innebär att dessa befolkas under

Det nya Drottningtorget skulle kunna utvecklas till en marknadsplats för olika typer av specialhandel. Bilden är från Freiburg, Tyskland.

dygnets alla timmar, skapas förtätning och förutsättningar för social uppsyn vilket i sin tur medverkar till ökad trygghet, och i förlängningen social hållbarhet och integration. En annan aspekt att beakta vid utveckling och gestaltning av torget, är att det är viktigt att torget riktar sig och öppnar upp både utåt Vasatorpsboulevarden och in mot ”det egna” Drottninghög.
Torget ska visuellt förbindas med omgivningen för att kunna fungera som en öppning och en kopplingspunkt, liksom det är viktigt att integrera torget, såväl visuellt som fysiskt, med de delar av Drottninghög som ligger närmast; skolan, kyrkan och delar av bostadsbebyggelsen. Torget kommer även att få stor betydelse som kopplingspunkt och mötesplats för utvecklingen av den angränsande stadsdelen Fredriksdal. En av de faktorer som idag inverkar negativt på aktiviteterna runt centrum, är att torget vänder ryggen till det egna området (Drottninghög), för att i stället öppna upp mot gatan och en stor parkeringsplats framför.

Baksidan av torget vis Drottninghögs centrum.

En specifik utveckling av torget vad gäller funktioner och innehåll är svårt att sia om i dagsläget.
Det som kan konstateras är att en hållplats för spårvagn (initialt för buss) är ett starkt incitament för en god utveckling av handel och service. Som nämnts i föregående avsnitt, så har fasta kollektivtrafiksystem (spårväg) värdeökande effekter på både markpriser och status. Erfarenheter från andra städer som investerat i spårvägar visar på tydliga positiva effekter för de intilliggande fastighetsvärdena. Detta skapar ett intresse för investeringar och utveckling.

Därtill kan läggas att Drottninghög inom de kommande åren kommer att omges av en rad stora dagligvarubutiker; ICA Maxi och Lidl ligger redan angränsande till området, Netto och CityGross är också på väg att etablera sig. Dessa stora och väl etablerade verksamheter skulle kunna ses som ett hot mot en handelsutveckling runt torget på Drottninghög eftersom marknaden torde vara mättad vad angår detta utbud. Å andra sidan skulle dessa etableringar kunna ses som en fantastisk förutsättning och motor för utvecklingen av en annan typ av nischad detaljhandel runt torget som i kombination med andra servicefunktioner och kulturella utbud skapar ett aktivt torg, med en stark identitet, på Drottninghög.
En ny aktivitets-/mötesplats för Drottninghög föreslås i samma läge som ”gamla polisstationen”, där DrottningH idag har sina projektlokaler, och förskolan Ruth bedriver sin verksamhet i bottenplan. I det här läget finns stor potential att via en

Förslag till plats för nytt Kulturhus. Med en transparent entréetage kan förbipasserande ”fångas upp” från båda sidor.

transparent entréetage ”fånga upp” förbipasserande från båda sidor, samt fläta samman ett urbant torg med kollektivtrafikhållplats och verksamheter på den ena sidan och ett centralt grönstråk och parkrum på den andra sidan. En ny aktivitets-/mötesplats i det här läget skulle dessutom lätt kunna nås även från både Fredriksdal och Dalhem, samt övriga staden. Mötesplatsen skulle kunna rymma både biblioteket, IdéA, Multiteket, annan kursverksamhet, samlingslokaler för boende och föreningar på området samt även bostäder och servicefunktioner.

På det nedre torget som utgör en av lågpunkterna på Drottninghög, föreslås en stiliserad dagvattendamm, som kommer att kunna erbjuda grönska och vattenspegel till en nygestaltad mötesplats.

Trappan som tar upp nivåskillnader i torgytan, kan även fortsättningsvis fungera som en fin uppehållsplats med kvällssol. Med en ny gestaltning kan trappan bli en samlingspunkt med bekväma och inbjudande sittplatser.

Bilden nedan: Idag är fasaderna ut mot det nedre torget slutna eller förbommade. Programförslaget handlar bl.a. om att skapa en levande mötesplats vid torget, vilket förutsätter öppna fasader och aktiviteter runt detta.

Eskadern

I förlängningen av den nya Vastatorpsboulevarden, öster om torget, ligger idag ytor som fungerar som parkeringsplats respektive en stor grön, förhållandevis odefinierad yta. Här föreslås tre nya kvarter för i huvudsak bostadsbebyggelse. Kvarterens avgränsning underordnar sig den gatustruktur/takt som dagens Blåkulla består av. I detta område (Eskadern) föreslås dels kvarter med flerbostadshus, dels radhusbebyggelse. Höjden på bebyggelsen är av varierad blandstadskaraktär med en höjdtopp ut mot korsningen Drottninghög/Vasatorps trädgård.

Parken

På ett område som idag fungerar som en närområdespark föreslås bostäder i flerbostadshus. På den här platsen är det önskvärt att byggnaderna får komma upp lite i höjd och ”utstrålning” då de ligger som en markör för en kopplingspunkt mellan Drottninghög och Dalhem. En högre byggnad i den här punkten uppmärksammar en spårvägsövergång och medverkar till en sekvens av olika (skala-)upplevelser utmed Drottninghögsvägen, istället för den idag enformiga kanten av grönska som inte avslöjar något av det Drottninghög som ligger innanför. Den högsta höjden föreslås i den del som kommer att ligga närmast den nya korsningen i Drottninghögsvägen.

Flerbostadshus med fyra våningar. Bilden är ifrån Freiburg, Tyskland.

Radhusbebyggelse i Viken, Höganäs.

Flerbostadshus i fyra våningar, Freiburg, Tyskland.

Flerbostadshus i Hörsholm, Danmark.

Idéskiss till ny struktur i blandad skala i norra delen av Drottninghög. En högre byggnadshöjd föreslås ut till den nya korsningen vid Drottninghögsvägen.

Radhusbebyggelse i tre våningar. Bilden är från Freiburg, Tyskland.

Norra Drottninghög

Ett efterfrågat nytillskott på enfamiljs-bostäder i en skala som känns igen från bl.a. kvarteren Brohult, norr om Drottninghög, föreslås i denna norra del av området. Här kan uppföras enfamiljsvillor, sk. ”stadsvillor” med plats till fler hushåll än ett, samt radhus. Läget på detta område skapar goda förutsättningar för en bebyggelse som lägger sig nära Drottninghögsvägen, som hamnar i norrläge, för att mest möjligt utnyttja potentiella uppehållsytor i söderläge. Detta bidrar till en ny bebyggd kant utmed Drottninghögsvägen, som skapar ny karaktär till Drottninghögsvägen. Den nya bebyggelsen i Norra Drottninghög binder samman Drottninghög med Dalhem via en gemensam skala och ett kopplat trafiknät. Samtidigt fungerar ”mellanskalan” i radhusbebyggelsen som en övergång mellan villabebyggelse och befintlig bebyggelse.

Kanten

Med ett läge i direkt anslutning till stora öppna grönytor och publika stråk och platser finns här stor potential för olika typer av bostäder, men även för förskole-/skolverksamhet, olika typer av fritidsaktiviteter, samt ev. viss typ av mindre verksamhet. Det finns möjlighet för renovering av befintliga byggnader med plats till påbyggnader och förtätning. Här skulle också kunna byggas nytt i form av flerbostadshus, radhus, eller villabebyggelse. Eftersom tomten ligger ut mot ett stort, publikt rum i behov av social kontroll, vore det önskvärt med en förtätning av bostäder på den här platsen. Av samma anledning är det även möjligt med en högre solitär byggnad, så kallat ”hus i park”.

Kvartersgata i radhusbebyggelse, Viken, Höganäs.

Bild på kvarteret Kanten i förslaget, idag västra Rökulla.

