



TRAFIKPLAN FÖR ÄNGELHOLM

2010-2020

SAMRÅDSREDOGÖRELSE



2010-05-24

STADSARKITEKTKONTORET TEKNISKA KONTORET

TRAFIKPLAN FÖR ÄNGELHOLM 2010-2020

Samrådsredogörelse

Dessa har svarat

Trafikplanen och cykelplanen skickades ut på remiss den 18 december 2009. Remissen pågick efter förlängd tid till den 19 februari 2010. Remissen annonserades i NST den 22 december 2009. Planerna skickades ut till de politiska partier som har plats i Ängelholms kommunfullmäktige samt till Skånetrafiken, Vägverket, de kommunala bostadsbolagen, Ängelholms Näringsliv och samtliga förvaltningar. Trafikplanen och cykelplanen har funnits tillgängliga på Stadshuset och på kommunens samtliga bibliotek.

Följande har genom brev, mail eller liknande lämnat synpunkter på remissen.

Politiska partier	Centerpartiet
	Folkpartiet
	Kristdemokraterna
	Miljöpartiet de gröna
	Moderaterna
	Socialdemokraterna
Myndigheter, nämnder, förvaltningar	Trafikverket
	Skånetrafiken
	Polismyndigheten
	Miljönämnden
	Socialnämnden
	Räddningstjänsten
	Kultur- och fritidsnämnden
	Miljökontoret
Organisationer	Bostadsrättsföreningen Gustenborg, 77 namn
	Fastigheten Eken 7
	Havsbadens Villaägarförening
	Munkaljungbybyggen
	Naturskyddsföreningen i Ängelholm
	Södra Utmarken/Epadalens Trafikgrupp
	Vejby byalag
	Ängelholms Näringsliv AB
Privatpersoner	Boende längs Sandåkravägen, 20 namn
	Föreningslivet Strövelstorp
	Nätverket Rädda Pyttebroområdet, ca 470 namn
	Ca 100 som protesterar mot Pyttebron
	Ca 10 med synpunkter på bilnätet

Så här ser man på trafikplanen i stort

En mycket stor del av del av de svar som kommit in handlar om Pyttebron eller bilnätets uppbyggnad. Flertalet svarar genom att man undertecknar en i förväg formulerad protestskrivelse som i sin argumentering hänvisar till formuleringar i trafikplanen som har med målsättningar och inriktning att göra. Endast några få kommenterar trafikplanens mål och inriktning på en övergripande nivå eller hur busstrafiken ska hanteras i framtiden. Det bör noteras att cykeltrafiken hanteras i en samtidig remiss av Cykelplan 2009.

Miljönämndens presidium anser att trafikplanen bör kompletteras med en resvaneundersökning, konsekvensutredningar för natur, buller och luft innan den antas.

Huvudfrågor

Mål, inriktning

De som kommenterat trafikplanens mål och inriktning separat är i huvudsak positivt inställda. Vägverket och Skånetrafiken är positiva, miljöpartiet de gröna anser inte att trafikplanen kan betraktas som ett strategiskt dokument, några privatpersoner anser att trafikplanen saknar visioner.

Kommentar

Sammantaget blir bedömningen att trafikplanens övergripande mål bör behållas. Planen utgår från miljöprogrammet från 2009 och ska ses som ett första steg i arbetet med att utveckla ett miljöanpassat transportsystem, där fokus ligger på att förbättra för gång- och cykeltrafiken och busstrafiken. Cykelplan 2009 med sin vision ligger också med som en del i trafikplanens målbild.

Geografisk omfattning

Synpunkter har framförts från några tätorter utanför stadsområdet. Man tycker inte att de lokala behoven blivit tillräckligt behandlade.

Kommentar

Trafikplanen omfattar endast stadsområdet, centralorten, samt förbindelserna till och från staden. Avgränsningen är vald för detta första steg i arbetet med att skapa en samlad bild av hur trafiken ska hanteras. Som regel är Trafikverket väghållare för de tätorter som ligger utanför stadsområdet och genomför därför planering för trafiken i dessa. Exempelvis pågår planering inom Munka Ljungby.

