



TRAFIKPLAN FÖR ÄNGELHOLM

2011-2020



Det kunde vara kö på gatorna även förr i tiden

FÖRSLAG
2011-01-31

KOMMUNLEDNINGSKONTORET
STADSARKITEKTKONTORET TEKNISKA KONTORET

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Så här har arbetet bedrivits	4
Visionen – staden vi planerar för	5
Övergripande mål	6
Trafikplanens syfte	7
Avgränsning	7
Hur kan bilnätet utvecklas	9
Det övergripande vägnätet runt Ängelholm	12
Trafikplatserna längs E4	14
Ny förbindelse för stadens utveckling	16
Huvudnätets struktur i stort	27
Trafiknätet i centrum	30
Gatu- och vägfrågor i Södra Ängelholm och Barkåkra	32
Parkering	34
Hur kan cykelnätet utvecklas	35
Hur kan busstrafiken utvecklas	39
Hur kan man skapa en gångvänlig stad	41
Förslag för biltrafiken	42
Förslag för cykeltrafiken	44
Förslag för busstrafiken	46
Referenser	48
Bilaga Konsekvenser av alternativa förbindelser över Rönne å	49

TRAFIKPLAN FÖR ÄNGELHOLM

FÖRORD

Trafikplan för Ängelholm 2011-2020 ska enligt den politiska intentionen uppfattas som en översiktlig vägledning för hur trafiken bör utvecklas i Ängelholms stad de närmaste åren. Genom årens lopp har trafik aspekterna hanterats mer eller mindre fragmentariskt varför ambitionen den här gången är att få en mer heltäckande bild av den önskvärda utvecklingen av alla trafikslagen, dvs bil-, kollektiv-, cykel- och gångtrafiken. Vi har också valt att av miljö-, jämställdhets- och trygghetsskäl ge mer tyngd åt gång-, cykel- och kollektivtrafiken på viss bekostnad av biltrafiken. Den primära målsättningen är att peka på brister i trafikförsörjningen i områden där stadsutvecklingen gått i lite snabbare takt än utbyggnaden av infrastrukturen.

Genom arbetets uppläggning med "workshops" och samråd är planen närmast att likna vid en fördjupad översiktsplan för trafiken. Med detta menar vi att det i processen möjliggjorts att synpunkter som berör trafiken i staden öppet kan föras till torgs. Vi menar också att ställningstagandena i planen inte ska vara mer fastlåsta än att de kan ändras då situationen kräver det. Detta bottnar i respekten för att det är utvecklingen av stadens bostads- och verksamhetsområden som ska styra infrastrukturens utbyggnad och inte det omvända. Trafikplanen ska därför ses som ett levande dokument.

Jan-Inge Hansson
Kommundirektör

Kenth Hasselgren
Teknisk chef

Sverker Tingdal
Stadsarkitekt

SÅ HÄR HAR ARBETET BEDRIVITS

Arbetet med trafikplanen påbörjades i början av mars 2009. Tisdagen den 24 mars bjöds politiker från Ksau och presidierna i Byggnadsnämnden respektive Tekniska nämnden in till en workshop tillsammans med tjänstemän från olika kontor samt representanter för Trafikverket, Skånetrafiken och Polismyndigheten.

Vid workshopen redovisades syftet med trafikplanen och hur arbetet var tänkt att bedrivas. Därefter följde en diskussion kring vilka problem som fanns med trafiken i Ängelholm, inriktningen för arbetet och vilken roll de olika trafikslagen skulle ha. Bland annat lyftes frågor som att även om staden växer så är det viktigt att behålla småstadskänslan, att gång och cykel borde prioriteras i de centrala delarna, att cykelnätet behöver byggas ut, bilnätet är ottydligt, hur man bäst ska nå centrum, bättre vägvisning, trafikplats Rebbelberga och problemen vid Midgård, pendlarparkeringen vid järnvägsstationen.

Under tiden som följde prövades olika möjligheter att utveckla näten för de olika trafikslagen. Den 3 juni diskuterades trafikplanen och dess frågeställningar vid ett arbetsmöte med Trafikverket, Skånetrafiken och Region Skåne. En uppföljning genomfördes vid ännu ett arbetsmöte den 9 september.

Den 22 september genomfördes ytterligare en workshop med politiker och tjänstemän närvarande. Vid mötet deltog även Trafikverket och Skånetrafiken. Vid workshopen presenterades och diskuterades olika tankar för hur trafiknäten kunde utvecklas. Bland annat redovisades material från det arbete som påbörjats för en ny cykelplan, ett förslag till framtida busslinjenät och hur bilnätet skulle kunna byggas upp inklusive nya förbindelser över Rönne å.

Efter workshopen har arbetet fortsatt med att utveckla näten med ledning av de synpunkter som kommit fram. Arbetet fram till en inledande remissversion 2010-12-15 bedrevs av en arbetsgrupp bestående av Sverker Tingdal, Kenth Hasselgren, Stina Pettersson och Tommy Wiberg. Efter remiss och samråd har arbetet fortsatt inom kommunledningskontoret genom Jan-Inge Hansson och Diana Olsson i samverkan med Annika Cronsioe, Sverker Tingdal och Kenth Hasselgren. Lars Nilsson från konsultföretaget Ramböll har medverkat som utredningsman.

Trafikplanen föreligger nu i en andra uppdaterad version och ska därefter bearbetas vidare och sedan tas upp för beslut.

VISIONEN – STADEN VI PLANERAR FÖR

Under de senaste 10 åren har tillväxten uppgått till 2000 personer, dvs ungefär 200 personer per år. Ambitionen för framtiden är att kommunen ska fortsätta att växa. Planeringsmålet är satt till 400 personer per år. Stora planeringsprojekt pågår just nu i södra Ängelholm, norr om Ängelholm och i Munka Ljungby. Dessutom pågår flera förnyelseprojekt i centrum, utveckling av Stationsområdet, ny handel inom Midgårdsområdet, Hälsostaden och ett nytt badhus.

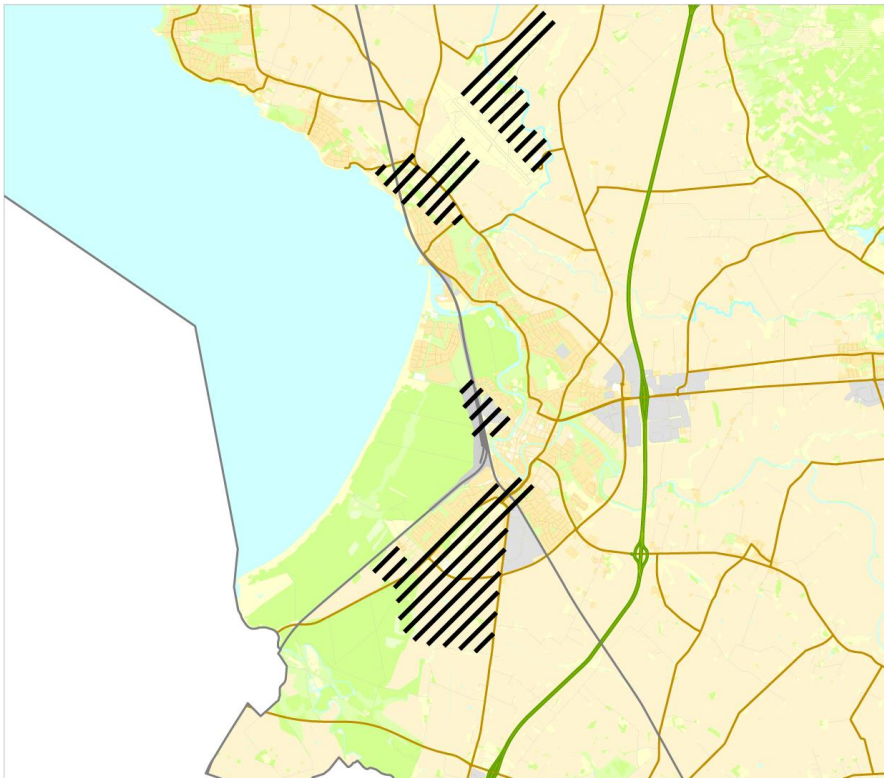


Bild 1 Områden för ny bebyggelse

ÖVERGRIPANDE MÅL

Avsikten med trafikplanen är att bygga upp ett trafiksystem som bidrar till en attraktiv och hållbar utveckling. I detta ligger bland annat att möjliggöra för ett liv utan bil. Det innebär inte att bilen ska tänkas bort. Bilen behövs i många fall för att underlätta människors vardag. Inte minst för de som bor på landsbygden, där avstånden kan bli långa till arbete och service och där det inte finns någon kollektivtrafik.

Trafiksystemets grundläggande uppgift är att skapa tillgänglighet, dvs göra det möjligt för människor att nå sina resmål. Detta måste kunna ske på ett säkert och tryggt sätt. Trafiksystemet ska utgå från stadens förutsättningar och ta hänsyn till de kvaliteter som finns och som kan utvecklas.

I miljöprogrammet från 2009 anges att kommunen ska underlätta för en utbyggnad av kollektivtrafiken dels genom att prioritera framtida tätortsutveckling i anknnytning till befintlig bebyggelse med tillgång till fungerande kollektivtrafik, dels genom att arbeta fram en strategisk miljöplan som omfattar samtliga trafikslag.

Trafikplanen kan ses som ett första steg i arbetet med att utveckla ett miljöanpassat transportsystem som syftar till att öka kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafikens andel av persontransporterna. För att detta ska vara möjligt måste biltrafiknätet ges en struktur som gör det möjligt att utveckla de andra trafikslagen.

Miljöprogrammet anger också att en plan för cykeltrafiken ska arbetas fram som gör det möjligt för de boende att på ett säkert, bekvämt och effektivt sätt välja cykeln framför bilen.

De övergripande målen har brutits ner till mer preciserade mål som ger ytterligare vägledning för hur arbetet med trafiken ska inriktas. Följande mål kan formuleras för trafiksystemet som helhet. Trafiksystemet ska

- Medge fortsatt utveckling av bebyggelse i de västra delarna av staden.
- Förbättra villkoren för handeln i centrum genom att utvidga Storgatan som gågata och skapa god tillgänglighet för besökare.
- Ge förbättrad tillgänglighet och tydligare förbindelser för turister och besökare till hav och camping.
- Ge god tillgänglighet till Resecentrum (Järnvägsstationen).

Dessutom gäller att

- Gående och cyklister ska prioriteras i centrum.
- Hastigheterna i biltrafiknätet ska ge förutsättningar för en säker och trygg stadsmiljö och minskad påverkan på stadsbebyggelsen.

TRAFIKPLANENS SYFTE

Långsiktig

Trafikplanen ska ha en strategisk inriktning och ge stöd för beslut som berör stadens framtida utveckling på lång sikt. Trafikplanen ska visa hur de framtida näten ska se ut. På lång sikt handlar det mer om strukturen i stort och behovet av reservat. På kort sikt ska den också ge vägledning om var vi ska börja bygga och i vilken ordning saker och ting ska byggas ut.

Styrande och samlande

Trafikplanen ska fungera som styrande dokument i planeringen och skapa en samlad syn på hur trafikfrågorna ska hanteras för framtiden. Exempelvis har en ny cykelplan beslutats, en trafiksäkerhetsrevision genomförts och en parkeringsöversyn initierats under 2010. Det är viktigt att dessa arbeten tas till vara och följer den inriktning som läggs fast i trafikplanen.

Visa hur morgondagens trafik kan hanteras

Ängelholm växer. Kommunen har närmare 40000 invånare idag. Ambitionen är att tillväxten ska fortsätta. Tillväxten skapar ny trafik och behov av att utveckla trafiknäten.

Avväga mellan olika intressen

Trafiksystemet ska göra det möjligt för människor att nå sina resmål och att företagen kan få sina varor i rätt tid. För att detta ska fungera måste trafikslagen fungera tillsammans. Inget trafikslag är egentligen mer värt än något annat. Alla har sin uppgift. Genom åren har dock framkomligheten för bilen stått i fokus. Detta leder till problem. Oskyddade trafikanter drabbas, gatorna tar för stor plats och förutsättningarna för det goda stadslivet försämras.

Lösa de problem som finns idag

Bekymren vid trafikplats Rebbelberga är väl kända. Förbättringar är på gång genom en avsiktsförklaring med Trafikverket.

Tillgängligheten till centrum måste förbättras. Projekt pågår som måste utvecklas.

Entréerna till staden är otydliga, det finns inget naturligt sätt att ta sig till havet.

Det finns påtagliga brister i cykelsystemet.

Busstrafiken behöver utvecklas i takt med att staden växer.

Resecentrum behöver god tillgänglighet och utökad pendlarparkering.

AVGRÄNSNING

Trafikplanen behandlar stadsområdet, centralorten, samt förbindelserna till och från staden.

2011-01-31

HUR KAN BILNÄTET UTVECKLAS

Hur ser resandet ut idag?

Den Skåneomfattande resvaneundersökningen från 2007 ger en del uppgifter om hur resandet ser ut. Tabellen nedan visar att bilen har en stor andel av det dagliga resandet både för alla typer av resor och för de som går till och från kommunen, något högre andel i det senare fallet.

Tabell 1 Val av färdmedel, kommunen som helhet, resor per dygn

	Alla resor		Till och från staden	
	Antal	Andel %	Antal	Andel %
Bil	74600	71	36800	76
Kollektivt	11700	11	8700	18
Övrigt	18400	18	3200	6
Totalt	104700	100	48700	100

Resutbytet mellan Ängelholm och andra kommuner beskrivs i nästa tabell. Listorna ger en uppfattning om hur sambandet ser ut mellan Ängelholm och olika omgivande orter. Därmed också ett underlag för att bedöma hur väl trafiksystemen motsvarar de behov som finns.

Helsingborg och Båstad ligger i topp i samtliga listor. Generellt sett är det också samma kommuner som återkommer i listorna, men på lite olika platser. Åstorp är med på arbets- och skollistan – och dit åker man tydligen bil. Bakom begreppet "Utanför Skåne" döljer sig sannolikt bland annat Laholm och Halmstad. När det gäller kollektivlistan så dyker inte helt oväntat Malmö och Lund upp. Här ser man tågets betydelse.

Tabell 2 De sex största resmålen, kommuner

Ordningsföljd	Alla resor	Arbets- och skolresor	Bilresor	Kollektivt
1	Helsingborg	Helsingborg	Helsingborg	Helsingborg
2	Båstad	Båstad	Båstad	Båstad
3	Utanför Skåne	Åstorp	Åstorp	Malmö
4	Höganäs	Höganäs	Örkelljunga	Lund
5	Klippan	Utanför Skåne	Utanför Skåne	Klippan
6	Örkelljunga	Örkelljunga	Klippan	Höganäs

Restalet per invånare kan vara svårt att jämföra mellan olika kommuner. Hur väl har man exempelvis lyckats återspegla hur mycket man går? Tåtorternas storlek påverkar också. Restalet i Ängelholm uppgår totalt sett till 2,7 resor per invånare och dygn. Helsingborg har exempelvis 3,1 och Landskrona 2,8. När det gäller bilresor så ligger Ängelholm på 1,93 mot Helsingborgs 1,66 och Landskronas 1,50. Ängelholm ligger dessutom över en del andra Skånekommuner i samma storlek. Är det så att man reser mycket med bil i Ängelholm? Bilinnehavet ligger högt med 528 personbilar per 1000 invånare. Helsingborg har 440, Landskrona 407. Landet som helhet har 465 personbilar per 1000 invånare.

Biltrafikens ökning kommer i stor utsträckning att bli beroende av hur kommunen växer och var den växer. Med de ambitioner som finns för befolkningstillväxten så kommer biltrafiken att generellt sett öka med ca 15% fram till 2020 om inget görs.

Stadsutveckling och trafik

I de centrala delarna av Ängelholm pågår en omfattande stadsomvandling. Under de senaste åren har ny bebyggelse tillkommit bland annat inom Sockerbruksområdet och längs Landshövdingevägen. Planering pågår för ytterligare bebyggelse och nya verksamheter i de centrala delarna. Sammantaget beräknas närmare 1000 nya bostäder tillkomma enbart väster om Rönne å. Till detta kommer lokaler för verksamheter och service och sommartid behoven av att lotsa en växande turistström till camping och bad vid Skäldervikens stränder.

Den nya bebyggelsen innebär att biltrafiken ökar även om förbättringar görs för att öka resandet i de andra trafikslagen.

Stadsomvandlingen innehåller även upprustning av de offentliga miljöerna, som förutom att skapa vackra och trivsamma gaturum även innebär att fotgängare och cyklister ska få mera plats och att det ska bli säkrare och tryggare att röra sig längs stadens gator. Centrumprojektet är en viktig och pågående del av detta arbete. Aktuellt är ombyggnad av Laxgatan, Järnvägsgatan och Stortorget.

Omvandlingen innebär att det blir lättare att röra sig till fots och med cykel, vilket i sin tur förutsätter att biltrafiken behöver dämpas både till fart och antal.

Brister och nya behov

Biltrafiknätet har vuxit fram successivt till den form det har idag. Utformningen har diskuterats i olika utredningar, men det finns ingen gemensam bild av hur det ser ut eller hur det ska utvecklas för framtiden. I dagsläget finns påtagliga problem vid trafikplats Rebbelberga som dock kommer att lösas upp genom avsiktsförklaringen med Trafikverket. Tillgängligheten till centrum måste förbättras och tillfarterna måste tydliggöras. Trafiken till de västra delarna, väster om Rönne å, koncentreras till ett par stråk. Västkustbanan fungerar precis som Rönne å som en barriär om man vill nå havet. Problemen förstärks genom de ambitioner som finns att utveckla staden i väster. Biltrafiknätets nuvarande funktion behöver förtydligas. Bilden på följande sida illustrerar de viktigaste gatorna och vilka trafikflöden de har.



Bild 2 Bilnätets nuvarande uppbyggnad och trafikmängder, bilar per dygn

Hur kan man komplettera nätet?

I det följande diskuteras olika möjliga förändringar i bilnätet. Det handlar om förändringar i de yttre delarna av stadsområdet, sådana som rör det regionala vägnätet, exempelvis för att möta utvecklingen i Barkåkra, men även om förändringar i stadens biltrafiknät. Inte minst i de centrala delarna

Viktigt att notera är att förändringarna i nätet och de nya länkar som diskuteras har inte som syfte att stärka bilnätet, snarare att skapa förutsättningar att utveckla de andra trafikslagen så att de övergripande målen för stadens utveckling kan uppnås. Bilnätet behöver en ny struktur om staden ska kunna växa på det sätt man vill.

DET ÖVERGRIPANDE VÄGSYSTEMET RUNT ÄNGELHOLM

Nuläge

Kontakterna till och från staden sker via det regionala och nationella vägsystemet. Bilden bredvid visar hur det ser ut runt Ängelholm idag. Vägsystemet har tre typer av vägar där den högsta nivån består av Europavägarna E6 och E4 och den lägsta av länsvägar som väg 1710 mot Barkåkra och väg 1785 mot Kullabygden och Höganäs. Riksväg 13 ingår i det nationella vägnätet och är samtidigt den viktigaste förbindelsen från Munka Ljungby in till staden. Väg 1710 har en nyckelroll inte bara för utvecklingen av nya Barkåkra. Den är också viktig infartsväg från samhällena längs kusten i norr och i sin södra del, förbi Midgårdssområdet, även som tillfart till flygplatsen.