Kärnan

Med en placering mitt i Drottninghög, i direkt anslutning till en ny stor lekplats och det gröna, rekreativa parkrummet samt i närheten av skolan som ligger på andra sidan av parkrummet, föreslås här en byggnad för förskola, skola, fritidsverksamhet och/ eller annan publik verksamhet (med fokus på barn och unga) i bottenplan. Genom att utnyttja befintlig topografi och rådande förhållanden på platsen, kan man bygga i sutteräng och på så vis få entréer från två håll. Exempelvis skulle man kunna etablera skola/ förskola i våning 1 med ingång från parksidan, och en fritidsgård/ del av Multiteket i våning -1, med entré från norrsidan och gång- och cykelvägen mot ICA Maxi. Övriga våningsplan skulle med fördel kunna disponeras för (student-) bostäder, vilket skulle säkra ett aktivt hus under dygnets alla timmar, samt god överblick över de rekreativa offentliga ytorna på båda sidor av fastigheten.

Lekplatsen vid Hålan idag. På platsen föreslås en byggnad för skola/förskola, och/eller fritidsverksamheter, samt bostäder i de övre våningarna. Lekplatsen föreslås lyftas upp till parkrummet öster om jordvallen.

Trumslagaren

För att utnyttja läget intill ICA Maxi och eventuellt snart även City Gross, samt övriga handelsetableringar utmed Regementsvägen, föreslås här en blandning av handel, kontor, verksamheter och bostäder. Tomten ligger i västra kanten av Drottninghög och norr om befintliga bostadshus på Grönkulla vilket innebär att det är möjligt att bygga högre i detta läge. För att skapa ett funktionsblandat område med trygga, aktiva publika stråk och uppehållsplaster är det viktigt att det inte skapas en passiv baksida in mot bostadsområdet. Det skulle också tillföra området viktig social kontroll, med etablering av bostäder med utsikt mot de publika rum som omger fastigheten i sydöst och norrläge. (Även möjligt med en högre solitär byggnad i detta läge, så kallat ”hus i park”.)

Västra Grönkulla

I den del av Grönkulla som ligger närmast Regementsvägen föreslås en ny mer sluten kvartersstruktur. Detta för att möjliggöra en blandning av funktioner; handel, kontor, verksamheter och bostäder och samtidigt skapa en mer skyddad boendemiljö, med möjlighet till rekreativa kvaliteter inom kvarteret, trots närheten till Regementsvägen.

Ovan ett exempel på fyra vånings bostadshus ut mot ett grönt mellanrum, liksom de på Drottninghög. Bilden är från Freiburg, Tyskland.

Befintliga bostadskvarter

Under våren 2012 har Helsingborgshem genomfört en omfattande inventering av bostadshusen på Drottninghög. Anledningen till inventeringen har varit att få en samlad bild av status på husen, samt hur stort renoveringsbehovet är. Inventeringen har inneburit att man tittat brett på husens standard via olika delar av husen; från fasader och tak, till eluttag och fläktanordningar i kök, installationer och dränering i marken runt om husen (genom stickprover). Resultatet av inventeringen kommer att sammanställas och analyseras för att HelsingborgsHem ska kunna fatta beslut om vilka åtgärder som lämpar sig bäst. Inventeringen har samlat visat på en sliten bebyggelse med stora renoveringsbehov. Programförslaget tar inte ställning till resultatet av inventeringen, då denna endast omfattar de enskilda bostadshusen. Dock kan konstateras att det finns stora rekreativa såväl som sociala kvaliteter och potential i de genomgående gröna rum som upprepas mellan husen. I ett långtidsperspektiv på 20 år, tål strukturen att utvecklas genom om- och till- byggnation vid renoveringar, såväl som att husen ersätts med nybyggnation.

Ambitionen med såväl nybyggnation som renovering av befintlig bebyggelse är nytänkande; ny teknik, energismarta och gröna lösningar. Det kan kan exempelvis handla om ny energiteknik som syns i området och/eller ny teknik som gör det enkelt för boende och verksamhetsutövare att leva och verka på ett miljömässigt bra sätt. Vid nybyggnation ska stadens tidigare antagna miljö- och energimål utgöra en förutsättning. I samband med ombyggnation och/eller renovering ska de tillämpas i så stor utsträckning som möjligt, beroende på ingreppets omfattning.

Parkering

Ambitionen för utvecklingen av Drottninghög är att planeringen ska möjliggöra för en hållbar utveckling, och underlätta för människor att göra hållbara val i vardagen. En stor satsning på en kollektivtrafiklinje genom området, ska i kombination med ett väl utbyggt cykel- och gångnät stimulera till ett hållbart resande. Förhoppningen är att människors resvanor i framtiden kommer att ställa andra (lägre) krav på parkeringsytor och -normer för bilar, och att resandet med kollektivtrafiken har ökat avsevärt jämfört med idag.

Inom projekt DrottningH kommer en arbetsgrupp att etableras med fokus på parkeringsfrågor, och dito lösningar, för att hålla frågan om samutnyttjande och hållbara alternativ levande och aktiv under hela förändringsprocessen. Det är av stor betydelse för utvecklingen av området att parkeringen betraktas ur ett helhetsperspektiv, och att hållbara lösningar efterstävas i varje enskild detaljplan.

Möjlighet till gatuparkering föreslås i alla lokalgatorna inom Drottninghög.

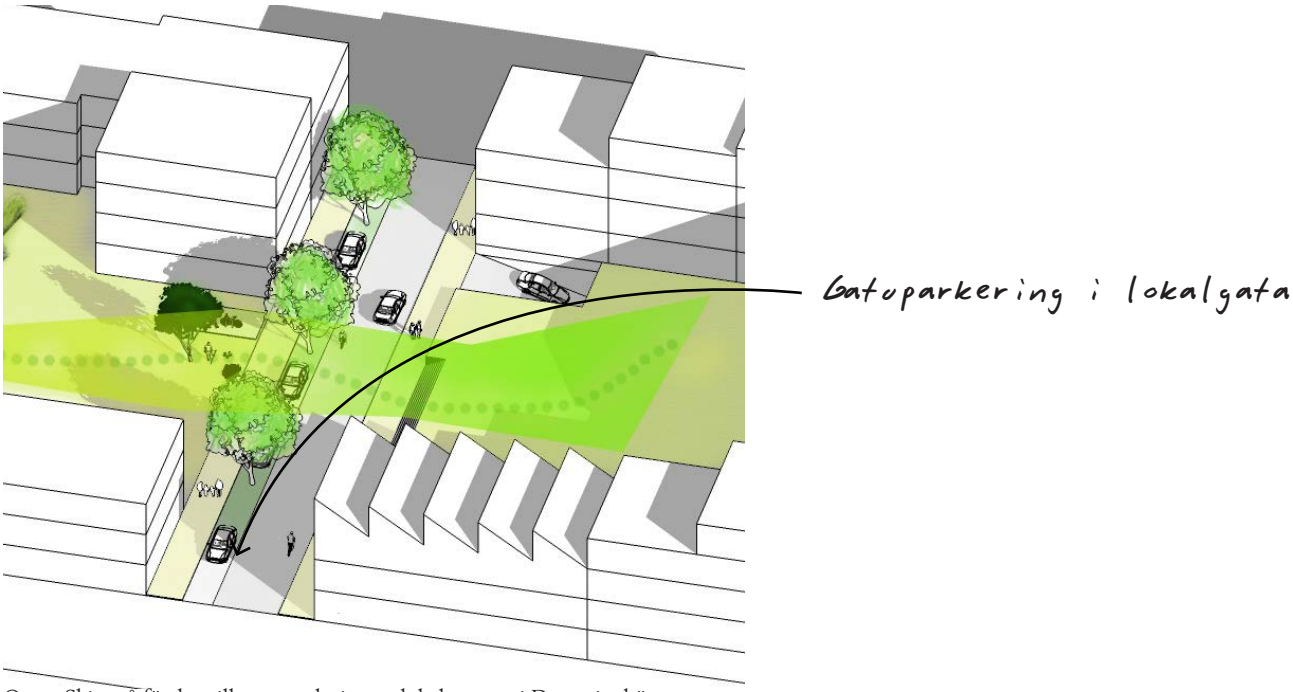
I programförslaget redovisas en rad olika förslag på typer av bostäder samt möjligheter för fler och nya verksamheter att etablera sig på Drottninghög. Olika typer av bostäder kräver olika lösningar för parkering. Generellt för området föreslås att boendeparkering löses i gemensamhetsanläggningar, p-hus, eller att parkering på annat vis ordnas inom de enskilda fastigheterna. Det kan exempelvis innebära parkeringskällare under fastigheten, att huset lyfts upp på pelare för att ge plats till parkering i marknivå under huset, eller att parkeringsplatser integreras i utemiljön, inom kvarteret. Härutöver föreslås gatuparkering utmed lokalgatorna, vilket kommer att kunna generera ca 170 – 200 platser. Gatuparkeringen föreslås användas till korttidsparkering. I alla s.k. homezones, gångfarts- eller entrégatorna, finns möjlighet att framföra och parkera bil under kortare intervaller exempelvis i förbindelse med av- och pålastning.