Pyttebron

En mycket stor del av de som svarar protesterar på olika sätt och med delvis olika argument mot den nya förbindelse som föreslås via Pyttebron. De flesta pekar på det intrång som uppkommer i grönområdet, trafikflödets storlek och en motsättning som man anser uppkommer mellan det som trafikplanen eftersträvar och den konsekvens som uppstår längs förbindelsen. De förformulerade skrivelserna pekar på alternativa lägen "någon annanstans" eller "till rätt intresseområden i de norra, västra eller södra delarna av staden".

Kommentar

De analyser som gjorts pekar mycket tydligt på att den föreslagna sträckningen via Pyttebron får bäst effekt. Med effekt menas att fördela om befintlig biltrafik över Nybron i syfte att kunna möjliggöra en utveckling av Stadsparken, en förlängning av gågatan, skapa utrymme för gång- och cykeltrafik över Nybron, ge plats för uteserveringar och att behålla/utveckla möjligheterna att köra buss via Nybron. Under remisstidens gång har även en sträckning via Hembygdsparken analyserats. Även denna får sämre effekt än den föreslagna sträckningen.

Förslag har inkommit på att lägga ytterligare en bro, endast för biltrafik, direkt nedströms om Pyttebron för att bevara Pyttebron. Detta skulle dock leda till inlösen av fastigheter och stora intrång i den befintliga gröna miljön. En smal men kombinerad bilbro där Pyttebron ligger idag skulle minska intrånget betydligt, och man skulle också få en kontinuitet av kulturmiljön där den tidigare järnvägssträckningen ersätts av bilsträckning. Den nya bron skulle med fördel kunna utformas med jämförbar siluett mot dagens Pyttebro – en slags modern variant av båg- och fackverksutformningen.

Den föreslagna sträckningen vid Pyttebron ger också goda förutsättningar för att utveckla stationsområdet i Ängelholm, vilket är ett angeläget och spännande stadsutvecklingsprojekt.

I det fortsatta arbetet med att förverkliga trafikplanen kommer ytterligare utredningar som till exempel miljökonsekvensbeskrivningar att behöva utföras.

Alternativen i norr (Varvsvägen) eller söder (Kulltorpsvägen)

Flera svar pekar på att förbindelsen till de centrala områdena väster om Rönneå och väster om järnvägen borde dras antingen via Varvsvägen eller söderifrån via Kulltorpsvägen. Förslag lämnas om att förbindelsen via Varvsvägen dras längs Väst kustbanan för att minska intrånget i grönområdet. Moderaterna menar att ytterligare underlag behövs innan man tar ställning till vilket läge som ska väljas för en västlig förbindelse.

Kommentar

Båda alternativen har studerats, dels i det förberedande utredningsarbetet, dels i arbetet med trafikplanen. Båda alternativen har sämre effekt än alternativet via Pyttebron. Förbindelsen via Varvsvägen redovisas endast som ett reservat, vilket betyder att sträckningen får studeras närmare om det visar sig att förbindelsen behövs. Den alternativa sträckningen förlänger färdvägen, vilket medför en viss försämring av dess funktion. När utbyggnaden av Stenelidsområdet tar fart kommer förbindelsen via Varvsvägen att aktualiseras och utredas.

Förbindelsen via Kulltorpsvägen ingår i trafikplanen som en kompletterande möjlighet att ta sig till kusten och områdena väster om järnvägen. Förbindelsen ger ingen avlastning på Nybron. Flera svar stödjer det val som gjorts i trafikplanen att förlägga den västliga förbindelsen till Kulltorpsvägen.

Danielslundsgatan

Några svar protesterar mot de trafikökningar som uppkommer på Danielslundsgatan som följd av dess roll som fördelare av trafik till de centrala delarna av staden.

Kommentar

Redan idag fungerar Danielslundsgatan som infart från norr (Skälderviken mm) till stadens centrala delar. Trafiken kommer att öka i framtiden som följd av de nya bostadsområden som tillkommer i norr. Trafikplanens förslag innebär att den nuvarande funktionen behålls. Biltrafik kommer in som nu och fördelas i princip som nu via Östergatan mot centrum, via Kristian II:s väg mot de södra delarna av staden.

Sandåkragatan

Boende längs Sandåkravägen motsätter sig att dra en ny västlig förbindelse via Sandåkragatan.