Framtiden

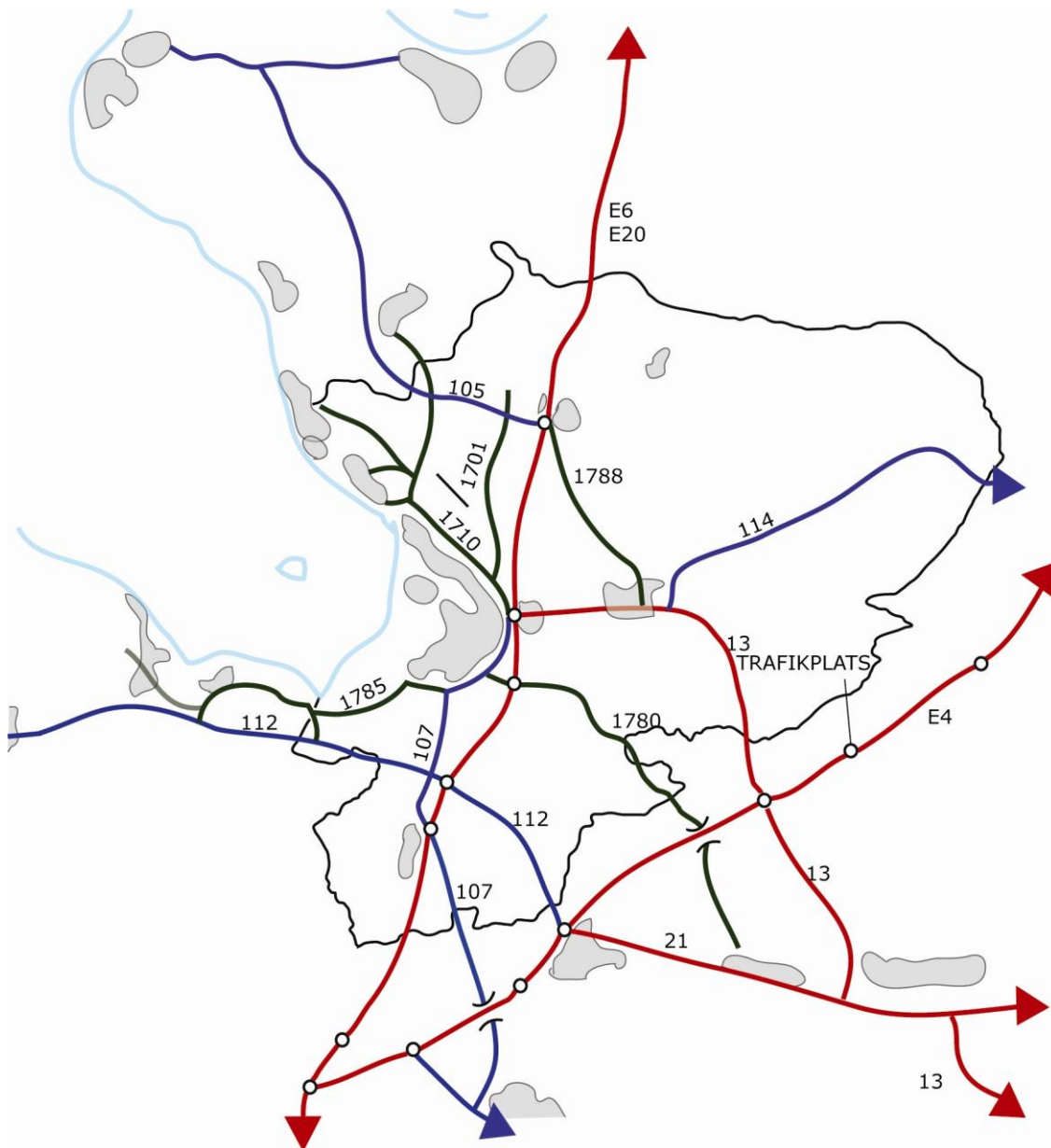
Väg 1710

Det är viktigt att det regionala vägsystemet samspelar med bebyggelsens utveckling. Ett exempel på detta är planeringen för Barkåkra där väg 1710 i framtiden får en delvis ny roll. Behovet av en framtida komplettering diskuteras tillsammans med Trafikverket, vilket kommer att utlösa behov av en ny länk mot E6.

Ytterligare skäl för en ny länk är de trafikbelastningar som redan nu finns i och runt trafikplats Rebbelberga och på Kungsgårdsleden förbi Midgårdssområdet. På detta avsnitt kommer även den nya bebyggelse som planeras nordväst om handelsområdet att behöva en anslutning till Kungsgårdsleden. Även detta kan påverka den övergripande funktionen hos väg 1710. Likaså trafik från tillkommande bebyggelse längs kusten norr om Ängelholm. Flera skäl talar således för ett kompletterande reservat. Ett reservat för en sådan ny länk föreslås därför i trafikplanen.

Kungsgårdsleden

Kungsgårdsleden ingår både i det regionala vägsystemet och i stadens huvudnät. I norr är den en del av väg 1710, mellan Helsingborgsvägen och Klippanvägen en del av väg 107, vid Helsingborgsvägen ansluter den till länsväg 1785 som ansluter till väg 112 mot Höganäs. I planeringen för Södra Ängelholm föreslås att Kungsgårdsledens funktion som regional förbindelse tonas ner.



Kommungränsen redovisas som en tunn svart linje

Bild 3 Det omgivande vägnätet

TRAFIKPLATSERNA LÄNGS E6

Nuläge

Ängelholm har tillgång till fem trafikplatser utmed E6. De används på olika sätt, vilket illustreras i bilden bredvid. Samtliga trafikplatser används för persontrafik, några har betydelse även för godstrafik till omgivande verksamhetsområden.

Trafikplatsen vid Strövelstorp förbinder väg 107 från Åstorp främst med Strövelstorp-Varalöv, men kan också användas för fortsatt färd in mot staden via Helsingborgsvägen.

Trafikplats Varalöv fungerar som infart till de södra delarna av Ängelholm. En funktion som blir viktigare då utbyggnaden av de södra delarna av staden kommer igång.

Trafikplats Höja används som infart till centrum och skyltas också som sådan.

Trafikplats Rebbelberga innehåller "alla" funktioner och måste betraktas som den viktigaste trafikplatsen. I dagsläget är den hårt belastad, likaså gatunätet närmast väster och öster om trafikplatsen. Genom detta vägsystem går trafik till centrum, till handelsområdet Midgård, mot Barkåkra och till flygplatsen. Dessutom passerar Kungsgårdsledens trafik i nord-sydlig riktning och från öster ansluter väg 13, som är en regional förbindelse och viktig infart från Munka Ljungby. Framkomligheten är i dagsläget acceptabel när det gäller Kungsgårdsleden med utbyggda cirkulationsplatser, Brännbornsrondellen och Midgårdsrondellen, medan den är starkt begränsad i själva trafikplatsen, på ramperna och på väg 13 österut. Projektering av en ny trafikplats med dubbla broar över E6 inklusive förbättrade av- och påfartsrampar pågår. Detta är ett resultat av en avsiktsförklaring mellan kommunen och Trafikverket 2010.

Trafikplats Hjärnarp i norr förmedlar trafik till Bjäre, norrifrån till flygplatsen och i viss mån till Valhall Park. I framtiden växer betydelsen som tillfart till Valhall Park, särskilt för gods till kommande utbyggnader av området norr om flygplatsen, Tvärbanan. Väg 1788 mot Munka Ljungby förmedlar idag pendling från Munka Ljungby, men också övergripande trafik från väg 13 i riktning norrut mot E6. Trafik som rätteligen borde gå via trafikplats Rebbelberga. Trafikmängden på väg 1788 uppgår till närmare 2000 bilar per dygn. Den höga belastningen får tolkas som att funktionen vid trafikplats Rebbelberga är bristfällig.

Framtid

Söder om trafikplats Hjärnarp markeras ett reservat för en framtida koppling från E6 mot nya Barkåkra och den komplettering som diskuteras. Behovet av denna förbindelse får prövas gentemot hur bebyggelsen och trafiken utvecklas såväl inom Barkåkra som från kustsamhällena. Principerna för en sådan förbindelse studeras inom ramen för den fördjupade översiktsplanen för Barkåkra.

En ombyggnad av trafikplats Rebbelberga kommer även att påverka förhållandena längs väg 1788 mellan Hjärnarp och Munka Ljungby.



Bild 4 Trafikplatserna längs E6 inklusive reservat för den nya trafikplatsen

NY FÖRBINDELSE FÖR STADENS UTVECKLING

Trafikanalyser

Bilnätet i de centrala delarna av staden behöver alltså ses över. I dagsläget förmedlas merparten av trafiken genom de centrala delarna och över Rönne å via Landshövdingevägen, Järnvägsgatan och Nybron-Havsbadsvägen. Redan idag överstiger trafikmängderna den önskvärda nivån på dessa gator. Längs samtliga gator går det cykeltrafik och bussar. På flera avsnitt finns det behov av att korsa gatorna till fots. Fortsatt utbyggnad i väster kommer att öka biltrafikflödet ytterligare.

Till stöd för analyserna görs beräkningar för hur trafiken fördelas i en framtida situation då ny bebyggelse tillkommit såväl inom de centrala delarna som i planerade nya områden i norr och söder. Effekterna av alternativa nya förbindelser jämförs sedan gentemot de övergripande målen och den nedbrytning som gjorts för trafiksystemet.

Beräkningarna utgår från de förutsättningar som använts i tidigare genomförda utredningar och analyser, men med några justeringar där förutsättningarna har förändrats eller tydliggjorts genom fortsatt planering. Exempel på detta är de fördjupningar av översiktsplanen som gjorts för Barkåkra och Södra Ängelholm. I beräkningarna ingår bland annat 500 nya bostäder inom Stationsområdet, 150 nya inom Parallelltrapetsen, ett nytt badhus vid sjukhuset, omvandling av sjukhuset enligt Hälsostadens nyligen redovisade planer, 1500 nya bostäder i Barkåkra och att utbyggnaden av Södra Ängelholm har påbörjats både i den norra och södra delen. Utöver detta ingår nya verksamheter bland annat i Midgårdens samt en viss allmän tillväxt.

Trafikens utveckling i nollalternativet utan ny förbindelse

Den nya förbindelsen ska i första hand förmedla trafik till områdena väster om centrum och väster om Rönneå, som i detta fall utgör en barriär tillsammans med Västkustbanan och järnvägen mot Åstorp. I dagsläget finns det, som nämnts ovan, tre alternativa vägar för att nå området i väster; via Landshövdingevägen, Järnvägsgatan eller Nybron. I centrala staden finns endast en passage förbi Västkustbanan, tunneln vid Havsbadsvägen. I tabellen nedan redovisas utgångsläget och resultatet av beräkningarna för dessa gator plus Danielslundsgatan, eftersom den fungerar som infart till centrum norrifrån och som sådan kommer att påverkas i några av de alternativa sträckningarna.

Tabell 3 Trafikutvecklingen i västra delen av centrum, bilar per dygn

Gata	Nuläget 2010	Nollalternativet 2020
Landshövdingevägen	3800	5200
Järnvägsgatan	3800	4700
Nybron	7700	10900
Danielslundsgatan	3300	4300

Stadens utveckling, särskilt inom de centrala delarna av stadsområdet, innebär att biltrafiken ökar med ca 35% totalt sett för gatorna i tabellen. Trafiken ökar något mer på Nybron, ca 40%, eftersom den ligger med centralt i området och har direkt kontakt med Havsbadsvägen och dess fortsättning via tunneln under Västkustbanan. Trafiktillväxten riskerar att tränga ut de som går och cyklar över bron.

Studerade alternativ

I bilden nedan redovisas de alternativa sträckningar som studerats.

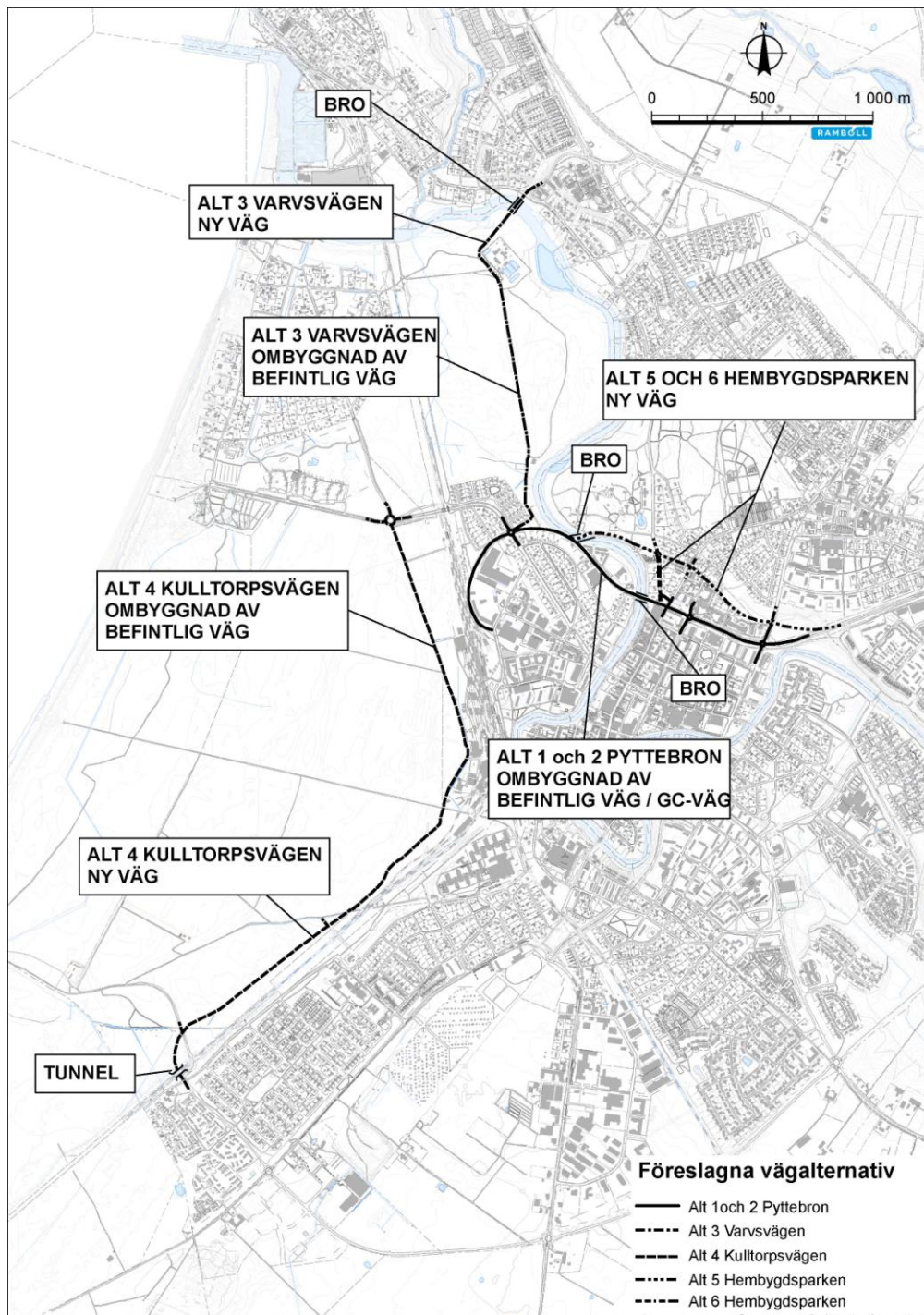


Bild 5 Studerade sträckningar för en ny förbindelse

1. Pyttebron: Överfart i Klippanvägens förlängning med oförändrad gång- och cykelbro och separat ny bro för fordonstrafik.

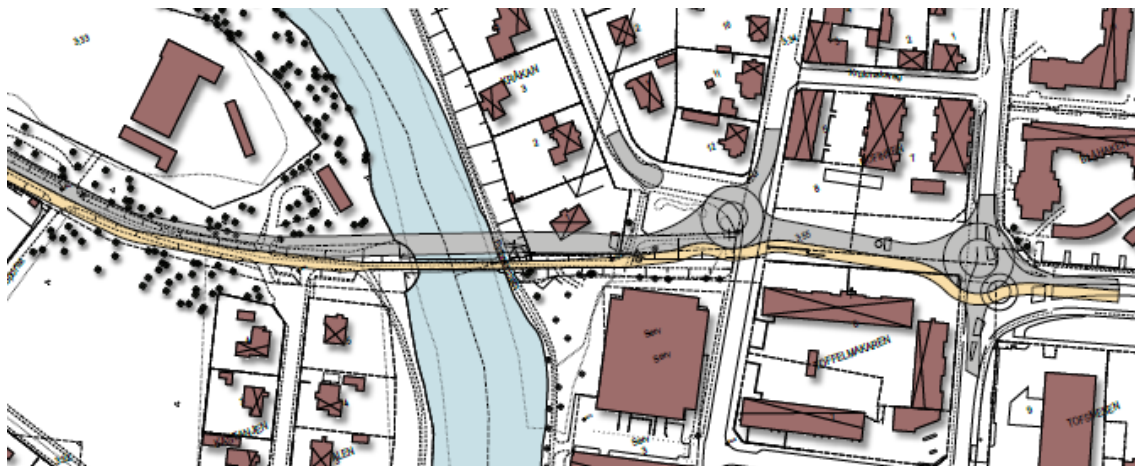
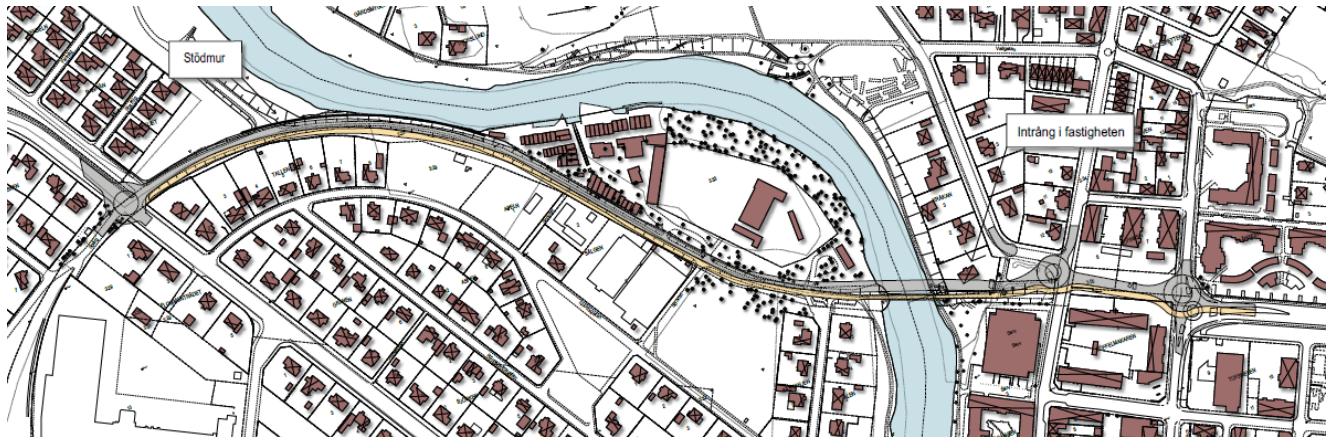


Bild 6 a och b Skiss över ny bilbro bredvid den befintliga gång- och cykelbron

2. Pyttebron: Överfart i Klippanvägens förlängning med ny bro för både gång- och cykeltrafik och fordonstrafik.

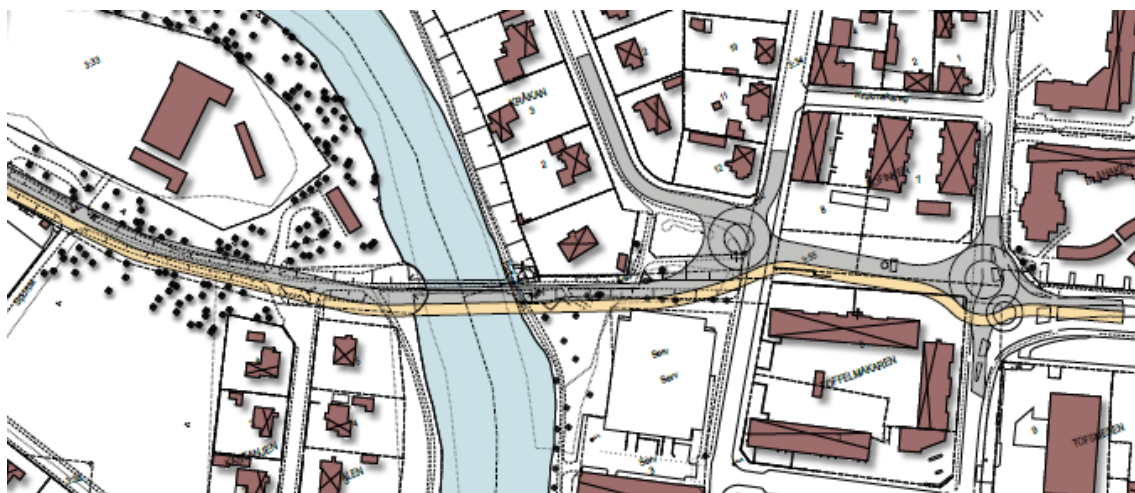


Bild 7 Skiss över ny bro med både biltrafik och gång- och cykeltrafik
(Samma sträckning som alternativet 1 i den västra delen)

3. Varvsvägen: Ny bro i Varvsvägens förlängning med fortsättning via Reningsverksvägen

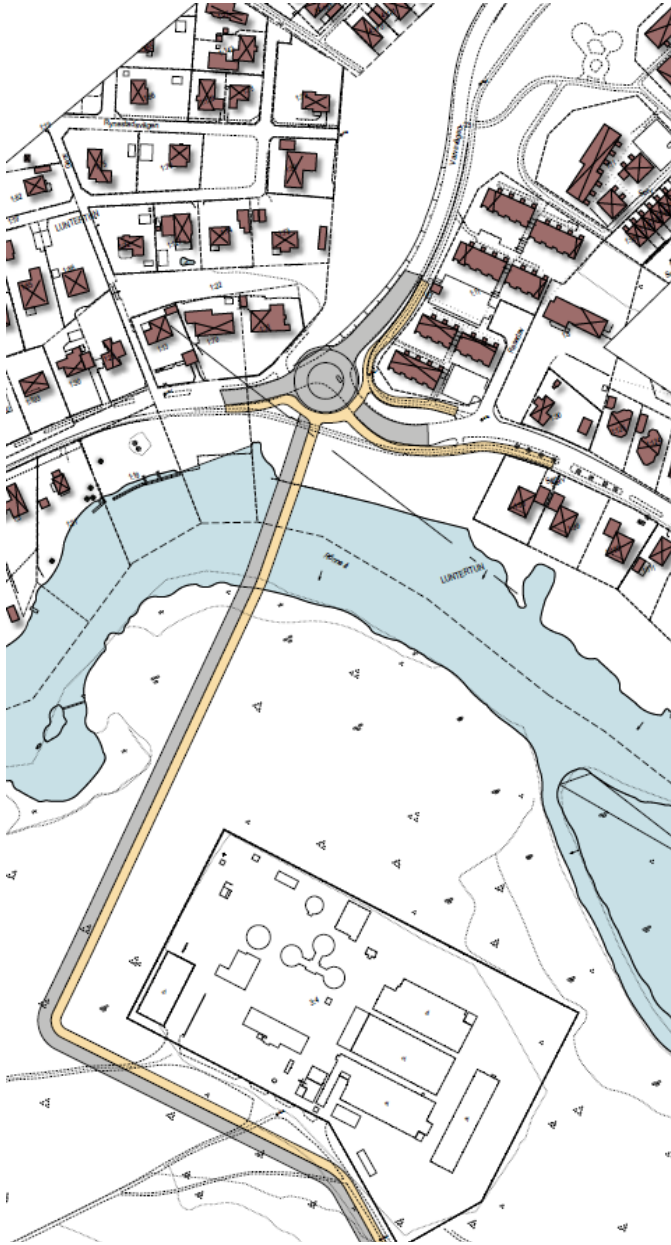


Bild 8 Skiss över alternativet i Varvsgatans förlängning

4. Kulltorpsvägen: Förbindelsen går via en ny tunnel bredvid befintlig underfart vid Kulltorpsvägen och ny väg väster om järnvägen fram till Havsbadsvägen. Sträckningen framgår av översikten i bild 5.

