



Alternativen till Pytteleden

Vi får emellanåt frågan om vad vi tycker att kommunen ska göra i stället för att bygga Pytteleden. Som ideell förening har vi inte de resurser som krävs för att på ett sakligt sätt utreda för- och nackdelar med alla de olika alternativ som diskuterats, men vi tycker att diskussionen är viktig. Den borde förts längre och med fler inblandade än vad som gjordes när Ängelholms trafikplan togs fram.

Vad är problemet?

Innan vi börjar diskutera alternativa lösningar måste vi dock först reda ut vilket eller vilka problem det är vi vill lösa. Annars riskerar vi att föreslå dåliga och helt onödiga åtgärder.

En stor brist i trafikplanen och i hela argumentationen för Pytteleden är att skälen för Pytteleden är få och dåliga. Ofta sägs bara att Pytteleden är nödvändig för Ängelholms utveckling och är den enda lösningen. Den typen av argument är helt meningslösa om man vill ha en konstruktiv diskussion. Några andra argument förekommer dock också och vi ska titta lite närmare på dem.

Är det för mycket trafik på Nybron?

Ett vanligt argument för Pytteleden är att det är för mycket trafik på Nybron och Skolgatan. Är det då det? Svaret beror på vad man menar med för mycket trafik. Om man ser till stråkets trafiktekniska kapacitet skulle trafikmängden nästan kunna fördubblas. Tänker man i stället på ifall man störs av trafikbuller i Stadsparken kan svaret bli ett annat. Om man anser att en gata har för mycket trafik så fort man kan bli tvungen att vänta där med sin bil har de flesta större gator i våra städer för mycket trafik.

Kan man avlasta Nybron med Pytteleden?

Om man tycker att det är för mycket trafik på Nybron och Skolgatan ligger det nära till hands att tänka sig att Pytteleden skulle kunna ta en del av den trafiken och så skulle problemet vara löst. Under en stor del av 1900-talet planerade man så. Forskningen har dock visat att det är en tillfällig lösning, som långsiktigt gör problemet värre. Trafiken minskar först på den gamla vägen, men när den gör det blir det lättare att köra bil där och då gör fler det. Efter en tid har man två vägar med mycket trafik i stället för en.

Ibland sägs det att Östergatan avlastades när Kristian II:s väg byggdes. Det stämmer förmodligen, men det beror inte bara på att Kristian II:s väg byggdes, utan främst på att man samtidigt stängde av bilförbindelsen söderifrån till Östergatan. Om man stänger Skolgatan och Nybron helt eller delvis för biltrafik samtidigt som Pytteleden tas i bruk kan man naturligtvis få en varaktig avlastning. Det är dock inte det som planeras. De bullerberäkningar som gjorts för Pytteleden bygger på att trafiken över Nybron inte begränsas. Om trafiken begränsas där blir det mer trafik på Pytteleden, därmed också högre bullernivåer och de åtgärder man utgått från i detaljplanen räcker inte. Den trafik som ska till ICA, Systemet, de blivande bostäderna på Rönne brygga och andra platser intill kommer knappast att köra på Pytteleden i vilket fall som helst.

Har vi svårt att hitta till stranden?

Ett annat argument för Pytteleden är att den gör att det blir lättare att hitta till stranden. Eftersom stranden sällan är folktom när det är badväder kan man få intrycket att många faktiskt hittar dit utan Pytteleden. Men kanske finns det turister som kör vilse på vägen. Det är svårt att veta.

Gör Pytteleden det lättare att hitta stranden?

Pytteleden innebär att man får svänga en gång mindre om man kommer med bil från Ängelholms norra motorvägsavfart. Det kanske underlättar. För dem som kommer öster- eller söderifrån är dock inte Pytteleden till hjälp, utan där får kommunen ta till skyltar, kartor och liknande (vilket är billigare och kanske skulle fungera från norra avfarten också.)

Det är värt att ställa sig frågan om vi vill att fler ska köra bil till stranden. Räcker p-platserna? Om de inte gör det, vill vi i så fall ta av naturen eller stranden för att anlägga fler? Vill vi kanske hellre att badbussen ska gå oftare? Kanske till och med på lördagar och söndagar?

Behöver vi en ny väg för att kunna bygga vid stationen och batterifabriken?

