

Trafikutredning

ÄNGELHOLMS KOMMUN

Gatuförbindelser över Rönne å vid Klippanvägen samt vid Varvsgatan

Utkast

Malmö 2009-05-06



Gatuförbindelser över Rönne å vid Klippanvägen samt vid Varvsgatan

Trafikutredning

Datum	2009-05-06
Uppdragsnummer	61660932020
Utgåva/Status	Utkast

Lars Olofsson
Uppdragsledare

John McDaniel
Handläggare

Anna Karlsson
Granskare

Ramboll Sverige AB
Skeppsgatan 19
211 19 Malmö

Telefon 040-10 54 00
Fax 040-10 55 10
www.ramboll.com

Organisationsnummer 556133-0506

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
1.1	Syfte	1
1.2	Bakgrund	3
1.3	Tidigare utredningar	3
1.4	Metod och genomförande	3
2.	Sammanfattning	4
3.	Historia	6
3.1	Sockerbruksområdet	6
3.2	Pyttebanan	7
4.	Framtida planer för Ängelholms centrum, Sockerbruksområdet och Havsbaden	8
4.1	Sockerbruksområdet	8
4.2	Stortorget	10
4.3	Havsbaden	11
5.	Befintliga trafikförhållanden	12
5.1	Nuvarande gatu- och vägstruktur	12
5.2	Trafiksäkerhet	14
5.3	Gång- och cykelvägnät	16
5.4	Dagens gatustandard	19
5.5	Dagens trafikmängder	20
5.6	Stads- och naturmiljö	21
6.	Utformningsförslag	23
6.1	Förbindelse i Klippanvägens förlängning	24
6.2	Förbindelse i Varvsvägens förlängning	32
7.	Trafikeffekter	35
7.1	Broförförbindelse i Klippanvägens förlängning	35
7.2	Broförförbindelse i Varvsgatans förlängning	37
7.3	Broförförbindelse både i Klippanvägens samt i Varvsgatans förlängning	37

Bilagor

Klippanvägens förlängning Data PM

1. Inledning

1.1 Syfte

Gamla Sockerbruksområdet i Ängelholm har under de senaste 10-15 åren omvandlats från ett renodlat industriområde med visst inslag av bostäder till ett centrum- och stationsnära område med hög befolkningstäthet. Det ökade antalet boende och verksamheter i området har fått till följd att trafiken ökat. Eftersom området ligger på motsatt sida av Rönne å jämfört med centrum finns det få tillfartsvägar till området och de som finns är smala med begränsad trafiktålighet och svåra att nå från det övergripande vägnätet.

Fritids- och badområdet Råbocka nås även det endast via stadens centrala delar eftersom en vägförbindelse direkt över till området saknas. Råbocka utgör sommartid ett stort besöksmål som drar mycket trafik, vilket skapar trafikproblem i Ängelholms centrum.

Som en lösning på dessa problem har Ängelholms kommun överlagt att skapa nya förbindelser över Rönne å, dels som en förlängning på Klippanvägen och dels i Varvsvägens förlängning. Denna utredning har studerat de trafiktekniska möjligheterna för vägdragningarna samt trafiksekvenserna av dessa båda förbindelser, både var för sig och tillsammans.

Ramböll har fått i uppdrag att:

- Studera olika möjliga vägdragningar över Rönne å
- Föreslå det mest fördelaktiga vägalternativet
- Studera trafikeffekterna av valda vägalternativ i trafikmodelleringsprogram
- Detaljstudier av valda vägalternativ



Figur 1: Karta över centrala Ängelholm. Karta från Ängelholms kommun.

1.2 **Bakgrund**

Antalet gatuförbindelser över Rönne å är begränsade. Området på den västra sidan av Rönne å kommer att få en ökad exploatering, vilket innebär att trafiken kommer att öka till och från området. Sommartid är trafiken även intensiv till Ängelholms havsbad, Råbocka. Detta gör att behovet av ytterligare gatuförbindelser över ån ökar.

Ängelholms kommun har därför studerat möjliga vägdragningar över Rönne å dels i centrum genom en förlängning av Klippanvägen över Rönne å vid platsen för den gamla Pyttebron och dels genom en förlängning av Varvsvägen och vidare mot Havsbaden norrifrån.

Tankar har funnits att föra Varvsvägen över Rönne å och vidare mot Råbockastranden norrifrån. Varvsvägen leder vidare mot det övergripande nätet via Kungsgårdsleden. En ny vägförbindelse över Rönne å kommer att få till följd i ett förändrat resmönster i centrala Ängelholm. På vilket sätt kommer denna utredning att ge svar på, genom en trafiksimulering av centrala Ängelholm.