5. Hembygdsparken: Från Klippanvägen ny sträckning från Kungstorpsbron norr om Klippanvägen mot Margretetorpsvägen med fortsättning norr om Statoilmacken med syftning mot Vallgatan och Hembygdsparken samt ny bro vid Hembygdsparken.

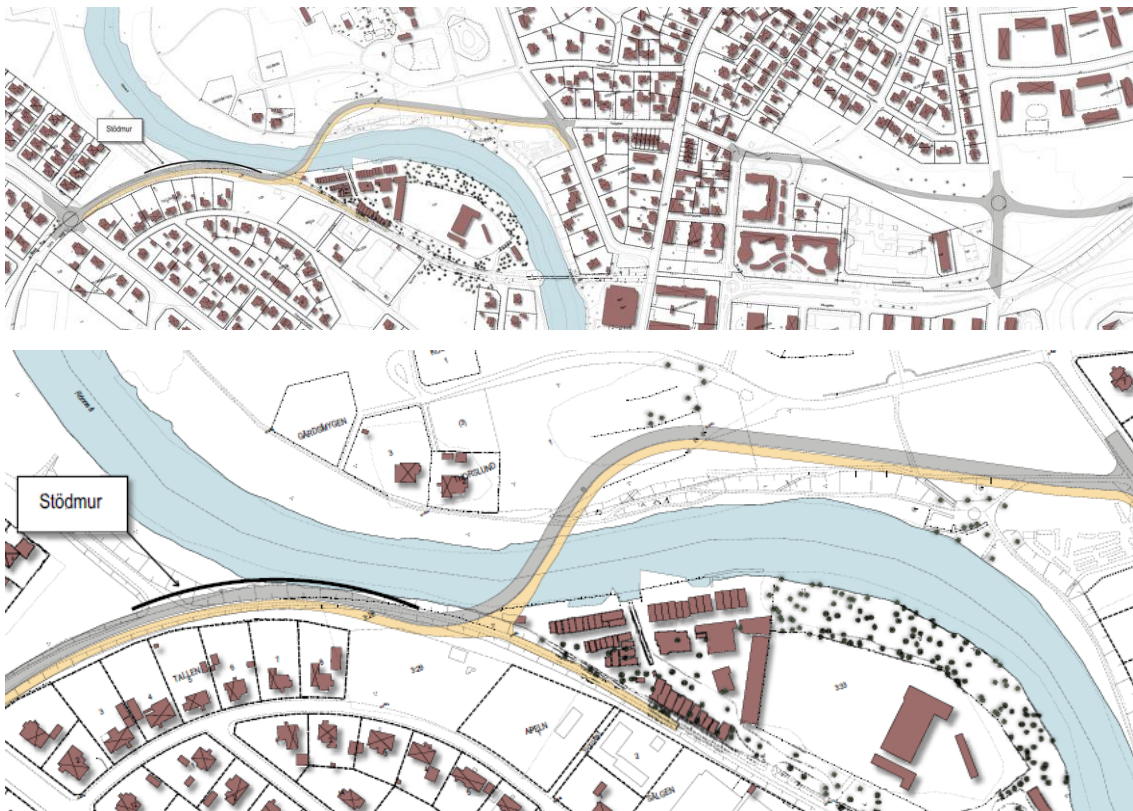


Bild 9 a och b Skiss över alternativ 5 via Hembygdsparken

6. Hembygdsparken: Från Klippanvägen via Östergatan mot korsningen Storgatan och Danielslundsgatan med fortsättning via Danielslundsgatan mot Hembygdsparkens södra del samt ny bro vid Hembygdsparken.

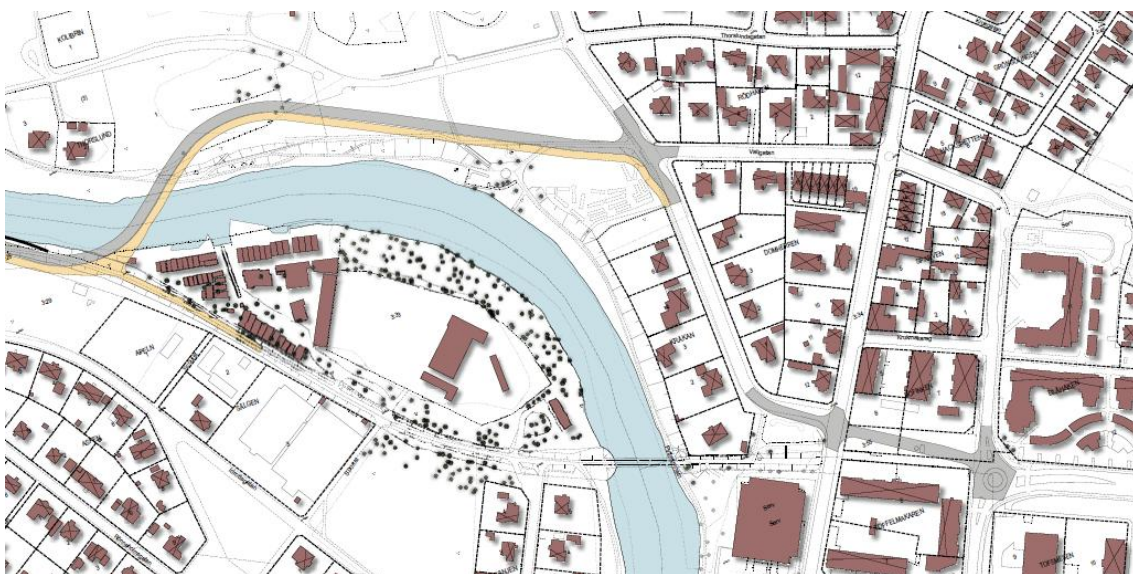


Bild 10 Skiss över alternativ 6 via Danielslundsgatan och Hembygdsparken

Effekter på trafiken

Fördelning om förbindelsen ligger vid Pyttebron, båda alternativen

Gata	Nollalternativet 2020	Alternativ Pyttebron
Landshövdingevägen	5200	5500
Järnvägsgatan	4700	5000
Nybron	10900	4800
Danielslundsgatan	4300	6000
Pyttebron	-	6100

Anm. Observera att summorna ska inte stämma mellan de två kolumnerna. Danielslundsgatan konkurrerar exempelvis med Margretetorpsvägen som ligger utanför jämförelsen.

De nya förbindelserna skapar nya färdvägar. Från söder blir det längre till den nya förbindelsen samtidigt som hastigheten sänks längs Nybrogatan-Nybron, vilket medför mindre trafikökningar på Landshövdingevägen och Järnvägsgatan. Från norr blir det närmare till den nya förbindelsen, särskilt via Danielslundsvägen som därmed får mer trafik. Förändringarna betyder samtidigt att trafiken minskar påtagligt på Nybrogatan-Nybron, 6100 bilar per dygn, samt utmed Storgatans och Östergatans norra del med drygt 2000 bilar per dygn på vardera gatan. Förhållandena illustreras översiktligt i bild 11.

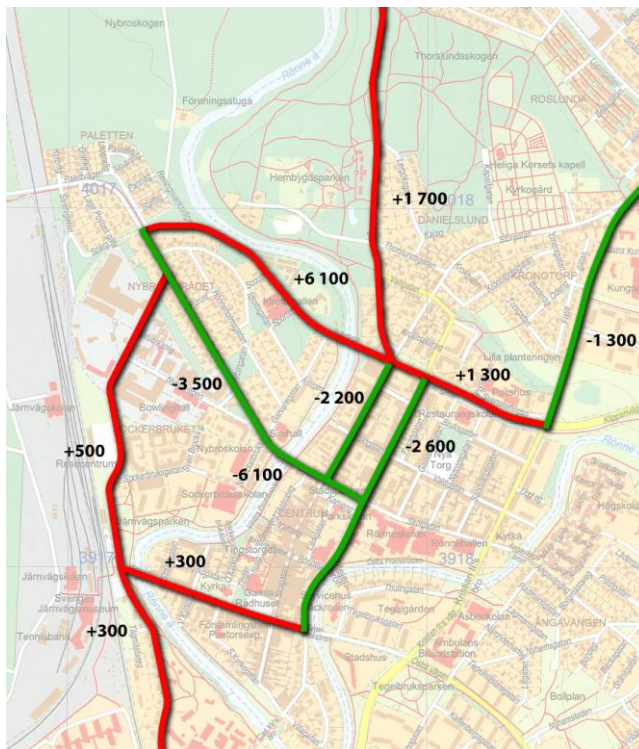


Bild 11 Trafikförändringar med ny förbindelse vid Pyttebron.

Fördelning om förbindelsen ligger vid Varvsvägens förlängning

Gata	Nollalternativet 2020	Alternativ Varvsvägen
Landshövdingevägen	5200	6400
Järnvägsgatan	4700	4100
Nybron	10900	9700
Danielslundsgatan	4300	2000
Varvsvägen på bron	-	3100

Förbindelsen vid Varvsvägen ger små förändringar i de centrala delarna. Flödet över Nybron minskar endast med 1100 bilar per dygn. Däremot väljer en stor del av infartstrafiken från norr den nya förbindelsen i stället för Danielslundsgatan. Trafikökningen på Landshövdingevägen blir nu betydligt större och innehåller bland annat övergripande genomfartstrafik från norr till de södra delarna av stadsområdet.

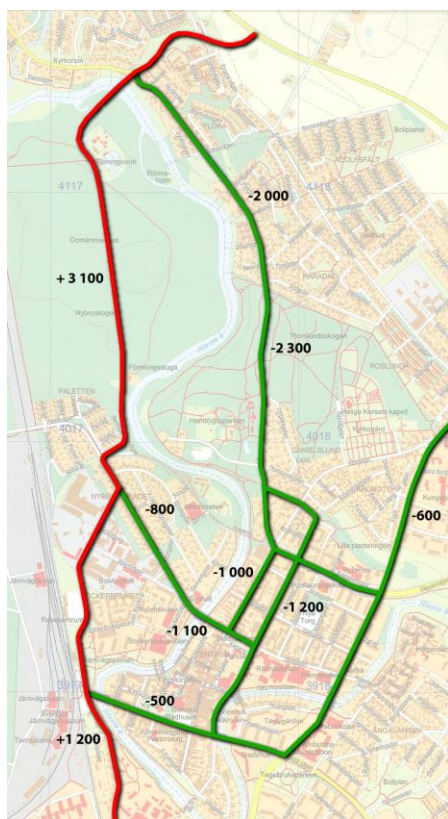


Bild 12 Trafikförändringar med ny förbindelse vid Varvsvägen

Fördelning då förbindelsen ligger vid Kulltorpsvägen

Gata	Nollalternativet 2020	Alternativ Kulltorpsvägen
Landshövdingevägen	5200	5000
Järnvägsgatan	4700	4700
Nybron	10900	10900
Danielslundsgatan	4300	4300
Vid tunneln under VKB	-	300

Förbindelsen ger mycket små förändringar i trafikmönstret.

Fördelning då förbindelsen går från Klippanvägen via Hembygdsparken

Gata	Nollalternativet 2020	Alternativ Klippanvägen-Hembygdsparken
Landshövdingevägen	5200	5500
Järnvägsgatan	4700	4900
Nybron	10900	5800
Danielslundsgatan	4300	6100
Ny bro vid Hembygdsparken	-	5000

Mönstret blir ungefär detsamma som för de båda alternativen vid Pyttebron, men förändringarna är mindre. Nybron avlastas i detta fall med 5000 bilar per dygn. Den nya förbindelsen genom Hembygdsparken får lika mycket trafik. Trafiken minskar även i detta alternativ med drygt 2000 bilar per dygn längs de norra delarna av Storgatan och Östergatan.

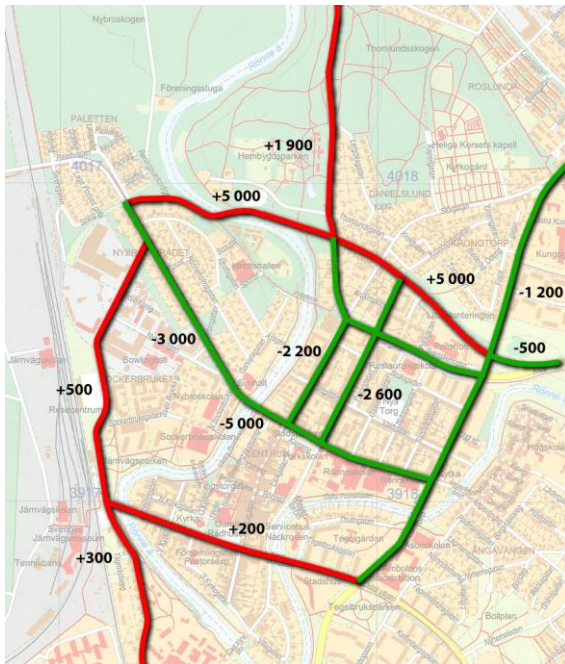


Bild 13 Trafikförändringar med ny förbindelse via Hembygdsparken

Fördelning då förbindelsen går via Danielslundsgatan och Hembygdsparken

Gata	Nollalternativet 2020	Alternativ Danielslundsgatan-Hembygdsparken
Landshövdingevägen	5200	5500
Järnvägsgatan	4700	4800
Nybron	10900	6100
Danielslundsgatan	4300	6000
Ny bro vid Hembygdsparken	-	4700

I huvudsak samma förändringar som i alternativet från Klippanvägen.

Slutsatser

Analyserna visar att det är bara sträckningarna via Pyttebron och Hembygdsparken som ger påtagliga avlastningar på Nybron och de anslutande gatorna i centrum. Dessa båda alternativ skapar därför bäst möjligheter för fortsatt utveckling av handeln i centrum, förlängning av Storgatan och för möjligheterna att röra sig till fots och med cykel i centrum. Sträckningen via Pyttebron har något bättre effekt än sträckningen via Hembygdsparken. Sträckningen via Pyttebron ger också en enkel och gen förbindelse till den planerade bebyggelsen inom Stationsområdet och till Resecentrum. Den ger också en naturlig kontakt ut mot havet för turister och besökare. Alternativen via Hembygdsparken är något sämre i dessa avseenden.

I följande tabell grupperas de olika alternativen efter deras grad av måluppfyllelse gentemot de mål som formulerats, dvs:

- Fortsatt utveckling av bebyggelse i centrala staden väster om Rönne å.
- Förbättra för handeln i centrum genom att utvidga Storgatan som gånggata och god tillgänglighet för besökare.
- Förbättrad tillgänglighet och tydligare förbindelser för turister och besökare till hav och camping.
- God tillgänglighet till Resecentrum.
- Gående och cyklister ska prioriteras i centrum.
- Hastigheterna i biltrafiknätet ska ge förutsättningar för en säker och trygg stadsmiljö och minskad påverkan på stadsbebyggelsen.

Mål	Liten eller ingen	Ganska stor	Stor
Utveckling av ny bebyggelse	3,4	5,6	1,2
Handeln i centrum	3,4	5,6	1,2
Hav, camping, turism	3,4	5,6	1,2
Rececentrum	3,4	5,6	1,2
Gående och cyklister	3,4	5,6	1,2

Alternativen 1 och 2 medför "stor" måluppfyllelse, alternativen 5 och 6 "ganska stor" måluppfyllelse. De två övriga alternativen ger ingen eller liten måluppfyllelse. De centrala lägena via Pyttebron eller Hembygdsparken ger bäst förutsättningar för fortsatt stadsutveckling i de centrala delarna av staden och är därför de alternativ som ingår i den fortsatta behandlingen av trafikplanen.

Hastigheten är generellt sett ett verksamt medel både vad gäller trafiksäkerhet, buller och prioritering av de oskyddade trafikanterna. Valet av hastigheter i biltrafiknätet kan dock göras oberoende av vilken sträckning man väljer för en ny förbindelse. Det ingår därför inte i bedömningen ovan.

Behov efter 2020

Varvsvägen

På längre sikt kan förutsättningarna förändras. Fortsatt stark utveckling i de norra delarna av kommunen kan på lång sikt motivera en kompletterande förbindelse vid Varvsvägen. Man bör dock observera att analyserna visar att det uppstår risk för en ny "västlig förbifart", dvs att trafik från norr mot söder väljer att färdas via Varvsvägen-Reningsverksvägen-Landshövdingevägen i stället för Danielslundsgatan-Kristian II:s väg.

Analyserna visar att förbindelserna via Varvsvägen och Pyttebron/Hembygdsparken till viss del konkurrerar med varandra, vilket betyder ökad kostnad och mindre nytta av den enskilda förbindelsen om båda byggs. Förbindelsen via Varvsvägen måste således motiveras av stark framtida tillväxt i de norra delarna av kommunen.

Ny förbindelse väster om Västkustbanan

Två förbindelser har studerats, se bild 14 på nästa sida. Syftet med båda är att försöka avlasta Landshövdingevägen och att nå områdena väster om Västkustbanan.

Analyserna visar att om man utgår från läge A, Kulltorpsvägen, så får förbindelsen mindre än 200 bilar per dygn, där ca 100 är ett nytillskott "hela vägen" främst riktat till målpunkter i Kulltorp och Södra Utmarken. Fartdämpning längs Landshövdingevägen ökar inte flödet nämnvärt. Det geografiska motståndet är alltför stort. Väljer man däremot att gå i läge B, Sandåkravägen, så blir förbindelsen mer attraktiv. Upptagningsområdet blir större både i söder och norr. Trafikflödet ökar till ca 1000 bilar per dygn. En viss avlastning, ca 300, uppkommer vid Landshövdingevägen. Effekten är dock inte så stor i de centrala delarna att det finns motiv att lägga en ny förbindelse via Sandåkravägen.

En ny förbindelse via Kulltorpsvägen kan däremot bli intressant för framtida utveckling väster om Västkustbanan. Redan nu kan det vid soliga sommandagar bli mer trafik via Kulltorpsvägen än vad de utförda analyserna för en vardagssituation visar, men ändå inte tillräckligt för att fram till 2020 motivera en ny väg mot Havsbadsvägen och ny planskildhet under Västkustbanan.



Bild 14 Studerade lägen för en förbindelse under Väst kustbanan

Hastigheterna i gatunätet

Hastigheten är, som sagts ovan, ett verksamt medel att förbättra trafiksäkerheten, buller och prioriteringen av oskyddade trafikanter. Risken att skadas allvarligt eller dödas minskar om hastigheten sänks från nuvarande 50 km/tim till 40 km/tim, bullernivån sjunker generellt sett med 2 dBA, det blir lättare för gående att passera en gata, särskilt för barn och äldre.

En sänkning till 40 km/tim bör därför övervägas som högsta tillåtna hastighet inom staden. Undantag dock vid skolor där 30 km/tim fortfarande bör gälla och längs infarterna till de centrala delarna av staden, där 60 km/tim exempelvis kan användas utmed Klippanvägen. Högre eller lägre hastighet kan även förekomma utmed andra delar av gatunätet. Gatunätets struktur enligt trafikplanen och lokala förhållanden får avgöra. En hastighetsplan bör därför upprättas enligt den metodik som anges i handboken Rätt fart i staden.