Exempel på parkeringshus i träkonstruktion, Skellefteå.

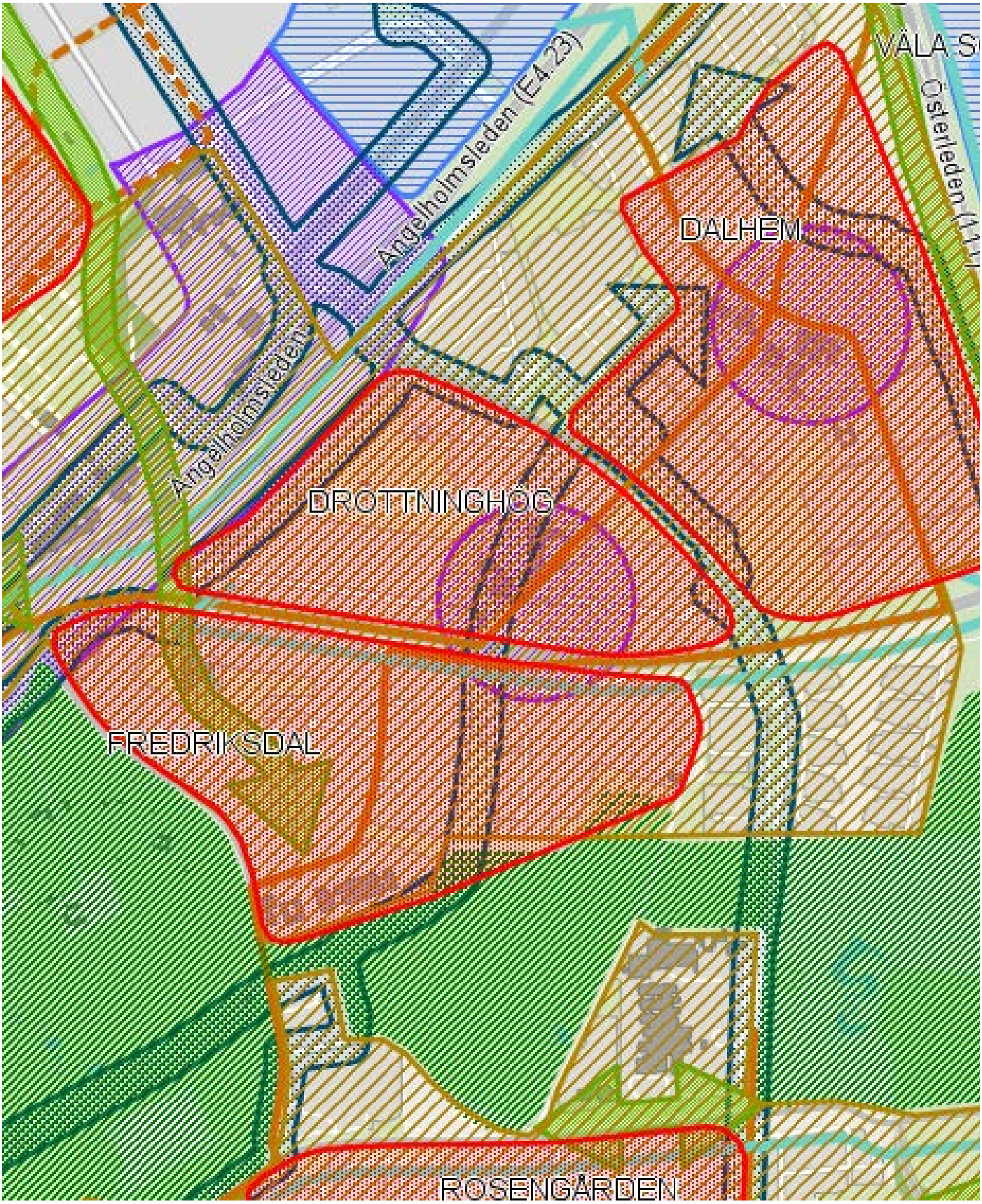
Ett visst antal markparkeringsplatser kommer att behöva planeras och anläggas inom, eller i anslutning till, samtliga byggrätter för att svara till dagens krav på tillgänglighet och anpassning till personer med nedsatt rörelseförmåga. Härutöver föreslås inga nya ytor ianspråktagas för etablering av markparkering. Programförslaget omfattar en utveckling av Drottninghög under en förväntad tidsperiod på ca 20 år. I och med att nyexploatering inom området kommer att ha krav på att parkering ordnas inom kvartersmark, så kan befintliga p-ytor successivt omvandlas till nya byggrätter. I dag finns ca 800 parkeringsplatser och ca 580 garageplatser, fördelade på tre stora parkeringsytor. Enligt Helsingborgshem så används idag ca 85 % av garageplatserna. Det finns ett överskott på p-platser vid Blåkulla och Grönkulla, men det efterfrågas fler platser på Rökulla.

Parkeringsanläggningar föreslås placerade i närheten av platser där det finns goda förutsättningar till ett samutnyttjande av parkering, vid Drottningtorget i direkt anslutning till förväntade handels- och serviceetableringar samt hållplats för buss/spårväg, och i anslutning till hållplatsläget i västra delen av kollektivtrafiklinjen, alternativt i anslutning till nya korsningen Vasatorp/Larmvägen.

”Solargarage” är ett parkeringshus med solpaneler på taket som bl.a. alstrar energi till bilpoolens elbilar som står parkerade i garaget.
Bilden är från Freiburg, Tyskland.



Ovan: Skiss på förslag till ny gestaltning av lokalgatorna i Drottninghög.
Gatuparkering i ena sidan av gatan, samt bebyggelse på bägge sidor.



Kartbild från Helsingborgs stads Översiktsplan från 2010. Bilden visar bl.a. ”utveckling och komplettering i storskaliga flerbostadshusområden”, ”utveckling av högkvalitativ och strukturbildande kollektivtrafik” samt ”utveckla cykelstråk”.

4. Förutsätt-ningar och konsekvenser

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

ÖVERSIKTSPLAN

I gällande översiktsplan för Helsingbors stad, ÖP 2010 (antagen den 18 maj 2010) redovisas Drottninghög som område för utveckling och komplettering i storskaliga flerbostadshusområden.

I ÖP 2010 har även strategier för hur vi bygger staden upprättats där en av dessa är utveckling och komplettering i storskaliga bostadsområden. Inriktningen för hur områdena skall utvecklas utgår ifrån tankar om den blandade stadens naturliga möten och mötesplatser, de som sker i vardagen. En del av dessa mötesplatser väljer människor själva; andra är inte självvalda. Helsingborgs stads uppgift är att skapa förutsättningar för alla slags möten i vardagen. Publika attraktioner, såsom exempelvis bibliotek, ska utveckla sin fulla potential som mötesplatser genom att samlokaliseras med andra verksamheter i stadsdelar och placeras nära kollektivtrafiknoder.
Den grundläggande förutsättningen för de arbeten med större utvecklingsområden som pågår i Helsingborg är att staden skall arbeta för att skapa kopplingar och naturliga flöden inom staden. Denna utmaning är grundläggande för ett område som Drottninghög som präglas av en stadsbyggnadsprincip med en strikt funktionsuppdelning.