1.3 **Tidigare utredningar**

Under 2005 genomförde Ramböll en trafiksimulering av centrala Ängelholm. En ny övergripande vägförbindelse över Rönne å i centrala Ängelholm kommer att få till följd att trafikmönstret förändras.

1.4 **Metod och genomförande**

Två olika trafikstringsförutsättningar har studerats; dels ett alternativ som utgår från dagens trafikstringssituation och dels ett alternativ som utgår från en framtida, prognosticerad, trafikstringssituation.

Trafiksimuleringen av de nya vägdragningarna över Rönne å har genomförts i programmet VISSIM. Detaljutformningen av vägdragningarna har genomförts i programmet AutoCAD.

2. Sammanfattning

Det har länge diskuterats att skapa en ny gatuförbindelse över Rönne å i centrala Ängelholm. Trafiksituationen vid de nuvarande förbindelserna i förlängningen av Järnväsgatan samt över Nybrogatan har, med det ökande antalet bostäder och verksamheter på f.d. Sockerbruksområdet på västra sidan av Rönne å, blivit ansträngda. Samtidigt passerar dessa förbindelser genom delar av centrala Ängelholm där ökad trafik inte är önskvärt och där gator och korsningar har en begränsad trafiktålighet.

Det är framförallt två möjliga sträckningar för en gatuförbindelse som studerats. Dessa är en förbindelse i Klippanvägens förlängning samt en förbindelse i Varvsgatans förlängning. Denna utredning har studerat de trafiktekniska möjligheterna för vägdragningarna samt trafikkonsekvenserna av dessa båda förbindelser, både var för sig och tillsammans.

Klippanvägen, i sin nuvarande sträckning, byggdes ut på 1970-talet och tankarna har ända sedan början funnits att förlänga vägen vidare mot Storgatan och över Rönne å. En sådan förbindelse skulle kraftigt avlasta gatusystemet i centrala Ängelholm, särskilt Nybrogatan skulle få minskad trafik.

En broförbindelse i Varvsvägens förlängning skulle koppla ihop de nordvästra delarna av Havsbaden, men skulle med en förlängning söderut även kunna fungera som en förbindelse mot Sockerbruksområdet.

I alternativet Klippanvägens förlängning har två olika gatusträckningar studerats, dels en sträckning som löper parallellt med Rönne å till Reningsverksvägen och där kopplar på Havsbadsvägen (benämnd 1B) och dels en sträckning som viker av västerut strax innan sporthallen och kopplar på Havsbadsvägen i höjd med Nybrovägen (benämnd 1A).

I alternativet Varvsgatans förlängning har en gatusträckning studerats som fortsätter västerut över Rönne å och passerar järnvägen Väst kustbanan planskilt och löper vidare västerut norr om nuvarande Luntertunvägen.

Båda alternativen av Klippanvägens förlängning över Rönne å innebär att trafiken minskar på de centrala gatorna i Ängelholm. Trafiken på den nya broförbindelsen över Rönne å får en trafik på mellan 6000-7000 fordon/dygn och trafiken på dagens broförbindelse vid Nybrogatan över Rönne å minskar med ungefär lika mycket.

I alternativet med broförbindelse över Rönne å vid Varvsgatans förlängning minskar trafiken i centrala Ängelholm vid dagens trafikstringssituation med omkring 1500 fordon/dygn. Vid en framtida trafikstringssituation ökar istället trafiken på flera av gatorna i centrala Ängelholm. Bland annat ökar trafiken kraftigt på Landshövdingevägen förbi sjukhuset eftersom denna gata tillsammans med Reningsverksvägen ger en gen förbindelse i nord-sydlig riktning.

Om båda vägförbindelserna över Rönne å genomförs innebär detta att trafiken minskar i centrala Ängelholm, dock inte lika mycket som i de alternativ som enbart innebär en bro över Rönne å i Klippanvägens förlängning. Även då båda förbindelserna genomförs skapas en gen förbindelse i nord-sydlig riktning via Landshövdingevägen, vilket kan vara en negativ konsekvens då denna passerar förbi sjukhuset.

Sammantaget ger en bro i Klippanvägens förlängning enligt alternativ 1A den största minskningen av trafiken på de centrala gatorna i Ängelholm, bl.a. på Östergatan och Nybrogatan. En tidig anslutning, enligt alternativ 1A, ger också fördelen att man med denna lättare kan nå etableringarna i Sockerbruksområdet samtidigt som en ny, eventuell, etablering på kommunens gamla växthusområde blir lättare att nå.

3. Historia

3.1 Sockerbruksområdet

Området på västra sidan av Rönne å i direkt anslutning till Ängelholms centrum började bebyggas med sockerbruksverksamhet i slutet av 1800-talet. Som mest hade man omkring 250 anställda i 40-talet. Svenska Sockerfabriksaktiebolaget genomförde under 1900-talet rationaliseringar vilket innebar att huvuddelen av verksamheten så småningom flyttade till Hasslarp. 1953 lades Sockerbruket i Ängelholm ned och som en följd av detta lades även järnvägslinjen mellan Ängelholm och Klippan, den s.k. Pyttebanan, ned.