HUVUDNÄTETS STRUKTUR I STORT

Huvudnätets uppgift är att förmedla trafik mellan stadens olika delar och trafiken utifrån till sina resmål inom stadsområdet, såväl vardagliga resor som besökare och turister. Huvudnätet är ryggraden i stadens gatunät. Det måste fungera på ett enkelt och tydligt sätt.

Kristian II:s väg

Kristian II:s väg har en viktig uppgift som övergripande stråk genom den centrala delen av staden och är något av en ryggrad i systemet. Trafikflödet uppgår idag till mellan 9000 och 12000 bilar per dygn. Prognoser för utvecklingen på lång sikt har visat siffror på uppemot 20000 bilar per dygn, exempelvis i trafikplanen från 2003. Samtidigt anges att förändringar bör göras genom att smalna av vägen till två körfält på den södra delen och bygga om de signalreglerade korsningarna till rondeller.

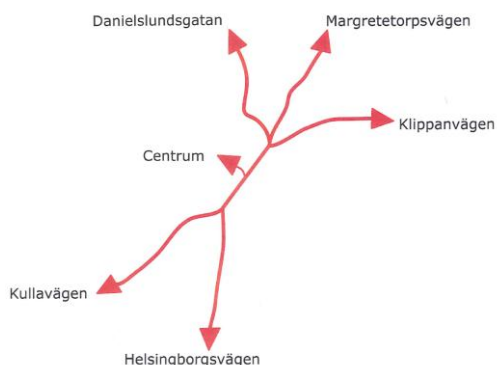


Bild 15 Kristian II:s väg som samlande stråk.

Utbyggnaden av Södra Ängelholm kommer att öka bilflödet även om man kan skapa förutsättningar för en hållbar stadsutveckling med måttfull bilanvändning. Normalt sett är det korsningarna längs ett stråk som avgör hur stort flöde som kan röra sig längs stråket. I detta fall är ändpunkterna i söder och norr avgörande tillsammans med korsningen vid Östra vägen. I söder finns en rondell, i norr planeras det för en rondell, vid Östra vägen skulle man också kunna tänka sig en rondell. Med enfältiga rondeller bör stråket kunna hantera flöden upp till ca 16-18000 bilar per dygn, till stor del beroende på hur många fotgängare och cyklister som behöver passera över stråket. Generellt sett är det inte självklart att ersätta en signalreglering med rondell. Möjligheten att prioritera går förlorad, äldre och synskadade har svårare att hantera en rondell.

Med stöd av beräkningar som gjorts skulle inte fyra körfält behövas för den södra delen. Den norra har idag bara två. Stråket bör även i fortsättningen kunna fungera som en sorts inre ryggrad i biltrafiksystemet. Frågan om korsningarnas utformning bör dock analyseras vidare, vilket kommer att ske i den utredning som påbörjats inom tekniska kontoret.

I cykelplanen redovisas förslag till ny cykelbana utmed Kristian II:s väg. Cykelbanan skulle kunna förläggas till västra delen av befintlig körbana. Detta bör vara möjligt med utgångspunkt från de beräkningar som gjorts, men detta är också en sak som kommer att belysas i tekniska kontorets utredning.

Infarterna till centrala Ängelholm

Infarterna fungerar som förmedlande länkar från det omgivande vägnätet till stadens olika delar, där centrum är en viktig, mer samlad målpunkt. Sjukhuset, verksamheter av olika slag, turistanläggningar och havet är exempel på målpunkter som ligger på olika ställen inom staden. Det är därför viktigt att trafiksystemet får en tydlig och lättorienterad uppbyggnad. Tanken är här att trafikanter som kommer in via de olika infarterna ska fångas upp av en "central fördelare", i detta fall Kristian II:s väg. Principen framgår av skissen nedan. Avsikten är att ta fram en vägvisningsplan då trafikplanen är antagen.

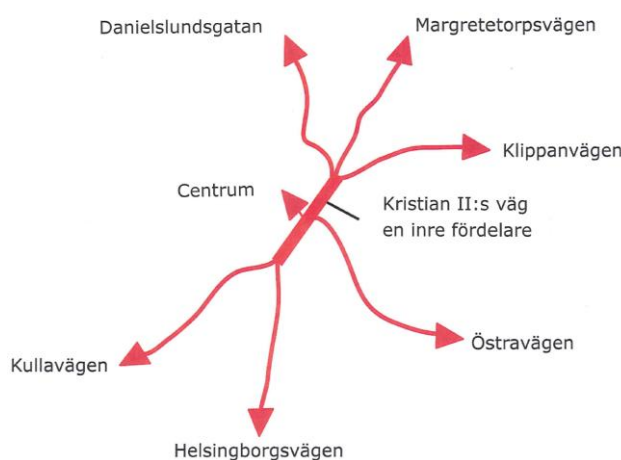


Bild 16 Kristian II:s väg och infarterna

Klippanvägen

Klippanvägen kan betraktas som något av huvudinfart till Ängelholm. Den har mest trafik av de sex gatustråk som enligt bilden ovan kan betraktas som infarter. Den kan ses som en förlängning av väg 13 och ansluter till motorvägen och Kungsgårdsleden. I öster omges den av verksamhets- och handelsområden. I väster når den fram till norra delen av centrum och "fördelaren" Kristian II:s väg.

Klippanvägen är alltså viktig för stadens funktion, men också för det intryck som besökaren får. Vägen har fyra körfält idag, vilket behövs i de östra delarna förbi Midgårdsområdet fram till Lagedatan. Därefter bör vägen kunna smaltas av till två körfält, vilket ger plats för både ny och mer stadsmässig gestaltning samt en ny längsgående cykelbana. Vid korsningen med Kristian II:s väg pågår planering för en ny rondell, som förutom sina trafiktekniska motiv även kan ge ännu ett avbrott i stråket, där karaktären byts.

Östra vägen.

Östra vägen fungerar som centruminfart och passerar både Kungsgårdsleden och Kristian II:s väg på sin väg in mot centrum, där Laxgatan och Järnvägsgatan tar vid. Vägen har två körfält idag och behöver inte fler. I detta fall handlar det mer om lämpliga korsnings-utformningar och hur gatan ska gestaltas.

Midgårdssområdet

I planeringen för Midgårdsområdet har olika lägen för en ny anslutning till Kungsgårdsleden diskuterats. Valet av läge har inte bara koppling till hur Midgårdsområdet ska trafikförsörjas utan också till kommande utbyggnad av området mellan Midgården och Margretetorpsvägen. Den nya bebyggelsens utformning kommer att behandlas i fortsatt planarbete.

Väster om Kungsgårdsleden bör nya anslutningar prövas både mot Margretetorpsvägen och Kungsgårdsleden. En direkt koppling till Kungsgårdsleden gör det lättare att nå området från söder, vilket minskar belastningarna från tillkommande trafik på det befintliga gatunätet söder om den nya bebyggelsen.

Även för verksamheterna öster om Kungsgårdsleden kan nya anslutningar prövas både mot Margretetorpsvägen och Kungsgårdsleden.



Bild 17 Tänkbara lägen för nya anslutningar till Kungsgårdsleden och Margretetorpsvägen

TRAFIKNÄTET I CENTRUM

I de centrala delarna av staden pågår sedan flera år en omfattande stadsomvandling, som förutom ny bebyggelse även inrymmer upprustning av den offentliga miljön och områdena längs Rönne å. Bilden nedan illustrerar tänkbara omvandlingsområden framför allt väster om Rönne å. Inom några områden pågår ombyggnader, inom andra pågår förberedande planering. Bilden illustrerar också hur den framtida gatustrukturen kan byggas upp för att svara upp mot de behov som de nya områdena ställer.

Det är i detta sammanhang som den nya förbindelsen kommer in. Den ingår som en del av det lokala gatunätet, men erbjuder också en lättorienterad väg för besökare på väg till havet eller till resecentrum, Hälsostaden och andra besöksmål i de centrala delarna. Förbindelsen ska också bidra till att såväl befintlig som nyskapad trafik kan fördelas på fler gator. En grundtanke bakom det nya gatunätet är att erbjuda mer plats för gående och cyklister utan att för den skull utestänga bilen. Den nya förbindelsen illustreras här med sträckning via Pyttebron eftersom analyserna visar att den sträckningen uppvisar bäst effekt och bästa målpåfyllelse.

Bilden illustrerar och de nya möjligheter som skapas för de som går och cyklar. Det befintliga stråket behålls, längs Nybron och Havsbadsvägen kan ett genomgående stråk skapas med förlängningar både mot havet och områdena i öster. En ny gång- och cykelbro föreslås mot Hembygdsparken.

Den nya förbindelsen måste anpassas till det grönstråk som den går genom och omgivande bebyggelse. Likaså måste möjligheter skapas att från bron nå ner till promenaderna utmed Rönne å. Inom ramen för trafikplanen har preliminära studier gjorts för att få ett grepp om de krav som kan ställas. Bilderna nedan ska ses som exempel på hur förbindelsen kan utformas genom parken.



Bild 18 Exempel på hur den nya förbindelsen skulle kunna se ut då den passerat Rönne å, västerut

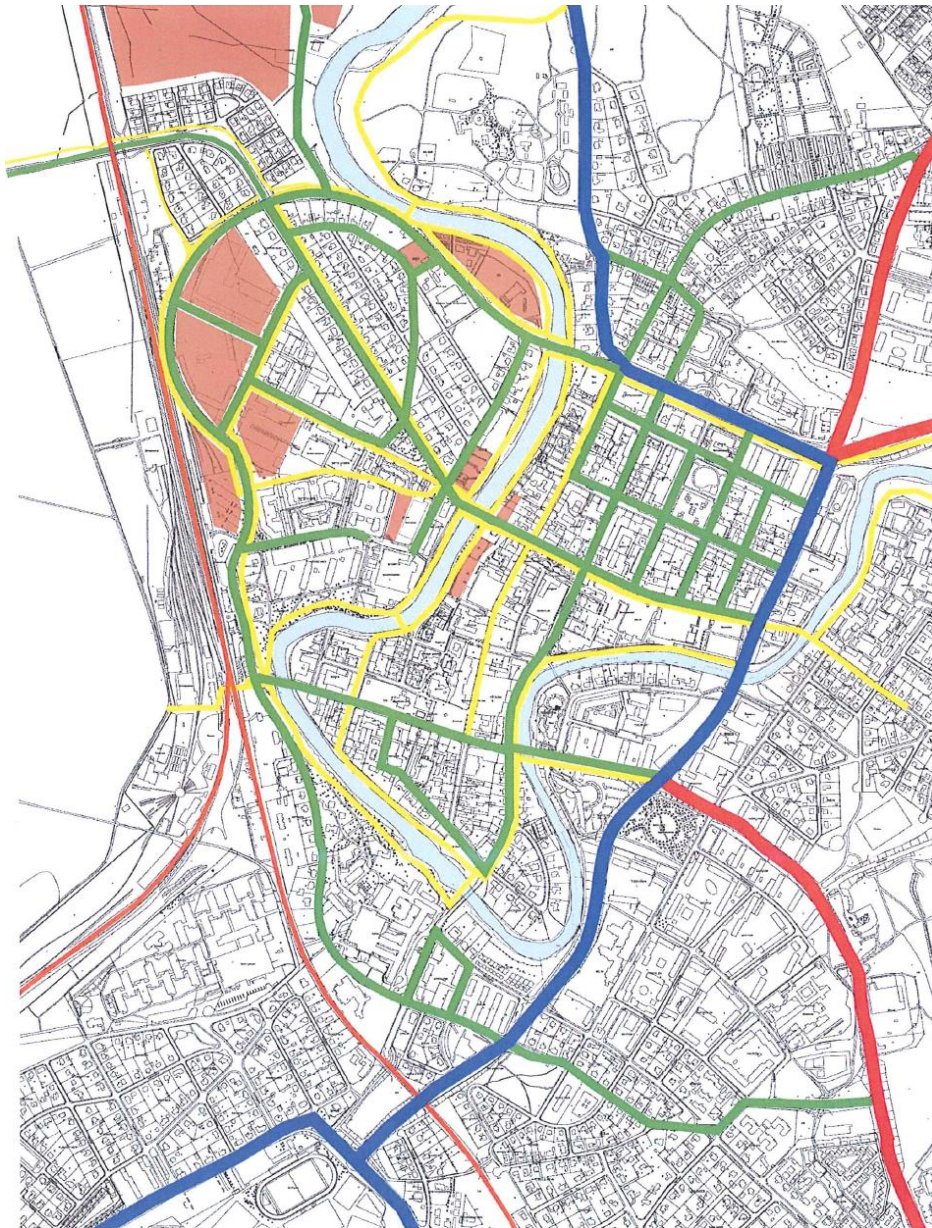


Bild 19 Principutformning av bilnätet i centrum

Den **röda** färgen visar vilka gator som fungerar som genomfarter eller infarter.
Blått visar gator som ingår i det centrala uppsamlande stråket.
Grönt visar på gator och nätverk med mer lokal, finmaskig karaktär.

GATU- OCH VÄGFRÅGOR I SÖDRA ÄNGELHOLM OCH BARKÅKRA

Södra Ängelholm

Planering pågår för en utbyggnad av Ängelholms södra delar. Planarbete pågår för ny bebyggelse inom "Porten" och arbetet med att ta fram en fördjupning av översiktsplanen för ett större område söder om Porten.

Bilden nedan illustrerar hur den nya bebyggelsestrukturen kan se ut och hur de olika delarna kan anslutas till gatunätet. Området ansluts till Kullavägen i väster, Helsingborgsvägen/väg 107 i öster samt till Kungsgårdsleden. Ett uppsamlande stråk löper genom områdets mitt. Avsikten är att det ska fungera för angöring till bebyggelsens olika delar och som cykelstråk. Genomgående trafik försvåras genom olika typer av fartdämpande åtgärder. Delar av stråket kan exempelvis utformas som gångfartsområden.

Kullavägens funktion som infartsväg tonas ner till förmån för nya anslutningar och en bättre kontakt mellan den nya bebyggelsen och Södra Utmarken. Fartdämpningar anläggs där oskyddade trafikanter kommer att korsa gatan. Området får tre nya anslutningar till Kungsgårdsleden, samtliga i form av rondeller. Vid samtliga rondeller utförs fartdämpning i syfte att säkra de oskyddade trafikanternas möjligheter att korsa Kungsgårdsleden i plan. Detta gäller särskilt för rondellen "i mitten", där det centrala cykelstråket korsar Kungsgårdsleden.

Åtgärderna på detta avsnitt av Kungsgårdsleden förväntas inte påverka ledens övergripande funktion nämnvärt. Tvärtom är ambitionen att leda ut så mycket biltrafik som möjligt till Kungsgårdsleden för att utnyttja den övergripande funktionen.



Bild 20 Skisserad struktur för Södra Ängelholm

Barkåkra

Inom ramen för den fördjupade översiktsplanen pågår bland annat studier av hur biltrafiknätet bör byggas upp. Avsikten är att använda väg 1710 som ett huvudstråk genom området. Vägen planeras längs en delsträcka att omgestaltas med bebyggelse av bykaraktär. Farten måste vara låg, trafikflödet måste begränsas så mycket som möjligt för att öka säkerheten och begränsa barriäreffekten.

Detta ställer krav på hur det nya området byggs upp och hur vägnätet som helhet kan byggas upp. En grundläggande tanke är att styra ut så mycket som möjligt av trafiken från Bjäre till väg 105. Tidigare beräkningar visar att den trafiken uppgår till 2000 à 2500 bilar per dygn. Viktigt är också att tillfarterna till utvecklingsområdet Valhall Park utformas så att trafiken på bygatan begränsas.

Den sammanlagda utvecklingspotentialen är stor inom Barkåkra, Valhall Park och Vejbystrand. Den nya stationen och attraktiv busstrafik kommer att minska bilresandet, men biltrafiktillväxten kan ändå bli stor. Beredskap måste därför finnas för avlastande förbindelser. I planarbetet studeras därför alternativa lägen för en ny koppling till E6. I pågående planering för området Tvärbanan behandlas frågan om en kompletterande förbindelse norr om flygplatsen. Förbindelsen behövs även som tillfart till det nya området. Främst för de som ska arbeta där. Den tunga trafiken får tillfart norrifrån via trafikplatsen vid Hjärnarp.

I bilden nedan illustreras hur vägnätet skulle kunna byggas upp inklusive en markering för en ny trafikplats vid E6.

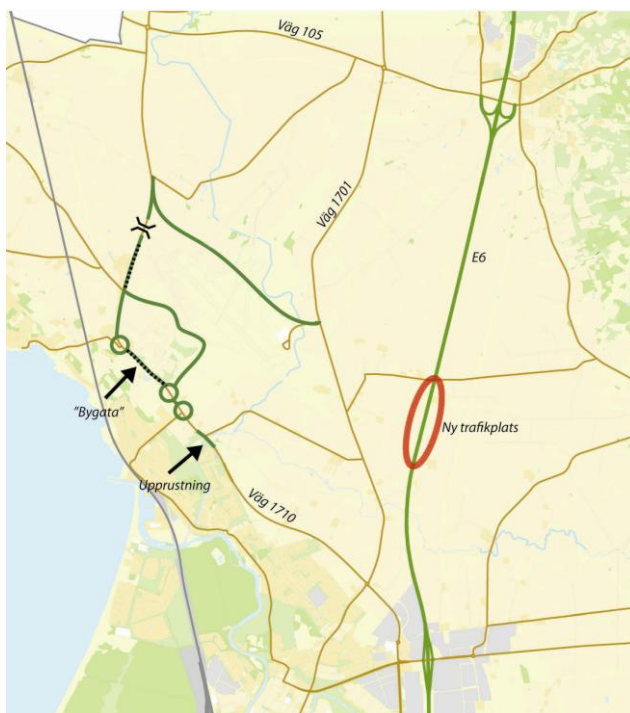


Bild 21 Vägsystemet runt Barkåkra och Valhall Park

PARKERING

Parkering är en viktig del i biltrafiknätet. Tillgången på parkeringsplatser avgör i stor utsträckning vilken tillgänglighet som ett område har. Genom taxor och tider kan olika ändamål prioriteras. Korta tider gynnar exempelvis besöksparkeringen genom att omsättningen ökar på attraktiva platser.

I början av 2000-talet genomfördes ett par parkeringsstudier, dels en analys av parkeringssituationen i centrum, dels ett förslag till parkeringsnorm för den nya bebyggelse som påbörjades inom Sockerbruksområdet. Båda studierna genomfördes i samarbete med fastighetsägare och näringsliv.

Nu har ett nytt gemensamt arbete dragits gång tillsammans med näringslivet. Det gemensamma arbetet bör utmynna i ett förslag till parkeringspolicy för kommunen, där en gemensam syn på taxor och tider etableras och där ett samarbete kommer till stånd när det gäller användningen av såväl nya som befintliga anläggningar. Policyn bör även omfatta en ny parkeringsnorm som reglerar behovet av parkeringsplatser inom kommunens olika delar. Parkeringsnormen lägger grunden till hur ansvaret för parkeringen ska regleras.

Trafikverket, Skånetrafiken m fl har genomfört en gemensam utredning kring behovet av pendlar- och samåkningsparkeringar. För Ängelholms del anges ett behov på 163 nya platser i anslutning till stationen. Utöver detta kan ungefär 30-40 platser behövas vid nya Barkåkra.

I dagsläget finns ca 150 väl använda platser som markparkering på centrumsidan. Enligt en undersökning som tekniska kontoret gjort kommer ungefär 70% av de som parkerar från Ängelholms kommun, varav ungefär hälften från staden. Från Båstads kommun kom 23, från Jonstorp 5 stycken. I övrigt kan man hitta enstaka bilar från områden utanför regionen. Frågan är om detta är rätt utformning för framtiden, särskilt med det nya behov som redovisats. Det finns möjligheter att förlägga en större pendlarparkering med ca 200 platser väster om stationen.

I centrum finns parkeringshus vid Hemköp och under mark i kvarteret Duvan respektive Påfågeln. Kommunen studerar just nu i samverkan med fastighetsägarna en förbindelse under mark mellan dessa båda anläggningar (tunnel under Storgatan). Ytterligare ett parkeringsdäck planeras i kvarteret Falken. Avsikten är att öka tillgängligheten för besökare till centrum.

Samåkningsparkeringar bör ligga i de yttre delarna av bilnätet, exempelvis i anslutning till Kungsgårdsleden. I dagsläget finns en sådan vid Östra vägen. Det anges inget ökat behov i Vägverkets studie. Behovet av ytterligare lägen får studeras i fortsatt planering.

I många städer dyker frågan om infartsparkering upp. I mellanstora och mindre städer kan funktionen av infartsparkering ifrågasättas. Om en sådan parkering ska fungera så bör den ligga inom behagligt gångavstånd från city. Parkeringen vid Stadshuset är exempel på en bra infartsparkering för centrum i Ängelholm.