Besöks- och personalintensiv centrumverksamhet

Verksamhetsområden i goda kollektivtrafiklägen ska utvecklas mot verksamheter med hög exploateringsnivå och hög sysselsättningstäthet. Dessa områden utgör lämplig lokalisering för detaljhandel, nöjesliv, kontor, utbildning och forskning. Totalt antal anställda inom dessa områden kan beräknas till 100-200 sysselsatta/hektar.
Genom att utveckla stadsdelscentra och stationsmiljöerna i stationsorterna kan dessa bli knutpunkter för resande, boende, handel, service och arbete. Här är det viktigt att skapa stora flöden av människor och att skapa platser som kan hantera detta i en attraktiv och trygg miljö. Vid stadsdelscentra och kollektivtrafikhållplats bör kommunal och kommersiell service lokaliseras, till exempel skola, bibliotek och dagligvaruhandel.

Utveckling av kollektivtrafik

I förtätning av Helsingborg ska kollektivtrafiken vara strukturbildande för var och hur tätt vi bygger. För att skapa ett starkt strukturbildande kollektivtrafiknät krävs ett långsiktigt, medvetet och systematiskt arbete. Inom staden pågår för närvarande studier kring hur kollektivtrafiken ska utvecklas, en linjenätsutredning och en förstudie kring spårväg. Målsättningen är att bygga upp ett högkvalitativt kollektivtrafiknät där spårvagn utgör ryggraden. För att skapa ett effektivt, gent och robust linjenät krävs bland annat på flera håll genombrott i befintlig bebyggelse, fler bussfält och att kollektivtrafikslagen ges hög prioritet i korsningar.

Utveckla cykelstråk

För att få fler att gå och cykla ska Helsingborgs stad satsa på gena, upplysta, trygga, väl underhållna och vackra gång- och cykelstråk. Det ska vara enkelt för helsingborgarna att välja cykeln som färdmedel. Vid nyplanering inom centralorten bör det eftersträvas att basservice nås inom en kilometer. Helsingborgs stad bygger ut ett cykelvägnät bestående av högkvalitativa stråk som binder samman stadsdelar och ett lokalt nät som ansluter viktiga målpunkter till cykelstråken. Stråken kommer att bestå av cykelbanor eller cykelvägar som håller extra hög standard beträffande framkomlighet och fysisk utformning.

MILJÖPROGRAM

Kommunfullmäktige antog Miljöprogram för Helsingborgs stad i maj 2006. Programmet är det övergripande styrdokumentet inom miljöområdet och utgör en viktig del i stadensarbete mot en hållbar utveckling.
I programmet finns sex prioriterade områden. Under dessa finns stadens lokala miljömål för många av de mest angelägna miljöfrågorna i Helsingborg.

Miljötillståndet i Helsingborg och stadens samlade miljöarbete sammanställs varje år i en miljörapport.
Syftet med miljörapporten är att visa hur staden arbetar för att bidra till en hållbar utveckling och nå

lokala miljömål. Miljörapporten sprids bl.a. till skolor, kommunala arbetsplatser, större privata arbetsplatser och stadens politiker.

Miljöbarometern är stadens verktyg för att följa upp stadens miljömål. Miljöbarometern finns tillgänglig på stadens hemsida och ger medborgarna möjlighet att, genom ett antal nyckeltal, följa arbetet med att nå målen.

Plan för hållbar utveckling är ytterligare ett dokument som Helsingborg tagit fram i arbetet mot en hållbar stad. Till skillnad från miljöprogrammet så fokuserar planen på samtliga hållbarhetsaspekter. Plan för hållbar utveckling är ett underlag för stadens budgetarbete och utgör liksom bostadsprogrammet, miljöprogrammet och översiktsplanen Helsingborgs strategiska dokument. Planen utkommer en gång om året.

ENERGISTRATEGI 2035

Kommunfullmäktige antog i januari 2009 en energistrategi för Helsingborgs kommun som geografiskt område. I energistrategin finns mål kring energianvändning och energitillförsel inom hela energisystemet inklusive transportsektorn. Visionen är att Helsingborg ska bli energineutralt, där lika mycket energi som används inom kommunen produceras av förnybara energikällor inom kommunen. Energistrategin har följts av en konkret handlingsplan, Energiplan 2011-2013, vilken antogs av kommunfullmäktige i september 2010. Energistrategin och energiplanen utgör viktiga förutsättningar för planering av bland annat byggande, trafik och energianvändning.

RIKSINTRESSEN

Programområdet omfattar inte eller påverkar några Riksintressen.

GÄLLANDE DETALJPLANER

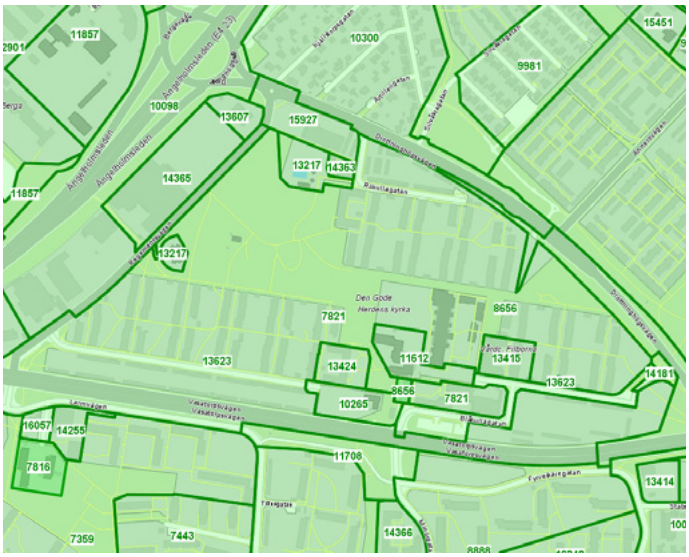
Programområdet består av 11st olika detaljplaner som på olika vis fungerat som tillägg till den stadsplan som ligger till grund för områdets struktur och utformning (7821). Denna vann laga kraft den 17 juni 1965. Den senaste detaljplanen som tagits fram inom området vann laga kraft 1996. Genomförandetiden för samtliga detaljplaner inom programområdet har gått ut.

BEVARANDEPROGRAM

Programområdet berörs inte av något bevarandeprogram.

DAGVATTENPOLICY FÖR HELSINGBORGS STAD

”Dagvattenpolicy för Helsingborgs stad” redovisar riktlinjer för dagvattenhantering, hur avledning och uppsamling av dagvatten ska ske inom planlagt område. I första hand ska LOD (lokalt omhändertagande av dagvatten) tillämpas. Där LOD inte kan genomföras ska öppen dagvattenledning och fördröjning genomföras. Då markförhållandena eller andra förutsättningar inte tillåter LOD eller öppen dagvattenledning ska dagvattnet avledas i dagvattenledning.



Kartbilden till höger visar vilka detaljplaner som finns framtagna inom och i anslutning till Drottninghög. Den huvudsakliga detaljplanen som ligger till grund för bostadsområdet har nr. 7821.

ÖVRIGT

PM Klimatanpassning

Stadsbyggnadsförvaltningen har arbetat fram ett fördjupnings PM om klimatanpassning som en fortsättning på översiktsplanen, vilket blev antaget i kommunfullmäktige i den 25 april 2012. I detta PM fördjupas och utvecklas frågan om klimatförändringen i förhållande till hur frågan beskrivs i Helsingborgs översiktsplan. Målet med detta PM är att göra en kunskapssammanställning inför fortsatt arbete med fysisk anpassning av stränder, kajer, infrastruktur och byggnader mot stigande havsnivå, ökad nederbörd och värmeböljor.