Under 1940- och 50-talen byggdes bostäder i områdets norra delar, och under 1970-talet tillkom höghusbebyggelsen vid stationen. Under 1990-talet började området omvandlas från ett industriområde till ett blandat stadsområde med bostäder, service och verksamheter.



Figur 2: Historisk karta över Ängelholms centrum från ca 1924. Källa Lantmäteriet.



Figur 3: Pyttebron på gamla Klippan-Ängelholms järnväg

3.2

Pyttebanan

Engelholm-Klippans Järnväg (EKJ) var ett privat järnvägsaktiebolag. Delen Ängelholm – Östra Ljungby, som var 19 km, öppnades 1 december 1904. Fortsättningen till Klippan, som var 8 km, var klar 1907. Bolaget hamnade snabbt i svårigheter och rekonstruerades 1908 som Ängelholm-Klippans Nya Järnvägsaktiebolag. Godstrafiken innefattade bland annat transport av sockerbetor till sockerbruket i Ängelholm. Lönsamheten var aldrig god, och 1927 köpte Ängelholms stad järnvägen på exekutiv auktion. Järnvägen lades ned i juni 1953, som en följd av vikande trafikunderlag. På gamla banvallen går idag Klippanvägen, riksväg 13.



Figur 4: Pyttebanan där den passerar Storgatan. Bild från ca 1950.



Figur 5: Pyttebanan från luften omkring 1950.
Källa <http://engelholmiana.ifokus.se>

4. Framtida planer för Ängelholms centrum, Sockerbruksområdet och Havsbaden

4.1 Sockerbruksområdet

Det verksamhetsområde som växte upp i anslutning till sockerbruket och järnvägen har sedan början av 1990-talet börjat omvandlas från verksamheter och småindustri till bostäder. Omvandlingen är naturlig då det ligger nära både järnvägskommunikationer samt Ängelholms centrum. Det är framförallt i den södra delen av området, i anslutning till Sockerbruksgatan, som omvandlingen skett.

Kommande områden som kan komma ifråga för en omvandling eller förtätning är verksamhetsområdena som ligger i närheten av det kommande, planerade badhuset samt området som tidigare var kommunal plantskola och som ligger vid Rönne å i norra delen av Sockerbruksområdet. Det förstnämnda området i anslutning till järnvägsstationen anges i Ängelholms översiktsplan som utredningsområde, medan området vid gamla plantskolan inte är nämnt i denna.



Figur 6: Eventuella utbyggnads- eller utredningsområden i Sockerbruksområdet i centrala Ängelholm.

4.1.1 Badhuset

För närvarande pågår en arkitekttävling för ett nytt badhus som är tänkt att ligga i Sockerbruksområdet. Det nya badhuset ersätter det gamla intill Rönne å och Nybron och som är från början av 1970-talet. Det nya badhuset kommer att få en placering närmre järnvägsstationen. Vad det gamla badhuset ska användas till är ännu inte klarlagt.

Målsättningen är att det nya badhuset ska vara ett synligt och väl utformat landmärke i Ängelholm. Anläggningen ska bland annat innehålla relaxavdelning, upplevelsebad och motionsbad. Arkitekttävlingen avgjordes under mars 2009, och det vinnande bidraget presenteras i Figur 7 nedan.



Figur 7: Det vinnande förslaget på nytt badhus i Ängelholm, Zoetropa.



Figur 8: Placering av det nya badhuset i Ängelholm.

4.2

Stortorget

För närvarande pågår en idéstudie med förslag till förnyelse av Stortorget i centrala Ängelholm. I de tre förslag som presenterats föreslår samtliga att det ska göras försök att minska trafiken på Järnvägsgratan. Om antalet förbindelser över Rönne å blir fler ökar möjligheterna att avlasta Järnvägsgratan från trafik.



Figur 9: Ett av förslagen på förnyelse av Stortorget i Ängelholm.