HUR KAN CYKELTRAFIKEN UTVECKLAS

En grundlig genomlysning har gjorts av cykelnätet i Ängelholm, såväl inom staden som omkringliggande tätorter. Resultatet av arbetet finns i den nyligen antagna cykelplanen. För helhetens skull redovisas här viktigare delar av cykelplanen.

Nuläge

I Ängelholm finns det idag 3 olika typer av cykelvägar (*gång- och cykelväg*, *cykelbana* och *cykelfält*) samt cykel i blandtrafik.

Gång- och cykelväg (GC-väg) – Väg som är avsedd för gång- och cykel trafik, samt trafik med moped klass II. Friliggande med skyddszon mot körbana för motorfordon. Denna typ av väg är alltid dubbelriktad.

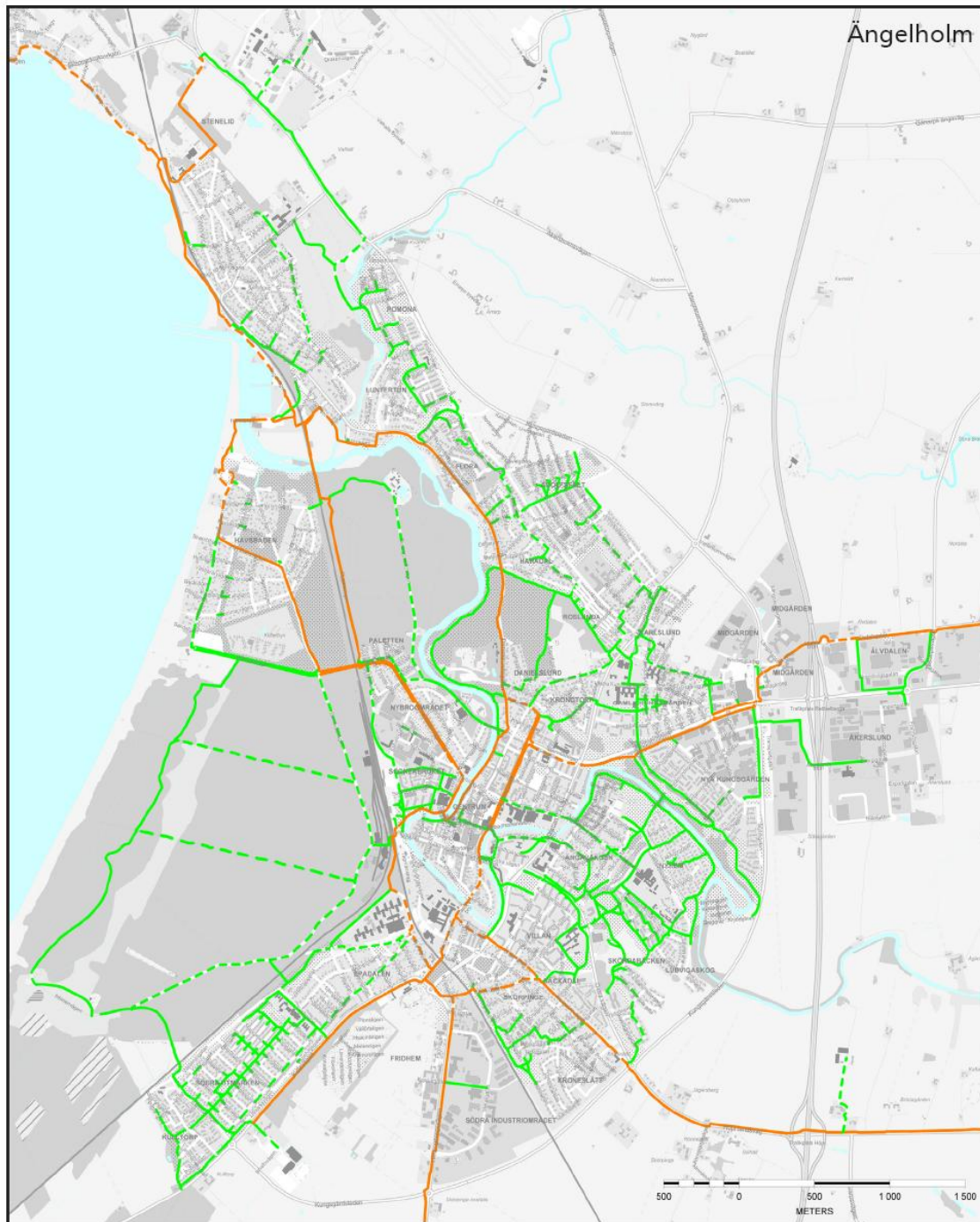
Cykelbana – Väg som är avsedd för cykeltrafik och trafik med moped klass II. Cykelbana anläggs som dubbelriktad eller enkelriktad och avskiljs från motorfordonstrafik genom förhöjning med kantsten eller annan fysisk anordning eller genom sidoförflyttning från körbanan. Cykelbana kan användas på gator där utrymmet är begränsat.

Cykelfält – Är ett särskilt körfält som genom vägmarkering är anvisad för cyklande och förare av moped klass II. Cykelfält avmålats som ett särskilt enkelriktat fält i vägbanan och markeras med cykelsymboler.

Blandtrafik – Cykeltrafik hänvisas till körbanan tillsammans med motorfordonstrafik. Denna typ av väg är inte en "cykelväg" utan bara en sista lösning för cyklisterna. Där blandtrafik markeras på karta, bör hastigheten inte vara högre än 30 km/h, och antalet fordon bör inte överstiga 5000 bilar per dygn.

I bild 21 kan man se cykelvägarna uppdelade i vanliga cykelvägar (gröna) och de cykelvägar som bedöms tillhöra genomfartsstråk (orange). Spridningen av cykelvägar är förhållandevis jämn över Ängelholms tätort. Men det finns fortfarande delar av staden som skulle må bra av en bättre sammankoppling. I bilden kan man också utläsa hur omgivande orter förbinds med staden. Även längs dessa stråk finns ett antal glapp samt att vissa andra förbindelser helt saknas. De flesta cykelvägar som går mellan de omkringliggande orterna har Vägverket som väghållare.

Säkerheten på cykelvägarna har mycket att göra med att se och att synas. Det är även viktigt att cyklisterna kan trafikreglerna och vet vem som har företräde i olika trafiksituationer. Även trygghet på cykelvägarna har att göra med att se och att synas. Man måste kunna överblicka platsen man rör sig på och man måste kunna känna att det finns människor i närheten. Både ur trygghets- och ur säkerhetssynpunkt är det viktigt att det finns tillräcklig belysning längs cykelvägarna.



Teckenförklaring

- GC-väg
- - - GC-väg - Blandtrafik
- GC-väg - Genomfart
- - - GC-väg - Genomfart - Blandtrafik

Bild 22 Det nuvarande cykelnätet inom staden

Bilden som följer visar att olyckorna mellan bil och cykel har varierat mellan 10-20 per år under de senaste åren. Möjligen kan man skönja en viss minskning under de senaste åren. Under denna period har antalet singelolyckor ökat, likaså kollisionerna mellan cyklister, även om antalet rapporterade olyckor är litet. Detta talar för att man måste ägna större uppmärksamhet åt cykelnätets standard, både vad gäller utformningen i alla dess detaljer och hur cykelvägarna sköts.

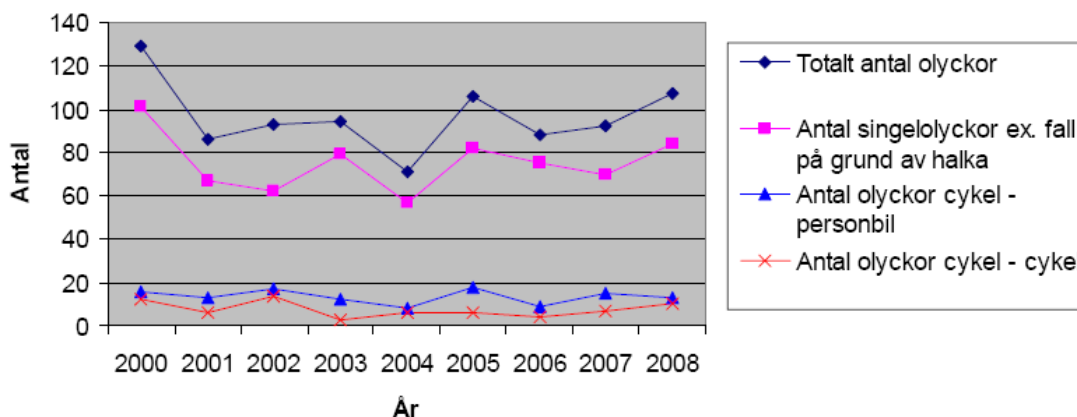


Bild 23 Cykelolyckor i Ängelholms kommun enligt STRADA

Idag finns det ingen cykelvägvisning för cykeltrafiken i kommunen. De få skyltar som finns är främst sådana som visar vägen på de cykelvägar som byggts av Vägverket. Ett övergripande helhetsgrepp, framförallt för cykelvägvisningen, men även för markeringar i vägbanan behövs, både för att förenkla och för att visa att kommunen är en helhet.

Framtid

Inför arbetet med cykelplanen formulerades följande vision:

Cykelvänliga Ängelholm – att möjliggöra för livet utan bil!

I visionen arbetar man bort Ängelholms kommuns bil-image och gör det möjligt för allmänheten att klara av sin vardag utan att behöva använda sig av bilen. Man ser även att cykeln blir en naturlig del av vardagen och att säkerhet, tydlighet och enkelhet präglar cykelvägnätet.

Alla kommuninnevånare har inte tillgång till bil, det är alltså fråga om att alla som använder sig av cykeln i vardagen ska klara av att nå dit man vill på säkra och enkla cykelvägar med tydlig vägvisning. Om man får allmänheten att välja bort bilen som transportmedel, till förmån för cykeln, kan man minska koldioxidutsläppen, man ökar människors hälsa då de rör sig mer i sin vardag och kommer även åt den ekonomiska aspekten. Ekonomiskt för personen som väljer bort bilen och slipper bensinkostnaden och ekonomiskt för det offentliga, då cyklisten förbättrar sin hälsa och inte blir en belastning för sjukvårdssystemet.

Bilen tar upp mycket plats i staden, både med vägar och parkering. Satsar man istället på att cykeln tar del av detta utrymme, kommer det att leda till en mer attraktiv stadsmiljö.

Med utgångspunkt från visionen formulerades sedan följande målsättningar:

För att målsättningar ska kunna uppnås behöver de vara rimliga och för att man ska veta om de har uppnåtts behöver de vara mätbara. Men, det är svårt att säga hur man ska mäta sådant som säkerhet och trygghet. Olyckor och otrygghet kan troligen förebyggas, men det är svårt att veta om resultatet har berott på insatserna som gjorts eller om de berott på andra faktorer.

- Cyklandet i Ängelholms kommun skall öka med 5 % till 2014 och med 10 % till 2019
- Säkerheten och tryggheten för cyklister skall förbättras och antalet olyckor ska minska. Även konsekvenserna för olyckorna ska bli lindrigare och användandet av cykelhjälm ska öka.
- Motivationen och kunskapen hos kommuninneboarna ska öka, så att de lättare väljer cykel före bil och cykelvägarna trafikeras av flera olika trafikantgrupper. Detta görs genom att starta minst ett nytt informations- eller attitydförändrande projekt varje år fram till 2014.
- Skapa ett kommunövergripande nät av primära och sekundära cykelförbindelser som genomkorsar och förbinder tätorterna. Cykelvägnätet ska på ett tydligt sätt leda till målpunkter så som skolor, arbetsplatser och handel.

Nätet i bild 26 längre fram i rapporten kan ses som ett exempel på hur det framtida cykelnätet inom staden bör se ut enligt cykelplanen. Bilden visar egentligen vad som enligt arbetsrapporten bör byggas under perioden 2015-2029. Läger man detta till det som "finns" 2015 så får man nätet som helhet. Man kan dock se att det finns två påtagliga luckor, cykelnäten i Barkåkra och Södra Ängelholm. För båda dessa områden pågår planering i form av fördjupade översiktsplaner. Först när dessa är klara blir bilden över helheten klar.

Man kan dock se att de förslag som ingår i cykelplanen fram till år 2019 innebär att cykelnätet hänger ihop och att nya sammanhängande cykelstråk kommer till bland annat längs infartsvägar som Klippanvägen och Östra vägen samt längs den "inre fördelaren" Kristian II:s väg. Dessa nya stråk illustrerar ambitionen att erbjuda cyklisterna egna utrymmen längs de stråk där biltrafiken går, dvs att samla trafikslagen till gemensamma stråk, vilket om inget annat främjar tryggheten och genheten i cykelnätet.

Förutom förslag till nya länkar i cykelnätet innehåller cykelplanen även

- principer för utformning av cykelbanor och cykelvägar, tunnlar mm
- förslag till informationsinsatser och attitydförändringar
- att förbättra cykelvägvisningen
- uppföljning genom räkningar mm.

HUR KAN BUSSTRAFIKEN UTVECKLAS

Nuläge

Det nuvarande busslinjenätet består av två linjer, den ena, linje 2, närmast av regional karaktär, den andra, linje 1, av "småstadskaraktär", dvs en linje med krokig sträckning och stora enkelriktade slingor i de yttre delarna.

Trots detta har resandet ökat kraftigt, mer än fördubblats sedan år 2000. Men ekonomin i trafiken är svag. Det behövs fler resenärer för att trafiken ska kunna utvecklas. Med tanke på kommunens ambitioner att växa så borde det vara möjligt att åstadkomma ett mer "stadsmässigt" bussnät, vilket också är angeläget då målsättningen är att skapa förutsättningar för en hållbar stadsutveckling.



Bild 24 Nuvarande busslinjenät inom staden

Framtid

De nya bebyggelseområdena som planeras pockar på förbättrade linjer i alla väderstreck. Nätet i bilden nedan illustrerar hur ett nät skulle kunna byggas upp för att svara mot de framtida ambitionerna. Hyggligt gena linjer, alla når centrum och stationen. De exakta linjesträckningarna måste diskuteras närmare med Skånetrafiken. En sådan diskussion har förts i arbetet med fördjupningen för Södra Ängelholm, vilket lett fram till den princip som redovisas i bilden. I fördjupningen för Barkåkra pågår samma typ av diskussion, där tillgängligheten till den nya stationen är en viktig fråga.

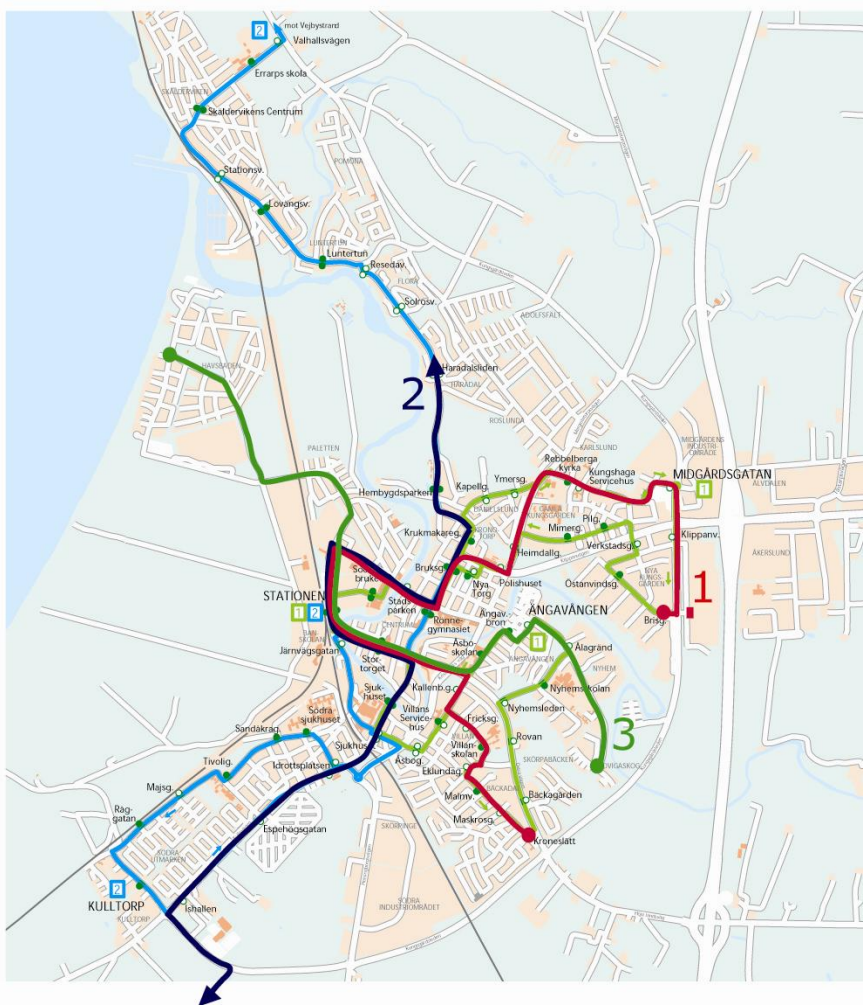


Bild 25 Skiss till framtida busslinjenät inom staden

De regionala bussarna från söder fortsätter att gå längs Helsingborgsvägen och Kullavägen. Linje 1 rätas ut och får en rak, central sträckning längs Kullavägen för att möjliggöra en förlängning till de yttre delarna av området Södra Ängelholm. Enligt Skånetrafikens beräkningar tycks det finnas en möjlig samhällsekonomisk lönsamhet i en ny planskild bussförbindelse under järnvägen mot Åstorp. Förbindelsen ska användas av både regionala bussar och linje 2.

HUR KAN MAN SKAPA EN GÅNGVÄNLIG STAD

När det gäller gångtrafiken så är det svårt, ja nästan omöjligt, att peka ut ett sammanhängande nät av samma typ som för de andra trafikslagen. Fotgängaren prioriterar genheten mycket starkt, vilket syns i de stigar som många gånger trampas upp på gräsmattor och grönytor. De vardagliga förflyttningarna är ofta en del av en resa med annat färdmedel, ibland handlar det om motion eller rekreation.

Nätet består av gångbanor, gång-och cykelvägar, ibland av lokalgator eller vägrenar. Genhet, lutningar och orienterbarhet är viktigt, likaså säkerhet och trygghet. Möjligheterna att passera en gata eller röra sig längs en gata begränsar ofta tillgängligheten, inte minst för barn och äldre. Låga hastigheter och små flöden ökar fotgängarens rörelsemöjligheter.

Den som går upplever staden och stadslivet på ett närmare och tydligare sätt. Kvaliteter som bidrar till upplevelsen kan vara särskilt viktiga att upprätthålla i stadens centrala delar. Sammanhängande områden och trivsamma miljöer gynnar både möjligheterna att röra sig till fots och stadslivet som sådant. Under de senaste åren har ett sådant utvecklingsarbete dragits igång för Storgatan och Rönne å med omnejd. Trafikplanens förslag för bilnätet i de centrala delarna innebär en fortsättning av detta arbete där centrum som helhet och årummet ses som ett sammanhängande gångområde.

FÖRSLAG FÖR BILTRAFIKEN

Mål

Gatunätet som helhet ska erbjuda god tillgänglighet till stadens olika delar

Gatunätets utformning ska ge utrymme för andra trafikslag, bland annat ska hastigheten (tempot) anpassas till säkerheten och framkomligheten för gående och cyklister

Gatunätet ska byggas upp på ett utvecklingsbart sätt genom strategiska reservat

Utformning

I bilden 25 på nästa sida redovisas gatunätets uppbyggnad. Nätet innehåller tre nivåer, där **den röda färgen** visar vilka stråk som fungerar som genomfarter eller infarter.

Kungsgårdsleden har en viktig övergripande funktion som yttre fördelare (ringväg) för trafikutbytet mellan stadens olika delar i norr och söder. Den ingår också i det regionala vägsystemet som väg 107. Delen mellan Kullavägen och Helsingborgsvägen är nedtonad till förmån för anslutningar till det kommande området Södra Ängelholm.

Infart till staden kan ske via sex gatustråk, där Östra vägen och Klippanvägen har funktionen av huvudinfarter.

Den blå färgen visar på uppbyggnaden av ett centralt fördelande stråk som samlar upp inkommande trafik och fördelar ut den till olika områden, huvudsakligen i den centrala delen av Ängelholm.

Den gröna färgen visar på gator och nätverk av mer lokal, finmaskig karaktär. De behövs för att gatunätet ska fungera och skapa tillgänglighet till stadens alla delar. Gatunätet i centrum har just denna funktion. För denna typ av gator är gestaltningen och anpassningen till gående och cyklister extra viktig. Vissa stråk måste användas för busstrafik, de får därför lite större mått så att bussen kan ta sig fram på ett rimligt sätt.

Gatunätet består huvudsakligen av tvåfältiga gator, dvs ett körfält i varje riktning. Undantag är främst yttre delen av Klippanvägen. Vid korsningar kan fler körfält behövas, vilket får prövas från fall till fall.

I bild 21 visas inga hastigheter kopplande till de olika funktionerna. Frågan om ändringar får tas upp i en kommande studie då huvudnätets funktion lagts fast.