Pågående projekt i närområdet

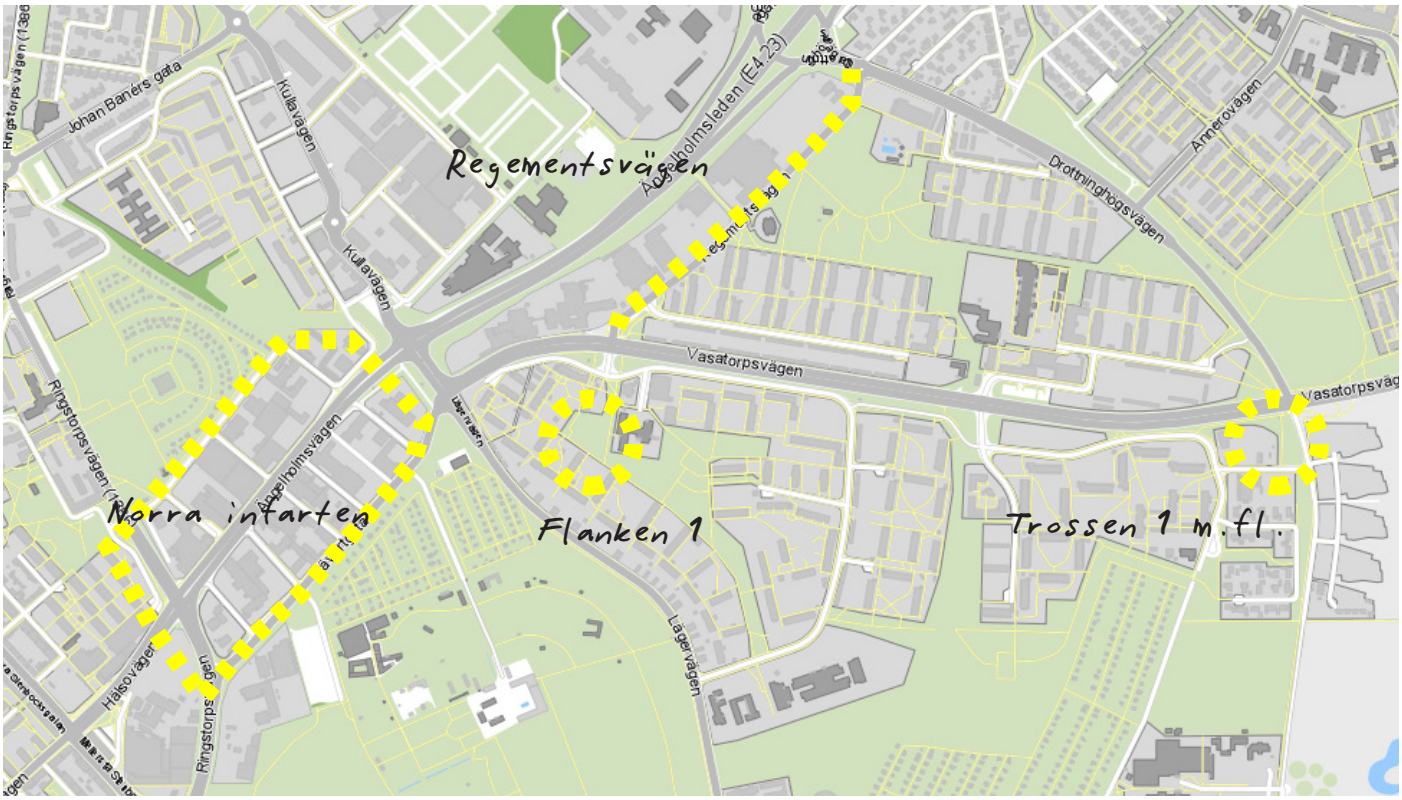
För området Norra infarten har ett samrådsförslag till planprogram just tagits fram. Programförslaget syftar bl.a till att skapa en stadsmässig och attraktiv entré till Helsingborg.
Detaljplanen för Trossen 1, vilken möjliggör för handel (Nettobutik) har vunnit laga den 25 maj 2012.
Detaljplan för Flanken 1, förslag till flerbostadshus på Fredriksdal, har just varit på samråd och kan förväntas att antas av KF under hösten 2012.
Regementsvägen behöver omgestaltas och förbättras för alla trafikanter, projektet pågår inom Stadsbyggnadsförvaltningen.

Grönplan

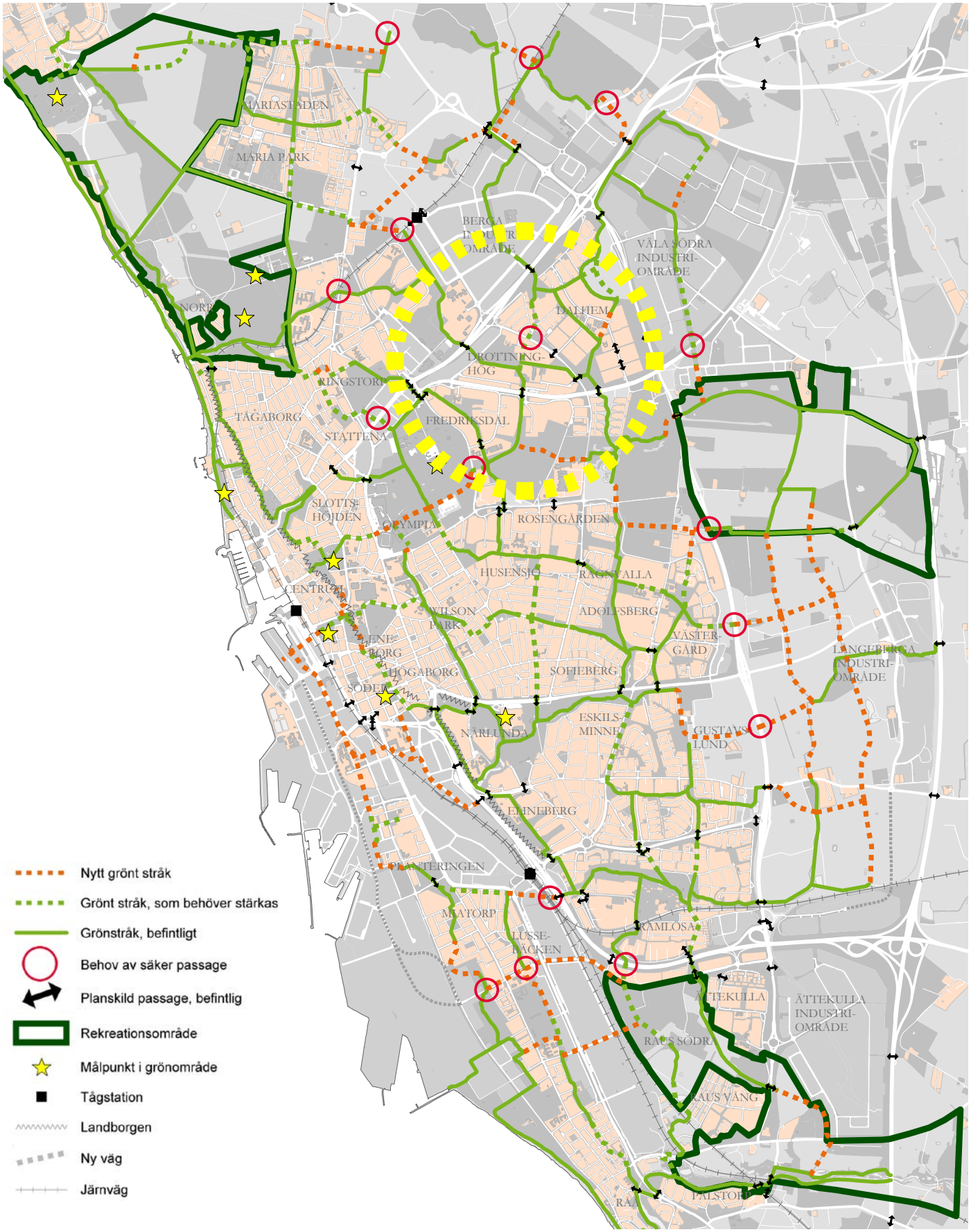
Stadsbyggnadsförvaltningen arbetar för närvarande med att ta fram ett översiktligt planeringsdokument till stöd för bevarande och utveckling av Helsingborgs gröna, rekreativa värden. Grönplanen är en tematisk redovisning av grönstrukturen, ett underlag för planering och ett ställningstagande för en sammanhängande och kvalitativ grönstruktur. Dokumentet kommer att redovisa vision, utmaningar och mål för grönstrukturen. Grönplanen visar också på strategier och åtgärdsförslag för att nå målen. Grönplanen förväntas skickas ut på remiss av stadsbyggnadsnämnden hösten 2012 (och antas av kommunfullmäktige våren 2013).
För Drottninghög redovisas bl.a. vikten av att bibehålla och förstärka de större cykel- och gång förbindelser som går igenom området och möjliggör för promenader till bl.a. Bruces skog och Pålsjö skog.

