

Översiktlig bedömning av hur aktuella nya projekt påverkar de centrala trafikstråken

Syfte

Väster om Rönneå pågår planering för ett flertal nya projekt, bland annat planerna för Parallelltrapetsen och badhuset. Avsikten med denna studie är att få en uppfattning om hur projekten tillsammans påverkar de centrala trafikstråken längs Havsbadvägen-Nybrogatan och Industrigatan med sina förgreningar till Järnvägsgatan förbi centrum och Landshövdingevägen.

I studien behandlas följande projekt:

- Parallelltrapetsen
- Badhuset, inklusive nytt hotell
- Utbyggnad av Klitterhus
- Kvarteret Saftstationen
- Stationen/resecentrum

Utöver dessa diskuteras kort den allmänna trafiktillväxten.

De siffror som redovisas i följande tabeller är resultatet av översiktliga beräkningar. De ska därför tolkas som storleksordningar.

Projekten

Parallelltrapetsen

Siffrorna i tabellen hämtas från trafikutredningen för detaljplanen (Travíken 080423).

Nyskapad trafik bilar/dygn	Trafikökning Nybron	Trafikökning Järnvägsg. city	Trafikökning Landshövdingeg.
800	450	250	100

Badhus inklusive hotell

Siffrorna i tabellen hämtas från trafikutredningen för detaljplanen (Travíken 080429). Observera att trafikökningarna begränsas eftersom trafiken till det nuvarande badhuset måste avräknas, liksom trafiken till befintliga verksamheter inom Sockerbruket 11.

Nyskapad trafik bilar/dygn	Trafikökning Nybron	Trafikökning Järnvägsg. city	Trafikökning Landshövdingeg.
270	100	<100	<100

Utbyggnad av Klitterhus

Utbyggnaden omfattar ca 50 rum. Med tanke på läget torde i princip samtliga gäster komma med bil, egen eller taxi. Den genomsnittliga beläggningen bedöms ligga på 60-70%, vilket betyder 75-80 bilar per vardagsdygn, inklusive personal och varor.

Nyskapad trafik bilar/dygn	Trafikökning Nybron	Trafikökning Järnvägsgatan C	Trafikökning Landshövdingeg.
80	40	20	20

Saftstationen

Bebyggelsen innehåller många smålägenheter och ligger nära stationen och centrum. Biltrafikalstringen bör därför ligga lägre än "normalt". I detta fall bedöms biltrafikalstringen ligga i intervallet 3-3,5 bostadsanknutna bilresor per vardagsdygn, närmare 3 än 3,5, inklusive besök.

Nyskapad trafik bilar/dygn	Trafikökning Nybron	Trafikökning Järnvägsgatan C	Trafikökning Landshövdingeg.
325	125	150	50

Stationen/resecentrum

Trafiken till och från stationsområdet ingår i befintliga trafikmängder. Skånetrafiken förutspår en stark trafiktillväxt i sin nya Tågstrategi, såväl för pendling till arbete och utbildning som resande på fritiden. De aktuella projekten ligger nära stationen, likaså är det nära från större delen av stadsområdet. Kostnadsökningar på bilsidan kan innebära att pendlarparkeringen behöver utökas. Samtidigt borde planerade nya stationer i Barkåkra och Förslöv minska trycket på stationen inne i Ängelholm. Sammantaget blir bedömningen att biltrafiken endast ökar marginellt.

Allmän trafiktillväxt

SIKA bedömer att den allmänna trafiktillväxten ska uppgå till 1,2% per år. Siffran överensstämmer ganska bra med hur arbetspendlingen utvecklats mellan 1998 och 2006, nämligen med 1,5% per år. Man bör dock observera att SIKAs tal är generella tal på nationell nivå. I en stad uppstår merparten av biltrafiktillväxten av hur boendet och sysselsättningen utvecklas inom staden. Tittar man på pendlingen så består den till drygt 60% av utpendling, dvs att stadens egna innevånare åker till arbetsplatser på andra håll.

Den allmänna biltrafiktillväxten kan således komma från ökad inpendling och generellt sett ökad bilanvändning. Kanske kan den allmänna trafiktillväxten uppgå till ca 0,5% per år. Stigande bensinpriser håller dock emot. Merparten av inpendlingen går till arbetsplatser, centrum, sjukhuset och kommersiella områden som runt "Brännborns". De centrala stråken bör därför påverkas endast marginellt.

Summering

I tabellen som följer redovisas den samlade trafiktillväxten från de studerade projekten.

Nyskapad trafik bilar/dygn	Trafikökning Nybron	Trafikökning Järnvägsgatan C	Trafikökning Landshövdingeg.
1450	750	525	175

Konsekvenser

Tillgänglighet biltrafik

Biltrafiken längs stråket Nybron-Nybrogatan fram till korsningen med Östergatan ökar med ca 15%. Korsningarna med Storgatan respektive Östergatan är inte alldeles enkla. Trånga mått, oskyddade trafikanter, tillbakadragna stopplinjer i den signalreglerade korsningen vid Östergatan. Trafikökningen är dock så liten att kapaciteten är tillräcklig för att hantera biltrafiktillväxten som sådan. Belastningarna vid Storgatan ligger *inklusive* tillskotten på ca 45% av vad korsningen klarar. Östergatan ligger något högre än Storgatan, ca 55-60% av kapaciteten utnyttjas *inklusive* tillskotten.

Biltrafiken ökar procentuellt sett ungefär lika mycket på Järnvägsgatan förbi centrum och vid Nybron, ca 15%, något mindre längs Landshövdingevägen. Längs Järnvägsgatan är problematiken annorlunda än vid Nybron med fler bussar, kantstensparkering, fler fotgängare som korsar gatan, särskilt vid Storgatan. Förhållandena påverkar den praktiska kapaciteten längs stråket, men trafikökningen är så liten att kapaciteten som sådan bedöms tillräcklig. Stråket ligger inom 30-zonen, vilket i sig talar för att låg hastighet är önskvärt.

Buller och avgaser

Trafikökningarna är så små att de inte medför hörbara bullerförändringar. En trafikökning på 15% innebär att bullernivån höjs med ca 0,6 dBA.

Utförda luftmätningar visar att det finns goda marginaler till de nivåer som anges i miljökvalitetsnormerna¹.

Andra trafikslag

Ökad biltrafik kan begränsa möjligheterna att utveckla andra trafikslag. Stråken längs Nybrogatan-Skolgatan och Järnvägsgatan är viktiga för alla trafikslag. Det blir alltså konkurrens om ytan, vilket försvåras av det faktum att det redan är trångt. Man kan också konstatera att satsningar på att förbättra för exempelvis cykeltrafiken kan vara ett verksamt medel att hålla tillbaka biltrafikens tillväxt. Exempel från Lund visar att de satsningar som gjorts inom ramen för LundaMats har ökat cykeltrafiken med ca 15% under en tioårsperiod från en redan hög nivå. Samtidigt har satsningarna på gång- cykel- och kollektivtrafik medfört att biltrafiken inte ökar.

¹ Beslutsunderlag Miljöbedömning Nytt Badhus