Bild 26 Bilnätets utformning

FÖRSLAG FÖR CYKELTRAFIKEN

Ny cykelplan

Cykelplanen som antogs under 2010 innehåller inte bara förslag till nya länkar och andra typer av fysiska åtgärder. I planen lämnas även förslag på "mjuka" insatser som kan främja ett ökat cyklande. Cykelplanen ligger till grund för utvecklingen av cykelnätet och cykeltrafiken och avses hållas levande och aktuell genom årliga uppföljningar, som sedan får avgöra behovet av revidering.

Utformning av cykelnätet

I trafikplanen bör trafiknäten för de olika trafikslagen kunna utläsas. Cykelnätets utformning måste samspela med de övriga nätens uppbyggnad. Exempelvis är det viktigt att cykelnätet är "tätare" än bilnätet så att nätet blir tillräckligt gent och attraktivt. Bilden på nästa sida illustrerar hur de övergripande förbindelserna, cyklisternas huvudnät, skulle kunna se ut.



Bild 27 Principutformning av huvudcykelnätet inom staden

FÖRSLAG FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN

Resecentrum, stationen

Resvaneundersökningen från 2007 visar att 75% av resorna med kollektivtrafik sker utanför kommunen. Man ser också att tågen är attraktiva för de som behöver pendla till arbete, utbildning och service på andra orter. Stationen är således en viktig resurs för stadens utveckling och för trafiken. Bangården i Ängelholm har precis blivit ombyggd med positiva omdömen som följd från de som reser. Nu återstår att arbeta vidare med parkeringsfrågorna för cyklar och bilar samt att skapa bra tillfarter för de som på olika sätt tar sig till stationen. Frågan om en ny pendlarparkering på västra sidan om stationen måste studeras vidare i fortsatt planering tillsammans med fastighetsägaren Jernhusen. Utformningen av bussnätet och cykelnätet har också stor betydelse för utveckling av stationen.

Bussnätet inom staden

Fler måste välja att åka buss om resandet med bil ska kunna minskas. För att uppnå detta måste bussnätet utvecklas inom stadsområdet, vilket i sig förutsätter ett ökat resande eftersom trafikekonomin är för svag i dagsläget. Alltså är man inne i något av en ond cirkel.

Den fortsatta planeringen bör inriktas på att i samarbete med Skånetrafiken utveckla dagens busslinjer. De principer som skisserats i trafikplanen bör vara vägledande för arbetet. Viktigt är att samtliga busslinjer får bra kontakt med målpunkter som stationen och stora arbets- och besöksmål som centrum, Midgårdssområdet och sjukhuset.

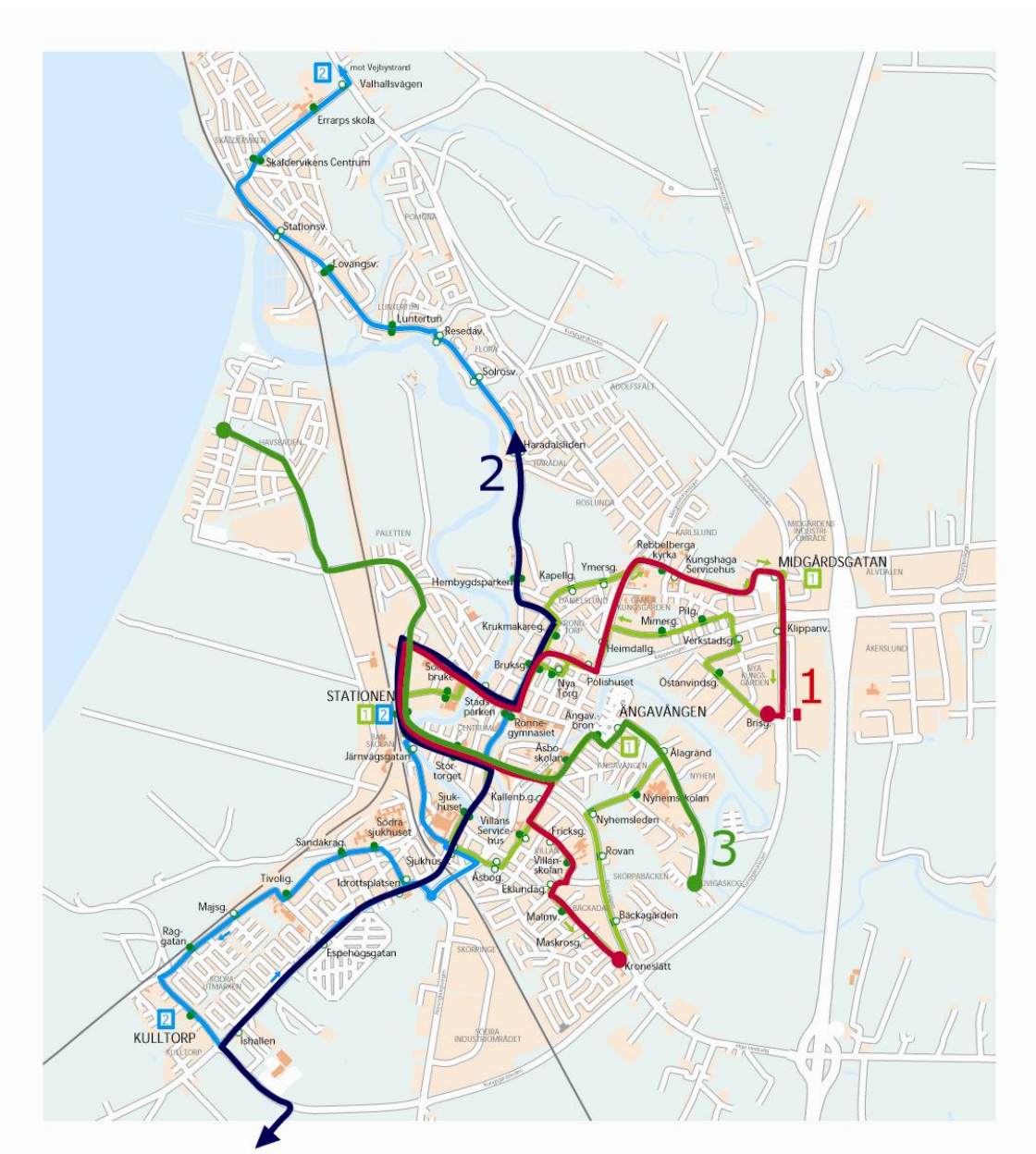


Bild 28 Förslag till principer för bussnätets utformning inom staden

REFERENSER

Bostadsförsörjningsprogram 2011-2014

Cykelplan 2009 för Ängelholms kommun

FramförBuss Ängelholm, Inventering och åtgärdsplan, Skånetrafiken 2007

Strategier för pendlar- och samåkningsparkeringar i Skåne,
Vägverket, Skånetrafiken m fl 2009-11-16

Förbindelser över Rönne å vid Klippanvägen och Varvsgatan, trafikutredning
Ramböll 2009 på uppdrag av Tekniska kontoret

Fördjupad översiktsplan för Barkåkra, stadsarkitektkontoret 2010-03-17

Fördjupad översiktsplan för Södra Ängelholm, stadsarkitektkontoret 2010-05-24

Rapport över idéstudie av trafikplats Rebbelberga,
Vägverket Konsult 2008 på uppdrag av Vägverket Region Skåne

Resvanor Syd 2007 – sammanställning av resultat, Trivector 2007

Pyttebron Ängelholm, Nyréns Arkitektkontor 2009

BILAGA

KONSEKVENSER AV ALTERNATIVA FÖRBINDELSER ÖVER RÖNNE Å

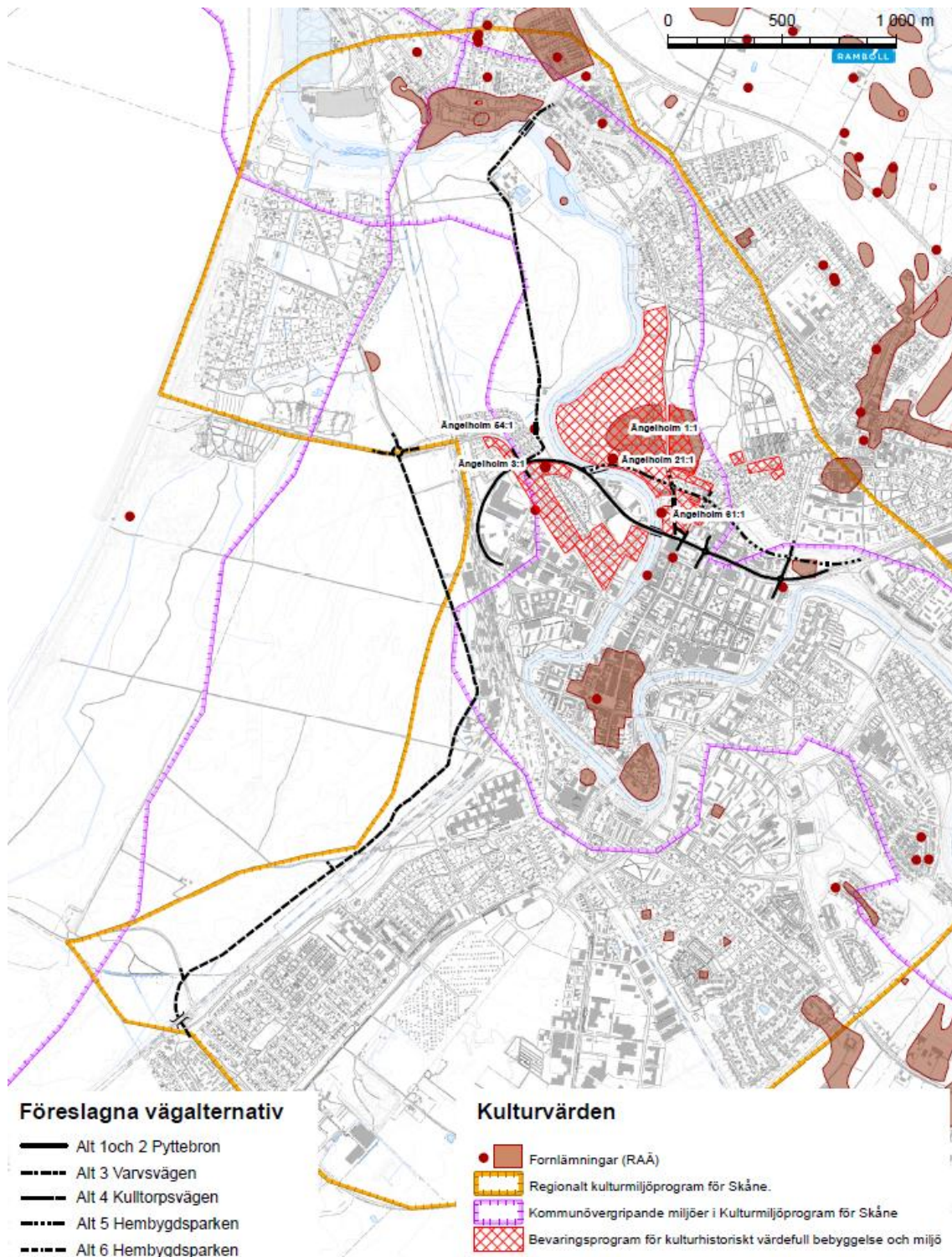
Innehåll

Omfattning och syfte	49
Kulturmiljö	51
Naturmiljö	55
Årummet och stadsbilden	57
Rekreation och friluftsliv	61
Buller	63
Luft, risk och vibrationer	64
Trafiksäkerhet och barriäreffekter	65
Kommunala planer och markanvändning	67
Jämställdhet och barnkonsekvenser	68
Samlad bedömning	69

Omfattning och syfte

I bilagan beskrivs vilka konsekvenser som uppkommer som följd av de fyra alternativ som befunnits uppfylla de övergripande mål som formulerats för stadens fortsatta utveckling. Beskrivningen är inte en formell miljökonsekvensbeskrivning som ska godkännas av länsstyrelsen utan en utredning som redovisar vilka miljökonsekvenser som kan förväntas i de fyra alternativen.

Alternativens konsekvenser beskrivs med avseende på kulturmiljö, naturmiljö, påverkan på årum och stadsbild, rekreation och friluftsliv, buller, trafiksäkerhet, barriäreffekt, markanvändning samt jämställdhet och barnkonsekvenser. Den tekniska genomförbarheten och de ekonomiska förutsättningarna behandlas inte i utredningen. Samtliga alternativ förutsätts vara genomförbara med hänsyn till dessa aspekter.



Karta 1 Kulturvärden

Kulturmiljö

Nuläge

Se karta 1 Kulturvärden.

Hela utredningsområdet ligger inom område som berörs av Regionalt kulturmiljöprogram för Skåne och Kommunövergripande miljöer i Kulturmiljöprogram för Skåne, framtagna av Länsstyrelsen. Centrum i Ängelholm är redovisat som område med kulturvärden av Riksantikvarieämbetet.

Pyttebron är inte klassad som värdefull kulturmiljö eller liknande.

Pyttebron är en före detta järnvägsbro (nu enbart gång- och cykelbro) tillhörande en järnvägslinje som gick mellan Ängelholm - Östra Ljungby - Klippan och öppnades 1904. Linjen användes mest för frakt till och från bruket i Klippan, Sockerbruket i Ängelholm och några ytterligare verksamheter längs linjen. SJ övertog verksamheten 1938, bedrev persontrafiken med rälsbussar men 1953 lades trafiken ned. En ytterligare bro på järnvägslinjen fanns strax intill, över Storgatan, och brofästen av natursten finns fortfarande kvar. Pyttebron har ett visst kulturhistoriskt värde eftersom den synliggör järnvägssträckningen och därmed en fas i Ängelholms historia, även om just den järnvägen inte hade någon större avgörande betydelse för utveckling i trakten.



Bild 1 Pyttebron

I Riksantikvarieämbetets databas Fornsök redovisas många objekt i Ängelholms centrala delar. Följande kan komma att beröras av eller ligger i nära anslutning till de föreslagna alternativa vägsträckningarna.

RAÄ-nummer Ängelholm 1:1 Hembygdspark, Övrig kulturhistorisk lämning

Hembygdsparken innehåller 2 äldre hitflyttade gårdar, 1 rekonstruerad hållkista, 1 rekonstruerad dösliknande lämning, 3 milstolpar, 2 resta stenar, dessutom ett tekniskt museum, en skvaltkvarn, en nyuppförd labyrinth, ett nyuppfört röse samt lekpark och djurpark. Området där Ängelholms Hembygdspark ligger var så sent som under 1700-talets tidigare del likt en sandöken, dyner som sträckte sig från havet ända upp till Rebbelberga kyrka. 1935 uppläts området till den nybildade Ängelholms Hembygdsförening. Den första parkanläggningen började i det sydöstra hörnet av området.

RAÄ-nummer Ängelholm 21:1 Hälsokällor, Övrig kulturhistorisk lämning

Strax norr om promenadvägen vid ån vid foten av en mindre höjd finns rester av hälsokällor. Inom en ca 110 m lång sträcka (VNV-ÖSÖ) finns minst fem stensatta källor 1,5-3,5x0,5-2,5 m, kallmurade samt cementerade och hopfogade med kalkbruk. I varje "väggs" nedersta del finns ett järnrör, där vatten droppar eller rinner ut. Vattnet är mycket järnhaltigt. Här berättas det, att man under senare hälften av 1800-talet brukade "dricka brunn".

RAÄ-nummer Ängelholm 61:1 Minnessten och kvarnlämning, Övrig kulturhistorisk lämning

Vid promenadvägen nära Pyttebron står en minnessten i tuktad granit, 0,5 m hög, 0,3 m bred, med inskriften: FRICKA MÖLLAN ANLAGD 1758. Texten är inhuggen och i målad med svart färg. Omedelbart öster om minnesstenen finns en kvarnlämning, 2,5x1,0 m och 0,7 m h, bestående av kallmurade stenar. Kvarnen kallas "Fricka mölla" enligt lantmäterikarta år 1850.

RAÄ-nummer Ängelholm 3:1 Flinta, Övrig kulturhistorisk lämning Boplatser och visten,

I området som nu utgörs av villabebyggelse finns fyndplats för avslag av bearbetad flinta och djurben.

Övriga lämningar

Längs Rönneå nära Varvsgatan har vid muddringar hittats lämningar som indikerar boplatser.

På ön Rönneholm i ån finns lämningar av en Skans. Den omnämns första gången 1360. På 1800-talet anlades en parkliknande anläggning på Rönneholm.

Rester av en bro har funnits över ån mellan Danielslundsgatan och Reningsverket, men inget finns kvar. Här skall också den medeltida staden Luntertun, även kallad Runestad, ha varit belägen fram till år 1516, då staden flyttades till nuvarande Ängelholm.

Konsekvenser samtliga alternativ

- Samtliga här redovisade alternativ innebär en avlastning av biltrafik genom centrala staden som redovisats som område med kulturvärden. Alternativ 1 och 2 ger störst effekt. Den positiva konsekvensen för kulturmiljön bedöms som stor.

Konsekvenser alternativ 1, Pyttebron behålls som gc-väg + ny bilbro

- Alternativet innebär att fastigheten Danielslundsgatan 1 måste rivas. Fastigheten ligger inom område som finns med i kommunens bevaringsprogram för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och miljöer (1987). Konsekvensen för kulturmiljön blir negativ.
- Förslaget innebär att bilvägen anläggs där gång- och cykelvägen går idag och järnvägen gick tidigare. Det innebär att den kommer nära områden som finns med i kommunens bevaringsprogram för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och miljöer. Förslaget innebär dock inget intrång och ligger i samma läge som järnvägen gjorde tidigare. Den negativa konsekvensen för kulturmiljö bedöms därför som liten.
- En ny bilbro bredvid Pyttebron innebär en viss visuell påverkan på Pyttebron. Pyttebron har ingen kulturmiljöklassning. Den negativa konsekvensen för kulturmiljön bedöms som liten.
- Brofästena vid Östergatan rivs i både förslag 1 och 2. Dessa har ingen kulturmiljöklassning. Den negativa konsekvensen för kulturmiljön bedöms som liten.
- En ny bilbro bredvid Pyttebron innebär en viss visuell påverkan på Pyttebron. Pyttebron har ingen kulturmiljöklassning. Den negativa konsekvensen för kulturmiljön bedöms som liten.

Konsekvenser alternativ 2 Pyttebron rivs och ersätts av ny bro för både gång- och cykel och biltrafik.

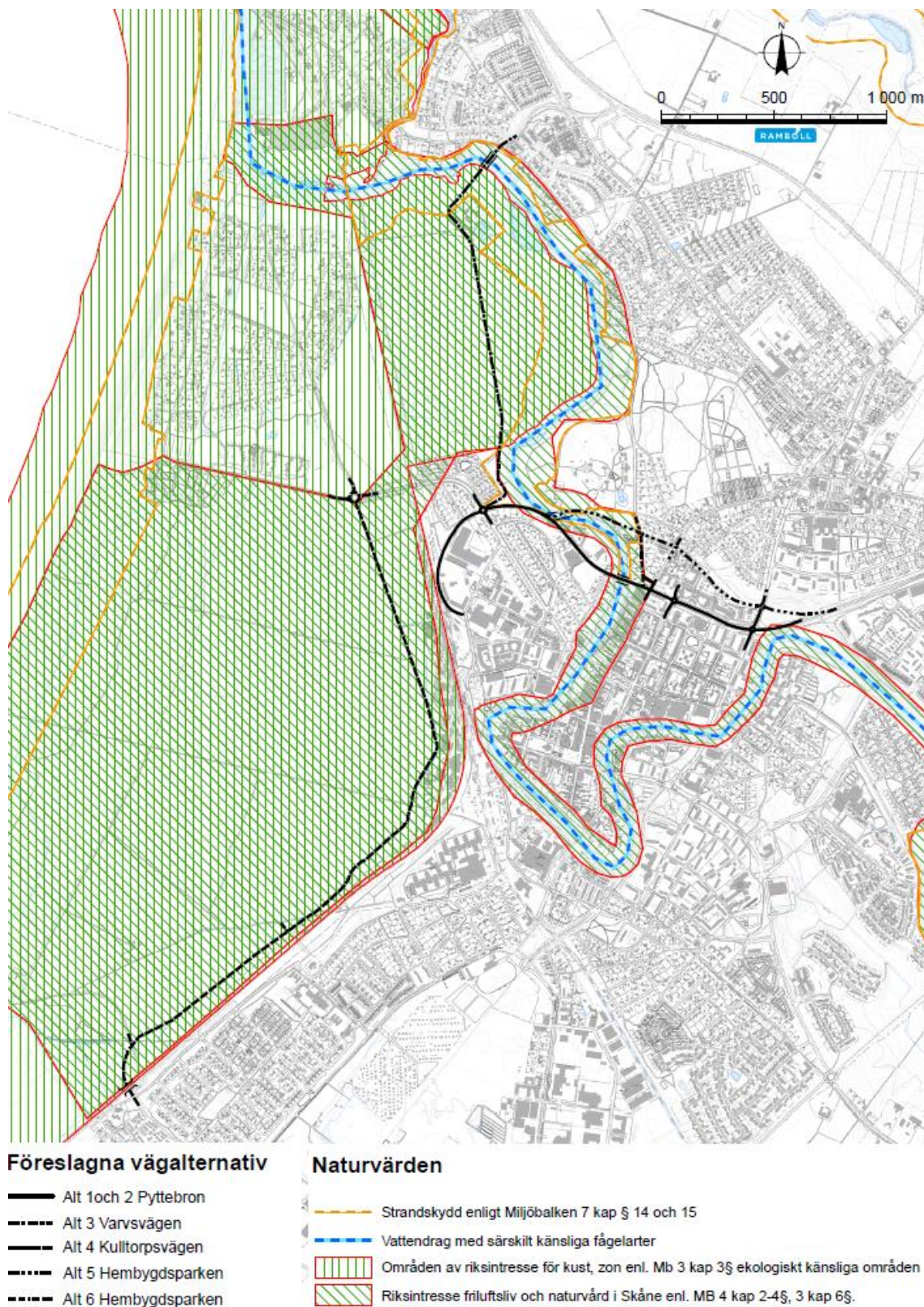
- Pyttebron är ett minne från en tidigare järnvägsepok. Pyttebron har dock ingen kulturmiljöklassning. Den negativa konsekvensen för kulturmiljön bedöms som liten.
- Även detta förslag (liksom alt 1) innebär att bilvägen anläggs där gång- och cykelvägen går idag och järnvägen gick tidigare. Det innebär att den kommer nära områden som finns med i kommunens bevaringsprogram för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och miljöer. Förslaget innebär inget intrång och ligger i samma läge som järnvägen gjorde tidigare. Den negativa konsekvensen för kulturmiljö bedöms därför som liten.
- Detta förslag kräver inget intrång på fastigheten Danielslundsgatan 1.