Vidare argumenteras för en grön koppling i nord-sydlig riktning, mellan Drottninghög och Dalhem, som också föreslås i programmet.

Kartbilden till höger; Grönplanen är en tematisk redovisning av grönstrukturen, ett underlag för planering och ett ställningstagande för en sammanhängande och kvalitativ grönstruktur i Helsingborg.



Kartbilden ovan visar pågående projekt i närområdet.


MARIASTÄDEN
MARIA PARK
BERGA INDUSTRI-OMRÅDE
VÄLA SÖDRA INDUSTRI-OMRÅDE
NORR
DALHEM
DROTTNING-HÖG
RINGSTORP
TÅGABORG
FREDRIKSDAL
STÄTTENA
SLOTTS-HÖJDEN
OLYMPIA
ROSENGÅRDEN
HUSENSJÖ
RÅGHÄLLA
CENTRIUM
WILSON PARK
ADOLFSBERG
VÄSTER-GÅRD
LENE-BORG
HÖGABORG
SÖDER
SOFIEBERG
LANGEBERGA INDUSTRI-OMRÅDE
ESKILS-MINNE
GUSTAVS-LUND
NÄRLUNDA
ELINEBERG
PLANTERINGEN
MÅTORP
LUSSE-BACKEN
KAMLOSA
ÄTTEKULLA
ÄTTEKULLA INDUSTRI-OMRÅDE
RAUS SÖDRA
RAUS VÄNG
PÅLSTORP
RÅ
Nytt grönt stråk
Grönt stråk, som behöver stärkas
Grönstråk, befintligt
Behov av säker passage
Planskild passage, befintlig
Rekreationsområde
Målpunkt i grönområde
Tågstation
Landborgen
Ny väg
Järnväg

KONSEKVENSER

Rekreation

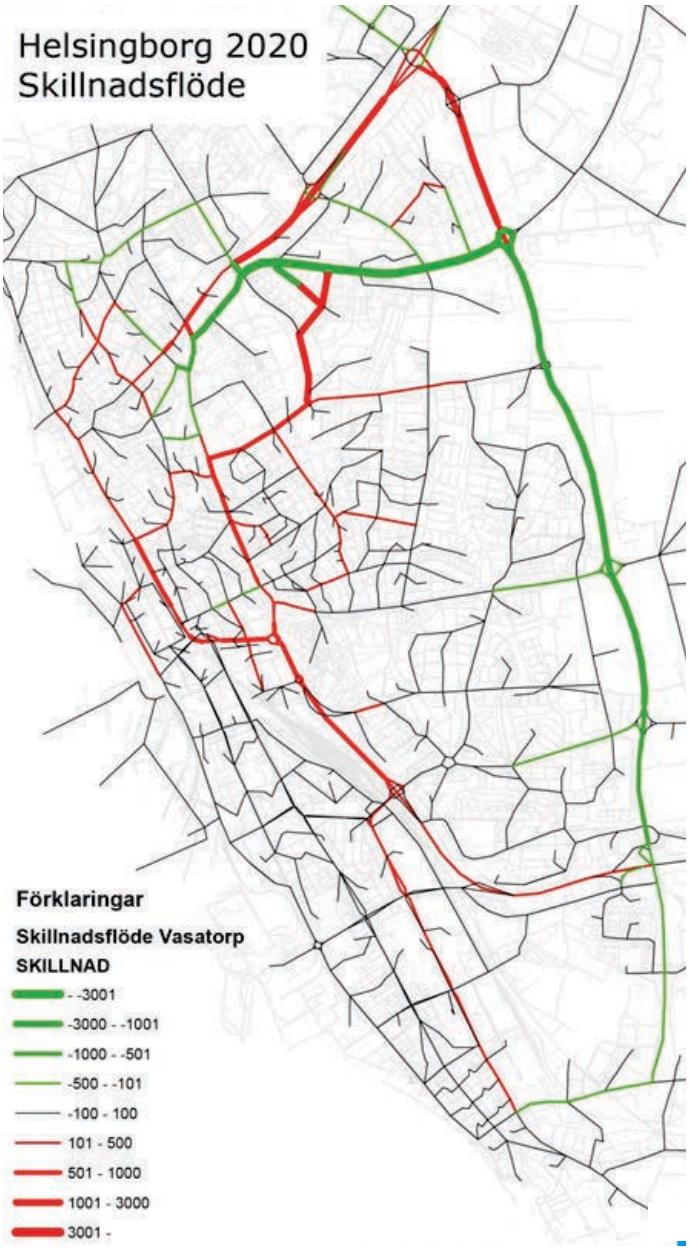
Den föreslagna strukturen och förtätningen av Drottninghög innebär att vissa befintliga rekreativa ytor kommer att tas i anspråk för ny bebyggelse. Programförslaget lägger stor vikt vid att bevara och förstärka de gröna rekreativa ytor som ligger centralt i området, samt att höja kvaliteten på dessa genom att föreslå bebyggelse och aktiviteter i anslutning härtill. Tanken är att öka den naturligt sociala kontroll som uppstår när människor har utsikt och uppsyn över publika rum och platser. Härtill tenderar människor att i högre utsträckning röra sig igenom rekreativa rum om dessa ligger i anslutning till bostadsbebyggelse – liv och rörelse skapar ökad trygghet. Programförslaget skapar därutöver ett antal mindre närområdesparker inne i området, belägna i anslutning till gång- och cykelstråken, vilka föreslås ersätta de ganska otydliga grönytor som idag ligger i utkanten av bebyggelsen. På så sätt stärks kopplingarna till de större grön-, och strövområden som ligger utanför programområdet.

Trafik

Vasatorpsvägen är en av stadens matarleder till Österleden. När hastigheten sänks och fler korsningar skapas kommer biltrafikens framkomlighet att minska utmed Vasatorpsvägen. Detta ger konsekvenser för det övergripande trafiknätet då trafik kommer att flytta från Vasatorpsvägen till andra gator (enligt nedan).

Drygt 3000 fordon (jämfört med beräknade flöden för 2020) lämnar Vasatorpsvägen och fördelar sig i vägnätet enligt ovan. Det är i huvudsak hastighetssänkningen som skapar överflyttningen. Även Drottninghögsvägen får lägre flöden om planerade åtgärder genomförs även om det är mycket små skillnader. Trafiken på Larmvägen – Lägervägen - Filbornavägen kommer att öka markant, vilket inte bara blir ett lokalt problem eftersom trafiken sprider sig vidare i systemet söder ut och påverkar bland annat ett av de snitt där miljökvalitetsnormen för kvävedioxid riskerar att överskridas. För att begränsa en sådan utveckling måste framkomlighetssänkande åtgärder genomföras (exempelvis sänka hastigheten, minska gatans bredd och prioritera korsande trafik) på både Larmvägen och Lägervägen.
Gör man det svårare att ta sig ut till Österleden, så behövs också åtgärder som gör det svårare att ta sig genom staden, för att bibehålla Österledens attraktivitet.

Programförslaget innebär större framkomlighet för bil till och inom programområdet, vilket är positivt ur tillgänglighetsperspektiv. Genom att parallellt satsa på förbättrade kollektivtrafikförbindelser och ett attraktivt och prioriterat cykel- och gångvägnät, förväntas biltrafikanvändandet trots högre tillgänglighet inte att öka som följd av programförslaget. Ambitionen och förväntningen är att människor i högre utsträckning än idag ska välja att gå, cykla eller åka kollektivt i sitt vardagsresande.