Ett annat argument för Pytteleden är att den behövs för att det ska kunna byggas bostäder och annat vid stationen, batterifabriken och på Scan-tomten. Tanken med att bygga där är bland annat att kollektivtrafiken ska kunna utnyttjas bättre och att det ska bidra till en bättre miljö. De som kommer att bo eller jobba där har nära till stationen där det går både bussar och tåg och behöver då inte köra så mycket bil. Därmed minskar utsläppen från biltrafiken.

Om syftet med att bygga nära stationen är att kollektivtrafiken ska utnyttjas mycket är det direkt korkat att bygga en ny bilväg. All forskning visar att nya bilvägar gör det lättare att köra bil och därmed ökar biltrafiken. Den biltrafik som det trots allt blir från den nya bebyggelsen finns det plats för på Nybron och Landshövdingevägen.

Behöver vi en ny väg för att kunna bygga i Kronoskogen och Nybroskogen?

Detta är ett argument som aldrig används av dem som vill bygga Pytteleden. När Sveaskog (som äger Kronoskogen och Nybroskogen) la fram sitt förslag med bostäder där var dock Pytteleden en viktig förutsättning för dem.

Hur ska Ängelholms framtida transportsystem se ut?

För att kunna välja bra alternativ till Pytteleden måste vi också fundera på hur vi vill transportera oss i framtiden. Det påverkar nämligen stadens utformning mycket. Olika städer har genom tiderna valt olika transportsystem, så det går att studera olika principer och deras resultat.

En central fråga är hur mycket resurser och utrymme vi vill ge till biltrafiken i förhållande till övriga transportmedel. Tyvärr finns det en konflikt mellan bilarna och människorna. Bilen är ett smidigt transportmedel så länge man sitter i den, men för den som inte gör det är biltrafiken mest ett problem. Trafikolyckor, buller och miljöföroreningar är väl kända problem. Vad som diskuteras mindre är att bilar tar stor plats, större plats per resenär än både gång, cykel och buss. Vill vi köra mycket bil går mycket mark till vägar och parkeringsplatser. Kanske tycker vi att det är bättre att använda en del av den marken till bostäder och grönområden. Stora vägar och parkeringsplatser är dessutom ganska trista miljöer. En stad som är utformad för att det ska vara så lätt som möjligt att ta sig fram med bil

är inte särskilt trevlig att gå och cykla i. I USA finns städer som är utformade på det sättet. Det finns bilvägar till allt och gott om motorvägar. Trottoarer saknas och stadens centrum har ofta formen av ett köpcentrum i stil med Väla. Som motsats nämns ofta äldre europeiska stadskärnor, som byggdes innan bilen fanns. De har smalare gator, ont om parkeringsplatser och är svåra att köra bil i, men är desto trevligare att gå och cykla i. De inbjuder på ett helt annat sätt till att vistas på gator och torg och folklivet blir därför större.

I Sverige är det nog inte många som vill ha den typen av stad som är helt anpassad till bilen. Troligen vill vi inte heller ha ett samhälle helt utan möjlighet att köra bil. Vi måste fundera på var mellan dessa två extremer vi vill vara. Utifrån det kan vi sedan utforma transportsystemet.

Vad säger trafikprognoserna?

Ofta görs det trafikprognoser för att komma fram till om det behövs nya vägar eller ej. Dessa prognoser görs som regel genom att man tittar på hur mycket biltrafiken har ökat på en viss plats de senaste åren och sedan tänker man sig att den kommer att öka på samma sätt i framtiden. Ibland tas också hänsyn till bensinprisets utveckling eller väntade lagregleringar. Som alla förstår är en prognos alltså inte särskilt exakt. En kunnig trafikingenjör jämförde en gång trafikprognoserna med att köra bil genom att sitta bak-fram och försöka styra rätt utifrån hur vägen ser ut genom bakrutan.

Prognoser har dock en viss tendens till att bli självuppfyllande. Byggs det mycket bilvägar kör vi mycket bil. Satsas det på cykelvägar cyklar vi mer. Varje fordonslag tar helt enkelt det utrymme som det får.

Numera börjar man gå ifrån prognoserna som underlag till beslut om nya vägar. I stället utgår man från hur man vill att transportsystemet ska fungera och bygger bilvägar, cykelvägar och annat utifrån det.

Behöver vi ta hänsyn till miljön?