Konsekvenser alternativ 5 Hembygdsparken med ny väg mellan Klippanvägen och Vallgatan.

- Den föreslagna vägdragningen genom Hembygdsparken och ny bro över Rönneå innebär med stor sannolikhet direkt påverkan på RAÄ Ängelholm 21:1 (hälsokällor klassade som Övrig kulturhistorisk lämning) som ligger i slänten mot ån. Den negativa konsekvensen för kulturmiljö bedöms som stor.
- Liksom i alternativ 1 och 2 Pyttebron innebär det att en ny bilväg läggs nära och till viss del också igenom ytterkanterna av områden som finns med i bevaringsprogram för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och miljöer. Förslaget innebär inget intrång. Den negativa konsekvensen för kulturmiljö bedöms som liten.

Konsekvenser alternativ 6 Hembygdsparken med anslutning från Klippanvägen via Danielslundsgatan.

- Samma konsekvenser som alternativ 5



Karta 2 Naturvärden

Naturmiljö

Nuläge

Nybroskogen är Riksintresse för Friluftsliv samt omfattas av skydd enligt särskilda hänsynsregler för kustzon.

Rönne å norr om Pyttebron omfattas av strandskydd. Enligt Miljöbalken 7kap16 § får inom strandskyddsområde ej bl a "andra anläggningar eller anordningar utföras som hindrar eller avhåller allmänheten från att beträda ett område där den annars skulle ha fått färdas fritt eller som väsentligen försämrar livsvillkoren för djur- eller växtarter"

Kommunfullmäktige antog den 28 juni 2010 ett nytt naturvårdsprogram för Ängelholms kommun. Naturvårdsprogrammet beskriver områden i kommunen med höga naturvärden. Det kan vara höga värden på grund av att det är en ovanlig naturtyp eller geologisk formation och/eller att området hyser ovanliga arter. Det kan även ha högt värde för att det är tätortsnära, vilket innebär att det är lätt att ta sig till och lätt att utnyttja. Rönne å, Kronoskogen och Nybroskogen omnämns i Naturvårdsprogrammet. För Rönne å beskrivs dalgången utanför tätorten samt åmynningen men inte delen i tätorten. Både Kronoskogen och Nybroskogen består till stor del av produktionsskog av tall, gran och björk, Mindre delar av gammal tall förekommer. Kärr och diken ger omväxlande flora och fauna. Skogarna används flitigt för friluftslivet. Ön Rönneholm i Nybroskogen är av skogsstyrelsen bedömd som nyckelbiotop (berörs inte).

Kronoskogen och Nybroskogen är också utpekade som viktiga tätortsnära naturområden i Länsstyrelsens och kommunernas inventering från 2003.



Bild 2 Rönne å är riksintresse för naturvård och för friluftsliv

Konsekvenser för samtliga alternativ

- För samtliga alternativen gäller att utformningen av broar och konstbyggnader är av betydelse för påverkan av naturmiljön. Naturinventering bör göras för en säkrare bedömning av värdet och konsekvenserna av påverkan på samtliga naturmiljöer. Tillstånd för vattenverksamhet kommer att krävas för bro och stödmurar i strandbrinken om det innebär arbeten i vattenområde.

Konsekvenser alternativ 1 Pyttebron behålls som gc-väg + ny bilbro

- Både bro och strandbrink ligger inom Riksintresse för Naturvård för Rönne å och delvis inom gränsen för strandskydd. Gränsen för strandskydd går vid Pyttebron och sträcker sig in i parken på en sträcka som påverkas av ny väg. Strandskyddets syfte är att skydda både naturmiljö och allmänhetens tillgänglighet till naturmiljön, varför en bilväg och ny bilbro innebär påverkan på strandskyddet. Dock skulle andra åtgärder som ny gångväg närmare vattnet kunna mildra konsekvenserna av intrånget för tillgängligheten. Ny bro och väg bedöms innebära påverkan som ger måttliga negativa konsekvenser för Riksintresse för Naturvård och Strandskydd.
- Strandbrinken är mycket brant och på sträckan närmast Reningsverksvägen kommer den sannolikt att behöva förstärkas med stödmur. Det innebär stora negativa konsekvenser för naturmiljön som idag består av strandbrink, träd och vass som är en bra biotop för många arter.
- Ungefär 20 stora träd, mestadels bok, i parken närmast bron kommer att behöva avverkas och troligen ytterligare några utmed sträckan från bron till Reningsverksvägen. Alternativ 1 med ny bilbro bredvid den befintliga Pyttebron innebär betydligt större intrång i naturmiljön på sträckan närmast brofästena än alternativ 2.
- Bro och väg i förslaget ligger på samma plats som befintlig bro och gång- och cykelväg (f d järnväg) idag, vilket innebär att påverkan och konsekvenserna av intrånget är mindre än i alternativ 5 och 6 där bro och väg ligger i orörd terräng.

Konsekvenser alternativ 2 Pyttebron rivs och ersätts av ny bro för både gång- och cykel och biltrafik.

- Alternativ 2 där ny bro med gång- och cykeltrafik och biltrafik på samma bro ersätter Pyttebron innebär mindre intrång i naturmiljön på sträckan närmast brofästena än alternativ 1, ny bro bredvid Pyttebron, eftersom det påverkar mindre yta.
- I övrigt gäller samma konsekvenser som i alternativ 1

Konsekvenser alternativ 5 Hembygdsparken med ny väg mellan Klippanvägen och Vallgatan

- Både bro och strandbrink ligger inom Riksintresse för naturvård för Rönne å, och en ny bro och ny väg kommer att innebära påverkan som ger stora negativa konsekvenser för naturmiljön. En bro i detta läge ger mer negativa konsekvenser än i alternativ 1 och 2 eftersom den kommer att ligga snett över vattendraget (längre sträcka), och eftersom den går genom relativt orörd naturmark i Hembygdsparken och även på motsatt sida.
- Bron över Rönne å går genom strandskyddat område och kan strida mot strandskyddets syften. I övrigt se kommentarer under alternativ 1.

- Stora träd kommer att behöva avverkas både i Hembygdsparken och utmed sträckan från bron till Reningsverksvägen. Den negativa påverkan kommer att bli stor, även om vägen och bron behöver studeras mer i detalj för att svara på hur stor omfattningen blir.
- Stödmur i strandbrinken har samma omfattning som Alt 1 och 2 och innebär stora negativa konsekvenser för naturmiljön på den sträckan.
- På sträckan mellan Klippanvägen och Vallgatan gör alternativ 5 intrång i naturmiljöer med bla stora bokar. Det innebär stora negativa konsekvenser på naturmiljön lokalt. Det gäller inte för alternativ 6.

Konsekvenser alternativ 6 Hembygdsparken med anslutning från Klippanvägen via Danielslundsgatan.

- Alternativet innebär ingen påverkan på naturmiljö mellan Klippanvägen och Hembygdsparken eftersom det följer Danielslundsgatan i befintlig sträckning.
- I övrigt gäller samma konsekvenser som för alternativ 5

Årummet och stadsbilden

Nuläge

Rönne å är Skånes näst största vattendrag och rinner från Ringsjön till Skälderviken. Delar av Rönne ås dalgång har sedan år 1965 landskapsbildsskydd, dock inte delen genom centrala Ängelholm. Ån har pekats ut i många sammanhang för sina natur-, kultur- och rekreationsvärden.

I Översiktsplanen finns följande beskrivning: "Årummet utmed Rönne å utgör en unik tillgång för Ängelholms stad och är därför värdefullt att bevara och göra tillgängligt genom promenadstråk".

På sträckan mellan Nybron och Pyttebron ligger bostadshus på båda sidor om ån, och gångstråken går nära vattenytan. Den stadsmässiga parkmiljön övergår efter Pyttebron till att bli mer naturlig. På östra sidan mellan Pyttebron och Hembygdsparken finns fina sittplatser, en brygga och en paviljong nära vattnet, men på västra sidan är strandbrinken hög och mer otillgänglig. Det gäller också den fortsatta sträckan utmed Hembygdsparken. Särskilt på sträckan väster om båtplatsen fram till Reningsverksvägen är strandbrinken mycket brant och gång- och cykelvägen ligger högt över vattenytan. Både den tuktade parkmiljön och de naturliga stränderna med vass och träd är mycket vacker inramning till den meandrande ån. På hela sträckan utmed ån, och särskilt i parken i anslutning till Pyttebron, finns höga välväxta fristående lövträd. Vid Varvsgatan finns en välordnad båtplats med klippta gräsytor som troligen används för utflykter och umgänge.

Pyttebrons konstruktion i stål och dess välbyggda brofästen av huggen natursten upplevs av många som ett trevligt inslag i stadsbilden. Trots den lite klumpiga konstruktionen stämmer brons proportioner väl i skala med Årummet och formen ger associationer till forna tiders järnvägar och stadens historia. Men kanske är det ändå funktionen av separerad gång- och cykelbro i ett vackert parkstråk och som en del av Lergösrundan, mer än just utseendet på bron, som gör att många av stadens invånare har höjt sin röst för att försvara brons fortsatta existens. I samband med brons 100 års jubileum arrangerade Ängelholms Energi en tillfällig belysning av Pyttebron.

En ytterligare järnvägsbro fanns över Storgatan. Brofästen av natursten finns fortfarande kvar där. Nybron, som ligger i andra änden av samma årum, är en vägbro av betong. Det är en helt annan typ av bro än Pyttebron. Den har, liksom Järnvägsbron längre uppströms, bågalv under. Sockerbruksbron är också en visuellt enklare typ av bro än Pyttebron.



Bild 3 Pyttebrons utformning minner om svunna tider.

Konsekvenser alternativ 1 Pyttebron behålls som gc-väg + ny bilbro

- En ny bilbro bredvid Pyttebron innebär en visuell förändring av årummet. Den nya bro som byggs intill Pyttebron behöver göras relativt diskret för att det inte ska se klumpigt ut med två broar intill varandra. Med en genomtänkt satsning på utformningen bedöms konsekvenserna för stadsbilden inte behöva bli negativa. Vilket alternativ av 1 och 2 som ger minst visuell negativ påverkan (eller t.o.m. positiv påverkan) på stadsbild och årummet beror främst på utformningen.
- Det behövs sannolikt en stödmur mot Rönneå för en ny väg mellan Pyttebron och Reningsverksvägen. Det kommer att förändra upplevelsen av stranden sedd från ån och från Hembygdsparken. Naturupplevelsen kommer att bytas mot en synlig väg. Utformningen av stödmuren är avgörande för hur förändringen kommer att upplevas. En murad naturstensmur eller stenkäddad slänt kan vara en möjlig utformning för att minska det negativa intrycket av en konstbyggnad i naturmiljön. Konsekvensen bedöms vara måttligt negativ för årummet. Träden kommer att avverkas och det öppnar upp för utblickar, vilket kan vara positivt för upplevelsen av Rönne å från vägen.
- Promenadvägen mellan Pyttebron och Reningsverksvägen går idag mellan höga träd. Det parkrummet kommer att förändras och träd avverkas för att ge rum för vägen.
- Bro och väg i förslaget ligger i båda alternativen på samma plats som befintlig bro och väg idag, vilket innebär att påverkan av intrånget i stadsbilden är mindre än i orörd terräng.
- Den föreslagna korsningen med Storgatan kommer att innebära nivå förändringar på vägar och omgivande mark, vilket påverkar stadsbilden lokalt. Om konsekvenserna blir negativa eller positiva beror på utformningen.

Konsekvenser alternativ 2 Pyttebron rivs och ersätts av ny bro för både gång- och cykel och biltrafik.

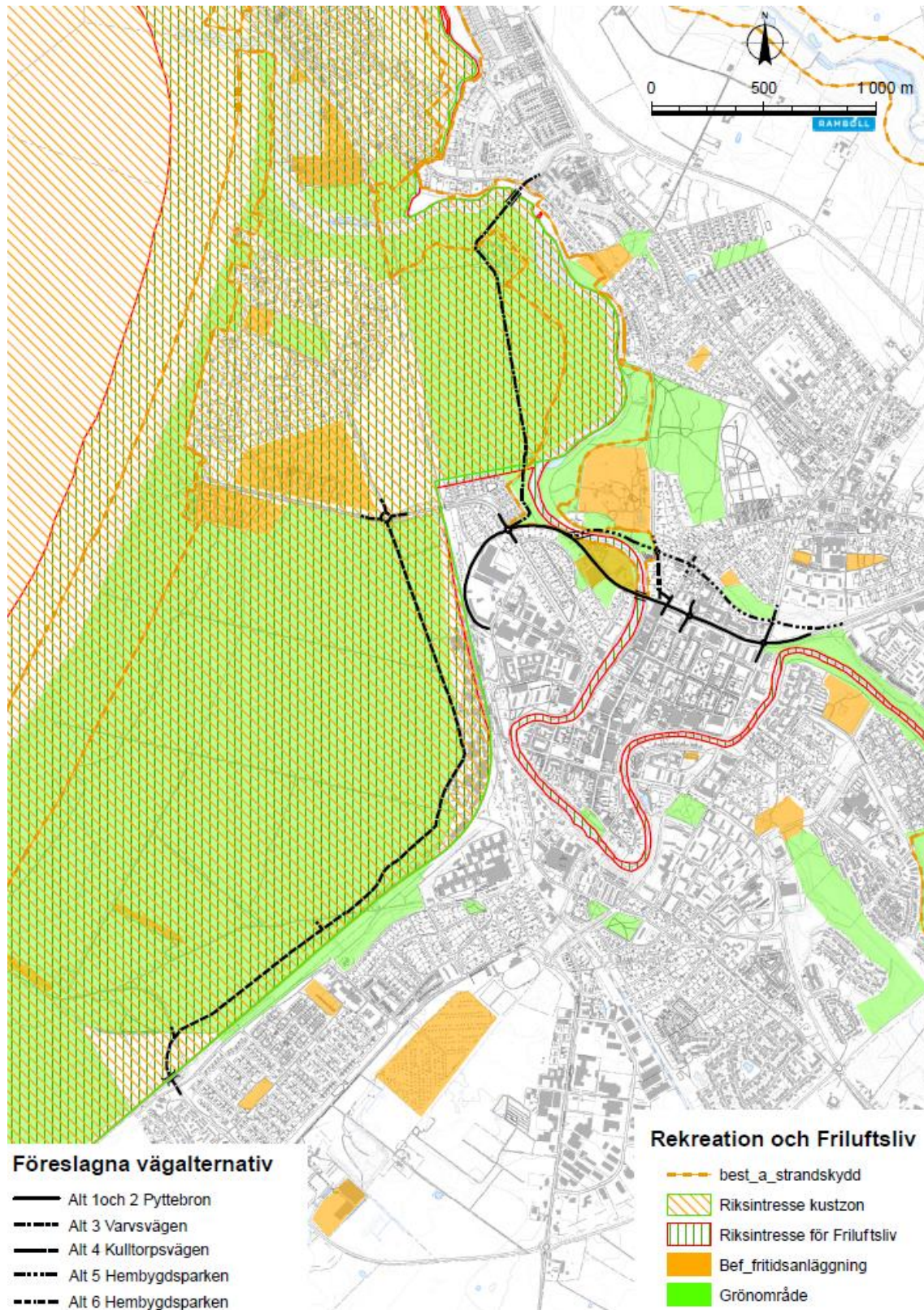
- En ny bro istället för Pyttebron innebär det en visuell förändring av årummet. Med en ny kombinerad bil och gång/cykelbro finns möjlighet att utforma den bron med ett eget uttryck som kan bli ett positivt inslag i årummet på samma sätt som Pyttebron för många är det idag. Med en genomtänkt satsning på utformningen bedöms konsekvenserna för stadsbilden inte behöva bli negativa.
- Möjlig kompenserande åtgärd kan vara att flytta Pyttebron till nytt läge eller ersätta med ny gc-bro mellan Hembygdsparken och Nybroskogen längre norrut för att skapa en ny gc-förbindelse över Rönne å.
- I övrigt samma konsekvenser som för alternativ 1

Konsekvenser alternativ 5 Hembygdsparken med ny väg mellan Klippanvägen och Vallgatan

- En ny väg och bro i Hembygdsparken innebär mycket stor påverkan på miljön kring ån och på sittplatsen vid vattnet. Den nya vägen går nära entrén till Hembygdsparken. Den negativa konsekvensen för årummet och den här delen av Hembygdsparken får betecknas som stor eftersom det till skillnad från alternativ 1 och 2 berör en mer orörd natur.
- Promenadvägen från det nya brofästet i förslaget och Reningsverksvägen påverkas på samma sätt som i alternativ 1 Pyttebron

Konsekvenser alternativ 6 Hembygdsparken med anslutning från Klippanvägen via Danielslundsgatan.

- Samma konsekvenser som för alternativ 5



Karta 3 Rekreation och Friluftsliv

Rekreation och friluftsliv

Nuläge

Se karta 2 Rekreation och Friluftsliv

Rönne å är klassad som Riksintresse för friluftslivet. Kronoskogen, Nybroskogen och hela strandremsan är klassade som Riksintresse för rörligt friluftsliv och omfattas av geografiska bestämmelser för Kullaberg och Hallandsåsen med kustområden.

Det finns i Översiktsplanen en preliminär översiktlig inventering av "Grönområde för rekreation och friluftsliv i tätorter och i närheten av tätorter". Där är bl.a. grönytorna kring Rönne å från Pyttebron och nedströms samt Kronoskogen och Nybroskogen utpekade som värdefulla att bevara och göra tillgängligt för allmänheten.

Ett befintligt gång- och cykelstråk går över Pyttebron och vidare utmed Rönne å mot Spångatan/Reningsverksvägen. Det används flitigt och är ett viktigt stråk både för korta promenader och för längre turer mot Havsbaden eller Nybroskogen. Det passerar idrottshall och båtanläggning. Närheten till ån, utsikten mot Hembygdsparken, höga träd och avskildhet från trafik bidrar till att sträckan är ett attraktivt rekreativt stråk. Alternativ gång- och cykelväg från centrum till havet är Havsbadsvägen, där gång- och cykelbanor löper utmed gatan. Cykelbanan är en målad linje på körbanan.

Gångväg/stig som går utmed Rönne ås västra sida kan idag inte passera under Pyttebron eftersom brofundamenten står i vattenbrynet, utan leds upp för slänten och knyts ihop med gångvägen över bron.

Kronoskogen och Nybroskogen är väl utnyttjade rekreativt områden på gång- och cykelavstånd från hela centrala Ängelholm. Det är de enda närliggande skogsområden kring Ängelholm, som i övrigt omges av öppen åkermark. Reningsverksvägen går genom Nybroskogen och Banskolevägen i kanten av Kronoskogen, utmed järnvägen. Båda vägarna har betydelse för tillgängligheten till skogarna och många stigar in i skogen utgår från vägarna. Vägarna används för biltrafik idag, men i mer begränsad omfattning än om de skulle göras om för trafik enligt förslagen.