En analys i beräkningsmodellen Contram har genomförts för att se var och hur mycket av trafik som flyttar, karta nedanför visar konsekvenserna av åtgärderna utmed Vasatorpsvägen.

Programförslaget innebär en ny dragning för kollektivtrafik (spårväg) genom Drottninghög. Satsningen innebär att man lyfter en redan mycket använd kollektivtrafiklinje, stadsbuss linje 1, till högre standard gällande framkomlighet, bekvämlighet och genhet. Satsningen förväntas innebära ett högre kollektivtrafikresande, vilket har positiva effekter på både miljö och social integration.
Gång- och cykelnätet i området förstärks enligt programförslaget, genom att befintliga gång- och cykelvägar tydliggörs och kompletteras med nya förgreningar i strategiska stråk som ska koppla Drottninghög bättre till närområden och övriga staden. Gång- och cykelvägnätet bekräftar den för staden övergripande grönplanen som ska möjliggöra och förstärka ett grönt sammanhängande nät i Helsingborg och underlätta för människor att röra sig i rekreativa stråk i staden.

Bebyggelse och kulturmiljö

Programförslaget förväntas ha en positiv inverkan på stadsbilden, både lokalt för området och för Helsingborg i stort. Utvecklingen från ett enformigt bostadsområde gömt bakom en grön ridå, kringskuret av breda vägar, till en del av blandstaden kommer att pågå under en lång tid framöver. Efter hand som området förtätas kommer bilden av Drottninghög att successivt målas om och på sikt kunna spegla utvecklingen i resten av staden.

Programförslaget innebär att ny bebyggelse framför allt kommer att växa fram utmed Vasatorpsvägen, Drottninghögsvägen och Regementsvägen. Programförslaget innebär att ny bebyggelse över tid och på olika vis, kan ansluta till befintlig struktur och bygga vidare på och utveckla denna. Förslaget *möjliggör* därvid ett bevarande av delar av befintliga bostadshus, liksom att de kan komma att ersättas av nybyggnation. I vilken utsträckning dessa byggnader kan komma att bevaras för framtiden är dock en fråga för det fortsatta planarbetet och Helsingborgshem och/eller framtida byggherrar att ta ställning till, bl.a. beroende på renoveringsbehov och investeringsbeslut.

Vasatorpsvägen kommer enligt förslaget att omvandlas till en stadsgata med blandad trafik och med ett betydligt lägre tempo än idag. Detta kommer ha en positiv påverkan på stadsbilden, inte bara bilden av själva gatan utan också kringliggande kvarter. Bebyggelsen tillåts nå ända fram till gatan, vilket skapar en tätare och mer varierad stadsmiljö. Ny bebyggelse utmed både Vasatorpsvägen och Drottninghögsvägen skapar nya öppningar och siktlinjer in till området Drottninghög, vilket i sin tur bidrar till att Drottninghög i högre utsträckning integreras med sina omgivningar. Ny bebyggelse och nya korsningar betyder också att den upplevda barriäreffekten i både Vasatorpsvägen och Drottninghögsvägen minskar eller försvinner. Den tillkommande bebyggelsens exakta placering samt höjder kommer behöva studeras närmare i detaljplaneskedet.

Sociala förhållanden

I takt med att programområdet kopplas och integreras med angränsande områden synliggörs området, och dess kvaliteter blir mer tillgängliga för hela Helsingborg. Efter hand som antalet bostäder i området ökar, så ökar också den upplevda tryggheten, då det kommer att vistas fler människor inom området. Programförslaget medför att nya mötesplatser skapas, och att befintliga väl etablerade mötesplatser och stråk förstärks. Härtill möjliggör programförslaget för nya typer av bostäder och för fler verksamheter att etableras. Detta skapar nya och bättre förutsättningar för social blandning och integration.

Offentlig- och kommersiell service

En ny dragning för kollektivtrafik (framtida spårväg) med hållplatser inom och i kanten av programområdet förbättrar förutsättningarna för handels- och serviceetableringar på området. Programförslaget möjliggör vidare för handels,- service- och kontorsverksamheter utmed Vasatorpsvägen och Regementsgatan. Programförslaget syftar till en fördubbling av antalet bostäder, vilket generellt ger ett förbättrat underlag för nya etableringar av verksamheter på Drottninghög. En direkt konsekvens av förslaget är att befintliga verksamheter i anslutning till centrum på Drottninghög behöver omlokaliseras när en ny dragning för kollektivtrafik ska etableras. Detta innebär också att nya verksamheter kan etablera sig på området, och att nya synergieffekter kan uppstå. Skol- och förskoleverksamheten kommer, som följd av fler bostäder, att behöva utökas på Drottninghög. Lämpliga platser för detta föreslås i anslutning till den rekreativa kärnan i förslaget.

Buller

Riksdagen har angett riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur (Infrastrukturinriktning för framtida transporter).
Riktvärdena vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur är:

30 dBA ekvivalentnivå inomhus
45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör man ta hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Om det inte går att reducera utomhusnivån till riktvärdena bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Vasatorpsvägen

Bullerberäkningar som genomförts på en övergripande nivå visar höga värden, 63dBA i ekvivalent nivå och 84 dBA i maxnivå vid husfasad, sektionen som redovisas i planprogrammet har använts samt fordonsflöden för år 2020.
Ovan angivna värden beaktar endast biltrafiken, i senare skeden behöver bullret från vägtrafiken vägas samman med bullret från spårvägen för att visa en korrekt bild.

Drottninghögsvägen

Bullerberäkningar som genomförts på en övergripande nivå visar höga värden, 62dBA i ekvivalent nivå och 82 dBA i maxnivå vid husfasad. Fordonsflödet som använts är beräknade flöden för år 2020 och avståndet mellan vägmitt och fasad har antagits vara 10meter, dvs. en total gaturumsbredd på 20meter.

För att klara ekvivalentnivå 55 dBA vid samma trafikflöde krävs att bebyggelsen byggs nästan 50 meter från vägmitt, maxnivå klaras vid knappt 40 meter från vägmitt.

Regementsvägen

Bullerberäkningar som genomförts på en övergripande nivå visar höga värden, 63dBA i ekvivalent nivå och 82 dBA i maxnivå vid husfasad. Fordonsflödet som använts är beräknade flöden för år 2020 och avståndet mellan vägmitt och fasad har antagits vara 10meter, dvs. en total gaturumsbredd på 20meter.

För att klara ekvivalentnivå 55 dBA vid samma trafikflöde krävs att bebyggelsen byggs nästan 60 meter från vägmitt, maxnivå klaras vid knappt 40 meter från vägmitt.

I de lägen där gällande riktlinjer för trafikbullernivåer vid bostadsbebyggelse inte uppfylls, bedöms avsteg från riktvärdena kunna prövas med hänsyn till programområdets goda kommunikationer och läge i staden.
Möjligheten att tillämpa avsteg från gällande riktvärden, en fördjupad trafikbuller-utredning, samt förslag på bulleråtgärder utifrån efterfrågad markanvändning kommer att utredas vidare i det fortsatta planarbetet.

Bedömningen är att förutsättningarna för när avsteg från huvudregeln enligt Boverkets allmänna råd 2008:1 kan tillämpas anses uppfyllda.

Luftkvalitet

Gällande miljökvalitetsnormer enligt svensk författningssamling (SFS 2001:527) avser halterna i utomhusluft av kvävedioxid (NOB2B), svaveldioxid (SOB2B), bly, partiklar (PM10), kolmonoxid (CO), bensen och ozon (OB3B).
Programförslaget innebär en viss minskning av biltrafikflödena både i Vasatorpsvägen och Drottninghögsvägen.
Om inte trafikdämpande åtgärder genomförs på Larmvägen och Lägervägen, finns en risk att trafikflödet ökar på Södra Stenbocksgatan, där miljökvalitetsnormen för kvävedioxid tidigare överskridits.