Kommentar

De boendes synpunkter sammanfaller med och stödjer förslaget i trafikplanen.

Gamla järnvägsbron Skälderviken

Förslag har inkommit på att gamla järnvägsbron i Skälderviken ska användas för biltrafik och inte bara gång- och cykeltrafik.

Kommentar

Eftersom bron är väldigt smal skulle det endast vara fråga om enkelriktad trafik, och man når inte direkt en huvudled, som en koppling via Varvsvägen skulle göra. Det anses därför lämpligt att gamla järnvägsbron används för gång- och cykel. Vilken sträckning en ev. förlängning av Varvsvägen ska ha får utredas i senare skede, men en anknytning både till Havsbaden och centrum torde vara lämpligt.

Bilnätets uppbyggnad i stort

Svaren innehåller olika slags kommentarer.

- En privatperson ifrågasätter behovet av utbyggnad, befintligt gatunät klarar biltrafikens tillväxt
- Moderaterna prioriterar utbyggnaden av trafikplats Rebbelberga högst och framför även förslag om en ny, nordligare sträckning av Höja landsväg från Kungsgårdsleden till Höja trafikplats.
- Folkpartiet och Kristdemokraterna vill behålla fyra körfält på Kristian II:s väg och Klippanvägen.
- Skånetrafiken och några privatpersoner ogillar cirkulationsplatser
- Flera svar pekar på risken att nya gator automatiskt ökar biltrafiken
- Ängelholms Näringsliv stödjer tanken på stadsmässig och tydlig utformning av gatunätet.
- Vägverket tar upp frågan om att ändrad funktion i vägnätet bör leda till en översyn av väghållaransvaret.

Kommentar

Samtliga aspekter utom väghållaransvaret och den nya sträckningen av Höja landsväg har ingått i arbetet med trafikplanens bilnät. Huvudskälen bakom förslaget att ta bort körfält utmed Klippanvägen och Kristian II:s väg är att de inte behövs med hänsyn till stadens tillväxt och att om de behålls så medverkar de till en automatisk tillväxt av biltrafiken. Arbetena vid trafikplats Rebbelberga har påbörjats och en fullständig lösning är mycket viktig för bilnätets funktion.

Busstrafiken

Skånetrafiken ställer sig bakom de principer som föreslagits för ett nytt bussnät inom stadsområdet. De betonar dock att noggrannare analyser måste göras och att det är viktigt med gena förbindelser in mot centrum och stationen. Som exempel nämns en ny busstunnel under Åstorpsbanan för busstrafik som kommer från Södra Utmarken och nya "Södra Ängelholm". Socialdemokraterna saknar en analys av kollektivtrafikens utbyggnad. Man menar att det finns stora möjligheter att förtäta stadsbussar och regionbussar.

Kommentar

Skånetrafiken har deltagit i arbetet med trafikplanen, där det främsta syftet har varit att hitta en rimlig struktur på ett framtida linjenät. Avsikten med detta är att skapa beredskap för en framtida förändring och att möjliggöra en så god samordning som möjligt mellan tillkommande bebyggelse och busslinjenätet. Med andra ord att lägga grunden till en så attraktiv busstrafik som möjligt. Trafikens täthet har inte diskuterats i trafikplanarbetet.

Trygghet, säkerhet

Några svar tar upp frågor om trygghet och säkerhet och vad man kan göra för att förbättra dessa förhållanden.

Kommentar

Trygghet och säkerhet är grundläggande för trafiksystemets funktion. Detta gäller inte minst kvinnor, barn och äldre. Hit hör frågor om belysning, utformning av tunnlar för gång- och cykeltrafik och lokalisering av busshållplatser. Frågorna är viktiga och kommer att finnas med i planeringen

Detaljer

Många kommentarer rör enskilda detaljer som inte kan anses vara kopplade till Trafikplanens strategiska syfte, exempelvis utformning av farddämpande åtgärder och enskilda korsningar. Dessa kommer att tas om hand och prioriteras inom ramen för den ordinarie verksamheten på Tekniska kontoret.

Kenth Hasselgren
Teknisk chef

Sverker Tingdal
Stadsarkitekt

Tommy Wiberg
Trafikchef

Stina Pettersson
Arkitekt Strategisk Planering