Bild 4 Lergöksrundan går över Pyttebron

Konsekvenser samtliga alternativ

- Samtliga alternativ påverkar områden med stora värden för rekreation och friluftsliv. Konsekvenserna för samtliga alternativ är negativa

Konsekvenser alternativ 1 Pyttebron behålls som gc-väg + ny bilbro

- Den separerade gång- och cykelvägen som idag går över Pyttebron och utmed ån mot Reningsverksvägen har ett stort värde som rekreationstråk och att ersätta den med bilväg innebär negativa konsekvenser även om en ny gång- och cykelväg byggs intill. Det avskilda parkrummet vid ån, liksom miljön vid båtanläggningen kommer också att påverkas negativt.

Konsekvenser alternativ 2 Pyttebron rivs och ersätts av ny bro för både gång- och cykel och biltrafik.

- Samma konsekvenser som för alternativ 1

Konsekvenser alternativ 5 Hembygdsparken med ny väg mellan Klippanvägen och Vallgatan

- En ny väg i Hembygdsparken enligt alternativ 5 och 6 går nära entrén till Hembygdsparken och de negativa konsekvenserna för hela miljön här blir mycket stora. Den föreslagna bron innebär att den södervända sittplatsen vid vattnet blir störd av trafiken på bron.

- På sträckan mellan Klippanvägen och Vallgatan innebär alternativet intrång i naturmiljöer som används för närrekreation vilket innebär stora negativa konsekvenser.

Konsekvenser alternativ 6 Hembygdsparken med anslutning från Klippanvägen via Danielslundsgatan.

- På avsnittet förbi Hembygdsparken samma konsekvenser som för alternativ 5

Buller

Nuläge

Beskrivning av nuläget är inarbetat i texten som följer nedan.

Konsekvenser alternativ 1 Pyttebron behålls som gc-väg + ny bilbro

- Den nya förbindelsen påverkar trafikflödet på de gator som redovisas i trafikplanen i avsnittet "Effekter på trafiken", sidan 20. Ökad trafik innebär att bullernivån höjs, men det behövs förhållandevis stora förändringar för att förhöjningen ska bli hörbar. Normalt behövs en nivåhöjning på ca 2 dBA.
- Förändringarna längs Landshövdingevägen-Industrigatan och Järnvägsgatan motsvarar en nivåhöjning på ca 0,5 dBA. Trafikökningen längs Danielslundsgatan innebär att bullernivån generellt sett höjs från 60 dBA i nollalternativet till 62 dBA, dvs med 2 dBA. Längs Margretetorpsvägen sänks bullernivån från 61 dBA i nollalternativet till 60 dBA, dvs en sänkning med 1 dBA.
- Utmed den nya förbindelsen uppkommer en ny bullersituation, från i huvudsak tyst sida till påverkad sida. Bullernivån beror primärt på avståndet och markens beskaffenhet (mjuk eller hård). Mellan Östergatan och Storgatan blir bullernivån 59 dBA att jämföra med önskvärt riktvärde 55 dBA, vid östra landfästet blir nivån 51 dBA, vid västra landfästet 53 dBA och slutligen i det smalaste partiet vid kvarteret Tallen 7 och 8 blir nivån 52 dBA.
- Den nya förbindelsen innebär att bullernivån sjunker märkbart längs Storgatans norra del från 61 dBA i nollalternativet till 54 dBA, och längs Havsbadsvägen från 61 dBA till 56 dBA.

Konsekvenser alternativ 2 Pyttebron rivs och ersätts av ny bro för både gång- och cykel och biltrafik.

- I huvudsak blir förändringarna desamma som i alternativet 1 ovan. Bullernivån ökar något vid de båda landfästena, mest på västra sidan, där nivån nu blir 56 dBA vid det närmaste huset.

Konsekvenser alternativ 5 Hembygdsparken med ny väg mellan Klippanvägen och Vallgatan

Den nya förbindelsen påverkar trafikflödet på de gator som redovisas i avsnittet "Effekter".

- Alternativ 5 medför i princip samma förändringar som alternativen 1 och 2 längs Danielslundsgatan och Margretetorpsvägen. Utmed den nya sträckningen uppkommer en ny bullersituation i den östra delen från tyst sida till påverkad sida. Bullernivån blir på detta avsnitt 48 dBA vid grönområdet (kv Pilfinken) och 61 dBA på Allégatan östra del och 59 dBA i den västra delen, vilket motsvarar en höjning med ca 5 dBA gentemot nollalternativet. Vid det smalaste partiet väster om bron blir bullernivån 51 dBA.
- Den nya förbindelsen innebär att bullernivån sjunker längs Storgatans norra del från 61 dBA till 59 dBA, och längs Havsbadsvägen från 61 dBA till 58 dBA.

Konsekvenser alternativ 6 Hembygdsparken med anslutning från Klippanvägen via Danielslundsgatan.

- Trafiken går nu i en delvis annan sträckning mot Hembygdsparken. Gentemot alternativ 5 förändras bullerpåverkan främst på avsnittet mellan Östergatan och Storgatan samt längs Danielslundsgatan. På detta första avsnittet blir nivån 58 dBA, längs Danielslundsgatan 57 dBA. I övrigt samma effekter som i alternativet 5 ovan.

Luft, risk och vibrationer

Trafikmängderna är låga och gaturummen är i de flesta fall öppna och välventilerade, bakgrundshalterna är låga. Inget av alternativen bedöms medföra risk för att miljö kvalitetsnormerna ska överskridas. Det bör dock noteras att gaturummet är smalt i Storgatans norra del. De avlastningar som uppnås i alternativen 1,2, 5 och 6 bör ge positiv verkan på luftkvaliteten.

Ingen av alternativen kommer att utnyttjas för transporter av farligt gods.

Uppgifter saknas för bedömning av eventuella vibrationer.

Trafiksäkerhet och barriäreffekter

Nuläge

Trafiken genom centrum utgör idag en viss säkerhetsrisk, främst den svängande trafiken i korsningen Storgatan – Nybrogatan och trafiken på Skolgatan framför Rönneskolan. Även på Järnvärogsgatan finns säkerhetsrisker för korsande oskyddade trafikanter. Gång- och cykelvägen över Pyttebron och utmed ån mot Reningsverksvägen är separerad från biltrafik, liksom gångvägar utmed Rönne å, men förutom det rör sig mycket av gång- och cykeltrafiken på gatorna genom centrala staden.

Havsbadsvägen har målade cykelbanor och trottoarer, men vägen är bred vilket inbjuder till höga hastigheter och därmed risker för cyklister och korsande.

Konsekvenser samtliga alternativ

- Samtliga alternativ innebär en avlastning av trafik i centrala staden vilket ökar säkerheten på stadsgatorna och utanför skolorna. Avlastningen innebär också att barriärerna minskar. Det blir lättare att röra sig till fots och med cykel inom de centrala stadsdelarna. Gågatan Storgatan kan utvecklas norrut. Se även kapitel Rekreation och Friluftsliv för fler kommentarer.

Konsekvenser alternativ 1 Pyttebron behålls som gc-väg + ny bilbro

- Gång- och cykelvägen genom parken mot Reningsverksvägen försvinner och ersätts av en bilväg med intilliggande gång- och cykelväg. Det innebär att riskerna för oskyddade trafikanter ökar på sträckan.
- Viss negativ påverkan på säkerheten vid korsningen mellan Reningsverksvägen och Havsbadsvägen genom ökad trafik här

Konsekvenser alternativ 2 Pyttebron rivs och ersätts av ny bro för både gång- och cykel och biltrafik.

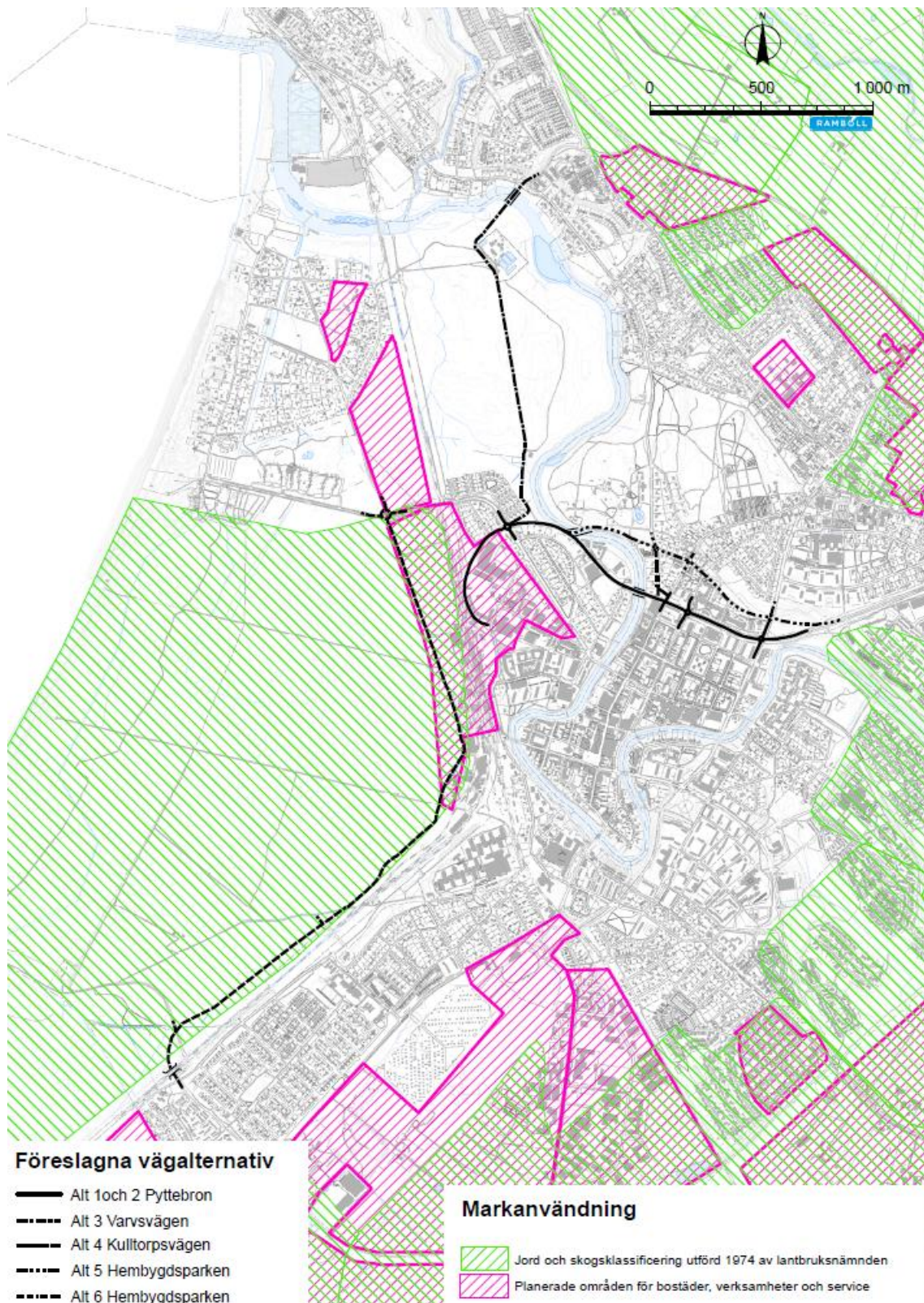
- Säkerheten för oskyddade trafikanter är något sämre i alternativ 2 jämfört med alternativ 1 eftersom den trafikseparerade gång- och cykelvägen över bron försvinner. I övrigt samma konsekvenser som alternativ 1.

Konsekvenser alternativ 5 Hembygdsparken med ny väg mellan Klippanvägen och Vallgatan

- Ny väg nära och genom bostadsmiljö på stor del av sträckan innebär stor ökad säkerhetsrisk och barriäreffekt. Alternativet innebär en ytterligare avskärande väg parallellt med Klippanvägen.
- Viss påverkan på säkerheten vid korsningen mellan Reningsverksvägen och Havsbadsvägen genom ökad trafik här.
- I övrigt samma konsekvenser på sträckan från den föreslagna bron över ån till Havsbadsvägen som i alternativ 1 och 2.

Konsekvenser alternativ 6 Hembygdsparken med anslutning från Klippanvägen via Danielslundsgatan.

Något mindre negativ konsekvens för barriäreffekt och säkerhet än alternativ 5 eftersom sträckningen går på befintlig väg mellan Klippanvägen och Hembygdsparken istället för att en ytterligare avskärande väg byggs. I övrigt som alternativ 5.



Karta 4 Markanvändning

Kommunala planer och markanvändning

Nuläge

Se karta 3 Markanvändning

- Gällande översiktsplan: Översiktsplan 2004. Hela utredningsområdet förutom Kronoskogen omfattar detaljplanelagt område. Berörda detaljplaner framgår under kapitel 7.8:3 nedan.
- Planerad bebyggelse: I centrala Ängelholm/stationsområdet med omgivning redovisas i Översiktsplanen 2004 ett utredningsområde. Idag används området främst för olika verksamheter. Markanvändning för stationsändamål, service, kontor utbildning, boende mm studeras vidare. Ett område med kolonistugor ligger utmed järnvägen.
- Areella näringar: Kronoskogen och Nybroskogen är bevuxet med skyddsskog enligt skogsvårdslagen (1979:429) och får enligt skogsvårdsstyrelsen ej avverkas utan dess tillstånd. Skogen är klass 3. Ingen åkermark eller grustäkt ligger inom utredningsområdet.
- Översvämning: En översvämningskartering har utförts i samband med tidigare förstudie för Rönneå: "Översiktlig analys av översvämningsrisk och erosion längs Rönneå i Ängelholms kommun" (Sweco)
- Vattenskyddsområde: Inget vattenskyddsområde eller vattentäkt ligger inom utredningsområdet

Konsekvenser samtliga alternativ

- Samtliga alternativen innebär påverkan på mark som idag inte är vägområde.
- Området med kolonistugor utmed järnvägen påverkas av ny väg. Konsekvensen kan vara att de måste flyttas/rivas alternativt att de blir kringgårdade av väg-järnväg.
- Inget av de alternativa vägförslagen ligger inom riskområde för översvämning vid 100 års regn

Konsekvenser alternativ 1 Pyttebron behålls som gc-väg + ny bilbro

- Utbyggnad av en ytterligare bro bredvid Pyttebron innebär intrång i fastigheten Danielslundsgatan 1 och inlösen av bostadshus vilket bedöms som en stor negativ konsekvens.
- Detaljplaner B40, B49, B131, B240 och B276 berörs. Genomförandetiden för samtliga detaljplaner har gått ut. Markanvändning i gällande detaljplaner av det berörda området är Park, Gata, Bostäder, Vattenområde och Järnvägstrafik.
- Förmodligen har det berörda området inom B40 användningsbestämmelse Järnvägstrafik. Om användningen här är Trafik behövs ingen detaljplanändring för området söder om Rönneå. I så fall finns det inga lagliga krav på att genomföra utredningar såsom bullerutredning. Även har berörda fastighetsägare då ingen möjlighet att överklaga.

Konsekvenser alternativ 2 Pyttebron rivs och ersätts av ny bro för både gång- och cykel och biltrafik.

- Alternativ 2 går att bygga utan intrång i fastigheten Danielslundsgatan 1, vilket är en fördel framför alternativ 1.
- I övrigt samma konsekvenser som alternativ 1.

Konsekvenser alternativ 5 Hembygdsparken med ny väg mellan Klippanvägen och Vallgatan

- Utbyggnad av väg och bro innebär intrång i Hembygdsparkens parkmark.
- Detaljplaner B40, B64 och 249 berörs. Genomförandetiden för samtliga detaljplaner har gått ut. Markanvändning i gällande detaljplaner av det berörda området är Park, Gata, Bostäder, Vattenområde och Järnvägstrafik.
- För sträckan mellan den föreslagna bron och Havsbadsvägen är konsekvenserna samma som för alternativ 1 och 2.

Konsekvenser alternativ 6 Hembygdsparken med anslutning från Klippanvägen via Danielslundsgatan.

- Förslaget berör inte lika mycket område utanför gatumark som alternativ 5 där sträckan mellan Klippanvägen och Vallgatan till stor del ligger på parkmark. I övrigt är påverkan samma som i alternativ 5.

Jämställdhet och barnkonsekvenser

Med Jämställdhet avses i denna utredning främst att alla ska ha lika rätt och möjlighet att röra sig i staden och att nå attraktiva målpunkter. Tillgängligheten till havet och till järnvägsstationen liksom orienterbarheten kan ses som jämställdhetsfrågor där inte vissa grupper ska missgynnas. Boende i centrala Ängelholm har ett nära avstånd till havet och kan gå eller cykla, men resande från utkanten av staden och från omgivande landsbygd är beroende av god framkomlighet för andra kommunikationer. Köbildning genom staden sommartid kan innebära en ojämlikhet där stranden blir svårtillgänglig för många som inte redan bor nära havet. Det kan också vara svårt att hitta till stranden idag när trafiken leds i kroker genom staden. Likaså kan resande med tåg missgynnas av att anslutande kommunikationer är beroende av att passera genom centrala staden. Det kan bli särskilt påtagligt för pendlare med tåg som reser i rusningstrafik.

Boende i centrala staden har ett behov av naturmiljöer nära sin bostad både sett ur ett jämställdhets- och barnperspektiv. Likaså är separerade gång- och cykelstråk och en trygg trafikmiljö vid skolvägar och utanför skolor (tex Rönneskolan) viktigt.

Konsekvenser samtliga alternativ 1 och 2, 5 och 6

- Sett ur aspekterna tillgänglighet till havet och till järnvägsstationen ger samtliga alternativ en ökad tillgänglighet genom att de passerar utanför centrala staden vilket minskar risken för köbildning. Likaså innebär de en avlastning på stadsgatorna och därmed ökad säkerhet vid skolor och gångstråk där.
- Behovet för de boende i centrala staden av att ha naturmiljöer nära sin bostad kommer i konflikt med samtliga föreslagna alternativ som alla innebär negativ påverkan på attraktiva närrekreationsmiljö i direkt anslutning till bebyggelsen.

Samlad bedömning

Konsekvensbeskrivningen omfattar de fyra återstående alternativen, dvs två alternativ via Pyttebron och två via Hembygdsparken. Alternativen skiljer sig åt i olika delar, vilket gör att de får något olika konsekvenser. Gemensamt är dock att samtliga innebär olika grad av negativ påverkan när det gäller kulturmiljö, naturmiljö, stadsbild och årummet.

Alternativen 5 och 6 via Hembygdsparken bedöms ha större negativ påverkan på **kultur- och naturmiljön** än alternativen 1 och 2. Alternativet 5 har i sin tur större påverkan på naturmiljön än alternativet 6 eftersom sträckningen även påverkar parkområdet norr om Statoil (vid Margretetorpsvägen).

Samtliga alternativ kommer att på olika sätt förändra **stadsbilden och årummet**. Gestaltningen av broar och landfästen kommer att ha stor betydelse för upplevelsen. Det är därför inte möjligt att nu avgöra vilken påverkan som uppkommer i det enskilda alternativet.

Samtliga alternativ passerar områden som används för **rekreation och friluftsliv**. Hembygdsparken innehåller ett bredare värde eftersom den även kan ses som en samlingspunkt för kommunen som helhet och turister. Alternativet 5 påverkar även parken norr om Statoil.

När det gäller **trafiksäkerhet, barriäreffekter och buller** uppvisar alternativen både positiva och negativa konsekvenser. Omfördelning av trafiken innebär både fördelar och nackdelar. Sammantaget bedöms alternativen likvärdiga ur trafiksäkerhetssynpunkt och med hänsyn till vilka barriäreffekter som uppkommer. Alternativen 5 och 6 bedöms påverka bullerförhållandena för omgivande bebyggelse i något större utsträckning.

Samtliga alternativ påverkar nuvarande **markanvändning**, alternativet 1 förutsätter att intrång behövs i en fastighet. Alternativen bedöms likvärdiga med hänsyn till **jämställdhet och barnkonsekvenser**.

Vid en samlad bedömning framstår alternativet 2 som mest fördelaktigt med avseende på de konsekvenser som uppkommer i de olika sträckningarna.

Referenser

Ängelholms kommun hemsida <http://www.angelholm.se>

Översiktsplan för Ängelholms kommun <http://www.angelholm.se/Kommunpolitik/planer/Oversiktsplaner/>

Fördjupande översiktsplaner för Barkåkra respektive Södra Ängelholm

Riksantikvarieämbetet "fornsök" <http://www.raa.se>

Skogsstyrelsen "Skogens pärlor" <http://www.skogsstyrelsen.se/>

Ängelholms miljöprogram, lokala miljömål för Ängelholms kommun. Reviderad upplaga 090126

Miljöpolicy för Ängelholms kommun. Antagen KF 2002-02-25

Naturvårdsprogram för Ängelholms kommun Antagen KF 2010-06-28

Bevaringsprogram, Kulturhistoriskt värdefulla bebyggelse och miljöer, Ängelholms kommun Kulturmiljögruppen 1987

Cykelplan för Ängelholm 2009-12-16

Vision 2020 – Kraftsamling Ängelholm