Att biltrafiken bidrar till en rad olika miljöproblem är inget nytt. En del av dessa problem försvinner eller blir mindre om bilarna drivs med förnyelsebar energi i stället för bensin eller diesel. Som det ser ut nu finns det dock två svårigheter med det:

1. Teknikutvecklingen går inte så fort så att vi kan få fram tillräckligt många miljöbilar på den tid som vi har på oss innan miljön tar permanent skada.
2. De förnyelsebara bränslena räcker inte om alla i världen vill köra lika mycket bil som vi i den rika delen av världen gör.

Det finns ett antal olika utredningar och beräkningar kring detta. En av de senaste är *Fossilfrihet på väg* som tagits fram på regeringens uppdrag av bland annat Thomas B. Johansson, professor emeritus i energisystemanalys vid Lunds Universitet.

Är det svårt att minska bilkörandet?

Inom städer är 80 procent av alla bilresor kortare än fem kilometer. Ser man till alla bilresor som görs både i och utanför städerna är 50 procent kortare än fem kilometer. En del av dessa resor görs förmodligen av personer som har svårt att gå, eller fraktar något tungt. De flesta

skulle dock kunna göras med buss, cykel eller gång i stället. Ju fler bilresor som ersätts med gång, cykel eller buss desto bättre plats blir det på bilvägarna och då räcker det bilvägnät vi har långt in i framtiden. För att fler ska välja andra färdmedel än bilen krävs dock att våra samhällen utformas så att det blir lättare att välja bort bilen. Vi människor är ganska lata och hyfsat rationella. Om det känns lättare, eller säkrare, eller snabbare att ta bilen jämfört med att till exempel cykla, så gör vi det.

En positiv sak med detta är att åtgärder för att främja i varje fall gång och cykel är mycket billigare än att bygga nya bilvägar. Dessutom är det bra för folkhälsan. I Danmark har det gjorts studier som visar att folk som går eller cyklar regelbundet till jobbet lever sju år längre i genomsnitt och mår bättre när de är äldre. Samtidigt kostar de samhället mindre i mediciner och sjukvård.

I de lägen där det blir för tungt att cykla med vanlig cykel kan en elcykel vara ett alternativ. De är visserligen dyrare, men alla måste inte äga en. Till exempel testar IKEA för närvarande utlåning/uthyrning av elcyklar från sitt centrala varuhus i Hamburg.

Kan vi bygga en ringled (eller en halv)?

Ofta diskuteras olika varianter på ringleder som ett alternativ till Pytteleden. Söderifrån skulle det kunna gå en väg från Kungsgårdsleden, under järnvägen, därefter precis väster om järnvägen fram till Banskolevägen och sedan Havsbadsvägen. Norrifrån diskuteras olika alternativ via Varvsvägen eller hamnen vilket skulle kunna knyta ihop Kungsgårdsleden med Havsbaden/Havsbadsvägen. Ibland förespråkas både en nordlig och en sydlig väg och ibland anses den ena (oftast den södra) räcka.

Det finns både för- och nackdelar med dessa alternativ. En ringled (hel eller halv) kan användas för att få bort biltrafik från övriga delar av staden och göra den mer gång- och cykelvänlig och mer attraktiv. Den kan dock också leda till ökad biltrafik, samt att exploateringsstrycket blir stort på Kronoskogen, Nybroskogen och annan mark intill.

Kostnaden för en ringled, särskilt en hel, blir förhållandevis hög. Det kan också bli svårt att hitta ett läge för vägen som inte stör eller skadar, särskilt för den norra delen.

Vill vi ha någon variant på ringled måste den alltså planeras noga och kombineras med andra åtgärder, så att vi får just de effekter vi vill ha.

Hur ska vi välja?

Det här är inte de enklaste frågor man kan hitta. Vi är många som lever och verkar i Ängelholm med omnejd och vi har olika erfarenheter, behov och värderingar. Ändå behöver vi veta vad för stad vi vill att Ängelholm ska vara, för att kunna välja rätt trafikåtgärder. Helst skulle vi hitta en vision som en majoritet av ängelholmarna tycker är åtminstone hyfsad. Vi i Föreningen Rädda Pyttedroområdet – värna Ängelholms oaser har inget färdigt svar, men vi deltar gärna i fortsatt debatt och kunskapspridning.