Helsingborgs stad arbetar kontinuerligt för att fler ska välja att gå, cykla och resa kollektivt istället för att åka bil.

Markföroreningar

I Helsingborgs stads riskdatabas finns förorenad mark illustrerad. Föroreningarna utgörs av en tidigare deponi i Hålan. Sanering av mark kan bli aktuell beroende på ny markanvändning. Hur förorenad marken är, samt på vilken nivå en eventuell sanering bör ligga, behöver utredas i fortsatta planarbeten.

Bilden ovan från Helsingborgs stads Riskdatabas, visar en nedlagd deponi i Hålan. Markprover behöver tas för att bedömma ev. sanering.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Då området inte ingår i en definierad ytvattenförekomst och vattendrag saknas, saknas också klassificering och miljökvalitetsnorm för ytvatten här.
Dagvatten från området leds idag via ledningar ofördröjt till Öresund (vattenförekomsten Helsingborgsområdet). Här är miljögifter, jämte övergödningen, det största problemet för vattenkvaliteten. Helsingborgsområdet har av Vattenmyndigheten givits klassningen måttlig ekologisk potential resp. god kemisk status (exklusive kvicksilver).
Miljökvalitetsnorm är god ekologisk potential 2021 och god kemisk status 2015. Vattenmyndigheten bedömer att förekomsten riskerar att inte uppnå god status 2015.
För att recipientens status ska förbättras är det angeläget att förbättra kvaliteten på dagvattnet från bebyggda områden. I samband med planens genomförande finns behov av och möjlighet att förbättra hanteringen av dagvatten så att vattnet fördröjs och renas lokalt inom området.
Planområdet ligger inom grundvattenförekomsten Helsingborgssandstenen, en sedimentär bergförekomst. Denna har av Vattenmyndigheten klassats som god kemisk status och kvantitativ status.
Bedömningen grundar sig på ett fåtal mättillfällen i någon enstaka vattentäkt inom förekomsten. Det finns flera större tätorter, industrier, jordbruksmark m.m inom förekomsten och troligtvis finns det problem lokalt med den kemiska statusen. Vattenmyndigheten bedömer att det finns risk att kemisk och kvantitativ god status inte uppnås 2015. Bedömningen är preliminär och mer data behövs för att säkerställa status och riskbedömning.
Hänsyn måste tas till risken för läckage av föroreningar till grundvattnet vid ny bebyggelse inom området och vid framtida infiltration av dagvatten. Markförhållandena och risken för läckage behöver utredas närmare.
Grundvattenförekomsten ligger troligen djupt och de topografiska förhållandena gör sannolikt att huvuddelen av dagvattnet rinner av på ytan och att risken för förorening av grundvattnet vid infiltration är liten.

Fortsatt miljöbedömning

Genomförande av kommande detaljplaner inom programområdet bedöms inte medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 5 kap 18 § plan- och bygglagen respektive 6 kap 11 § miljöbalken. Miljökonsekvensbeskrivning bedöms därför inte behöva göras för detaljplaner inom området.

5. Processen

PLANPROCESSEN

Etapper

Programområdet kommer att delas in i flera olika detaljplaner som kommer att arbetas fram under de kommande åren.

Den allra första detaljplanen som ska ligga till grund för kommande utveckling kommer framför allt att omfatta allmän platsmark; gaturum och parkmark. Ambitionen är att denna första ”skelettplan” också ska möjliggöra för de första nya byggrätterna i området. Förmodligen kommer dessa byggrätter att ligga någonstans inom fastigheten Flottiljen, utmed Vasatorpsboulevarden, och utgöra ett första väl exponerat steg i ett långsiktigt förändringsarbete på Drottninghög. Denna första detaljplan, som framför allt omfattar allmän platsmark, förväntas att kunna beslutas av Stadsbyggnadsnämnden under sommaren 2013.

I förbindelse med det fortsatta planarbetet, skelettplan samt efterföljande detaljplaner kommer särskilt att läggas vikt vid följande punkter:

Ytterligare koppling - För att stärka förbindelsen mellan den västra och östra delen av Drottninghög skall ytterligare en vägkoppling för bil möjliggöras. En lokalgata skall prövas i förlängningen av Grönkullagatan eller i ett läge norr om denna, i förlängningen av föreslagen gata som ansluter till Regementsvägen. Exakt läge och utformning skall utredas och lösas inom ramen för kommande skelettplan. Konsekvenser och risken av nya barriäreffekter i området skall också beaktas och redovisas.
Exploateringsgrad - Utifrån Helsingborgshems slutsatser om befintlig bebyggelses tekniska status, och behov av att se till projektets helhetsekonomi kan delar av befintlig bebyggelse komma att rivas. Därtill kan en högre exploatering komma att krävas inom hela eller delar av området.
Flexibilitet i kommande delområden – Beroende av vilka delområden som kan komma att rivas medger planprogrammet en flexibilitet i utformningen i dessa för att kunna tillskapa nya kvalitéer i struktur och skala.
Dialog - Projektet DrottningH har genomsyrats av att uppnå en hög grad av delaktighet från de boende på Drottninghög. Detta är av stor vikt för det fortsatta arbetet och för att nå framgång i såväl den fysiska utvecklingen av området som i de mjuka frågorna.

Vilka områden som kommer att omfattas av den andra och tredje detaljplanen beror i hög utsträckning på marknadens intresse för utvecklingen av Drottninghög, samt på hur HelsingborgsHem kommer att ställa sig till bostadsbeståndet i området efter genomförd besiktning och inventering av alla byggnader, samt utfallet av detta planprogram.

Fortsatta utredningar

Inför programarbetet har en övergripande dagvattenutredning tagits fram av NSVA (Nordvästra Skånes Vatten och avlopp), för att initialt få en bild av behov och möjligheter för lokalt omhändertagande av dagvattnet på Drottninghög. Inför nästa skede, i arbetet med den första detaljplanen kommer en fördjupad studie att behövas. Härtill kommer en geoteknisk utredning att behöva tas fram, samt ev. provtagningar för att kartlägga ev. saneringsbehov i Hålan.

Parallella projekt

Parallellt med arbetet med den första detaljplanen ska ett projekt avseende funktioner, innehåll, disponering och gestaltning av den centrala gröna kärnan pågå. Projektet kommer att genomföras i samverkan mellan boende och verksamma på Dottninghög, projekt DrottningH, samt representanter för andra intressenter i Helsingborgs stad.
Som tidigare nämnts har ett projekt påbörjats inom Stadsbyggnadsförvaltningen avseende Regementsvägen och dess getaltning för att höja trafiksäkerhet och framkomlighet.
Spårvägar i Skåne håller för närvarande på med en förstudie för spårvägen. Resultatet av denna kommer att ligga till grund för kommande detaljplanering, och förväntas vara klar under våren 2013.

Ekonomi

Stadens driftskostnader för gata, park och övrig service kommer att öka till följd av den föreslagna utbyggnaden av Drottninghög.
Samtidigt innebär förslaget möjlighet till förtätning och ett ökat antal bostäder vilket ger dels ökade skatteintäkter men även inkomster vid försäljning av byggrätter. Genom förtätning av ett centralt beläget och redan bebyggt område, så utnyttjas redan gjorda investeringar, framförallt i form av infrastruktur; vatten- och avlopp samt gator.

I samband med genomförandet av kommande detaljplanering i enlighet med programförslaget, kommer Helsingborgs stad att behöva göra ett antal större investeringar.
Investeringar behöver göras i arbetet med att förbereda för en ny kollektivtrafikföring, samt omgestaltning av Vasatorpsvägen med ett antal nya korsningar och omdisponering av körbanor etc.
Etablering av nya korsningar i Drottninghögsvägen kräver nya investeringar.
Regementsvägen kräver omgestaltning inklusive nya lösningar vid föreslagna kopplingspunkter.
Investeringar behöver göras inom programområdet avseende lokalgator, gång- och cykelvägar, lokalt omhändertagande av dagvatten, samt gestaltning av parker inkl. nyanläggningar av aktivitets- och lekplatser.