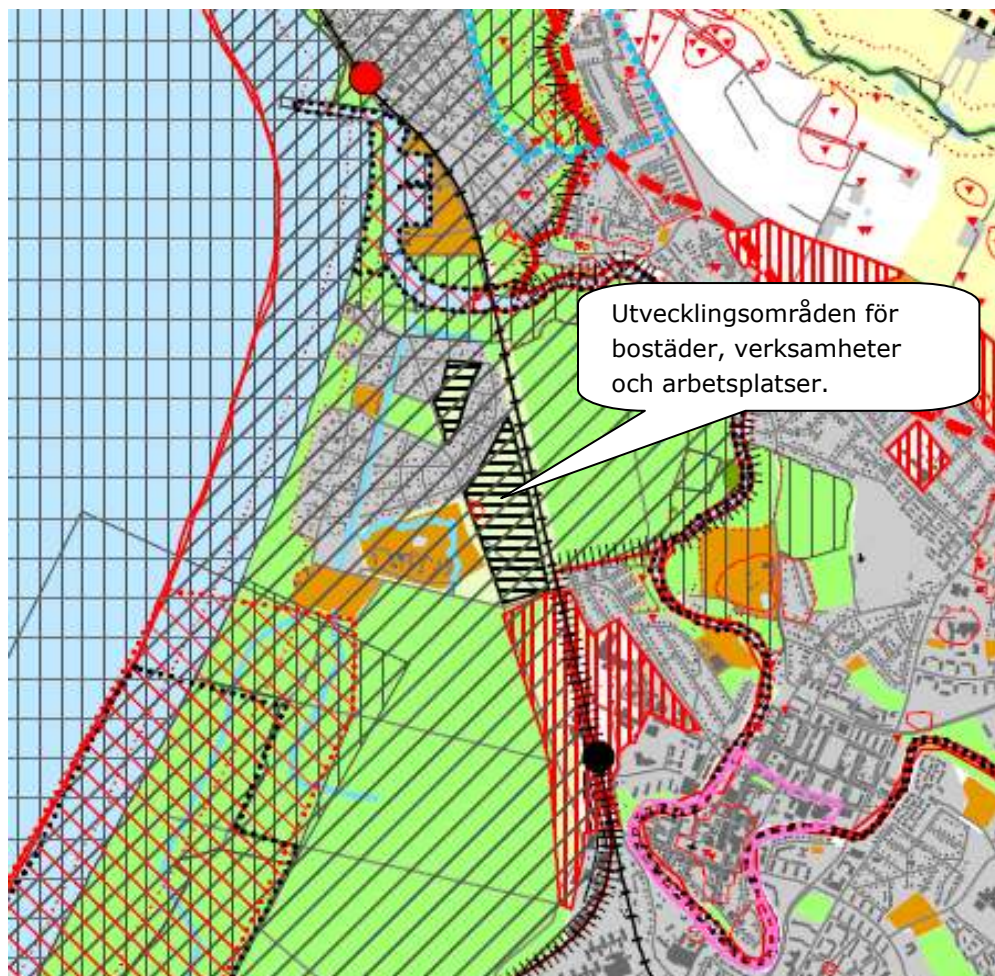


Figur 10: Illustration från ett av förslagen på Stortorget i Ängelholm.

4.3

Havsbaden

Väster om järnvägen, vid Havsbaden, finns det planer på att komplettera den fritids- och permanentbostadsbebyggelse som finns i området med ytterligare bostäder, verksamheter och arbetsplatser i direkt anslutning till järnvägen.



Figur 11: Utdrag ur Ångelholms kommuns översiktsplan från 2004. Områden markerade med svart horisontell mönstring anger utvecklingsområden för bostäder, verksamheter och arbetsplatser.

5. Befintliga trafikförhållanden

5.1 Nuvarande gatu- och vägstruktur

Över Rönne å mot Sockerbruksområdet och Ängelholms järnvägsstation finns i dagsläget tre förbindelser. Dessa är Järnvägsgratan förbi Stortorget, Nybrogatan och Landshövdingevägen. Samtliga dessa gator passerar områden med begränsad trafikkapacitet. Det är dels Järnvägsgratan som passerar Stortorget, ett handelsintensivt område där genomfartstrafik helst bör undvikas. Det är också Nybrogatan där särskilt korsningen mellan Nybrogatan och Östergatan har dålig geometri för större fordon. Landshövdingevägen passerar sjukhusområdet där bland annat hastigheten är begränsad till 30 km/h.

Klippanvägen, i sin nuvarande sträckning, byggdes ut på 1970-talet och tankarna har ända sedan början funnits att förlänga vägen vidare mot Storgatan och över Rönne å. En sådan förbindelse skulle kraftigt avlasta gatusystemet i centrala Ängelholm, särskilt Nybrogatan skulle få minskad trafik.

Ängelholms havsbad, Råbocca, är särskilt sommartid ett välbesökt mål som drar mycket trafik. Området är relativt otillgängligt då trafik som ska till stranden i dagsläget är tvingat att färdas genom centrala Ängelholm via Råbocavägen. Den tidigare plankorsningen med järnvägen har de senaste åren ersatts av en planskild korsning. Utmed Råbocastranden finns, förutom själva stranden, även restaurang, campingplats, stugby och bostäder.



Figur 12: Gatu- och vägförbindelser över Rönne å i centrala Ängelholm..

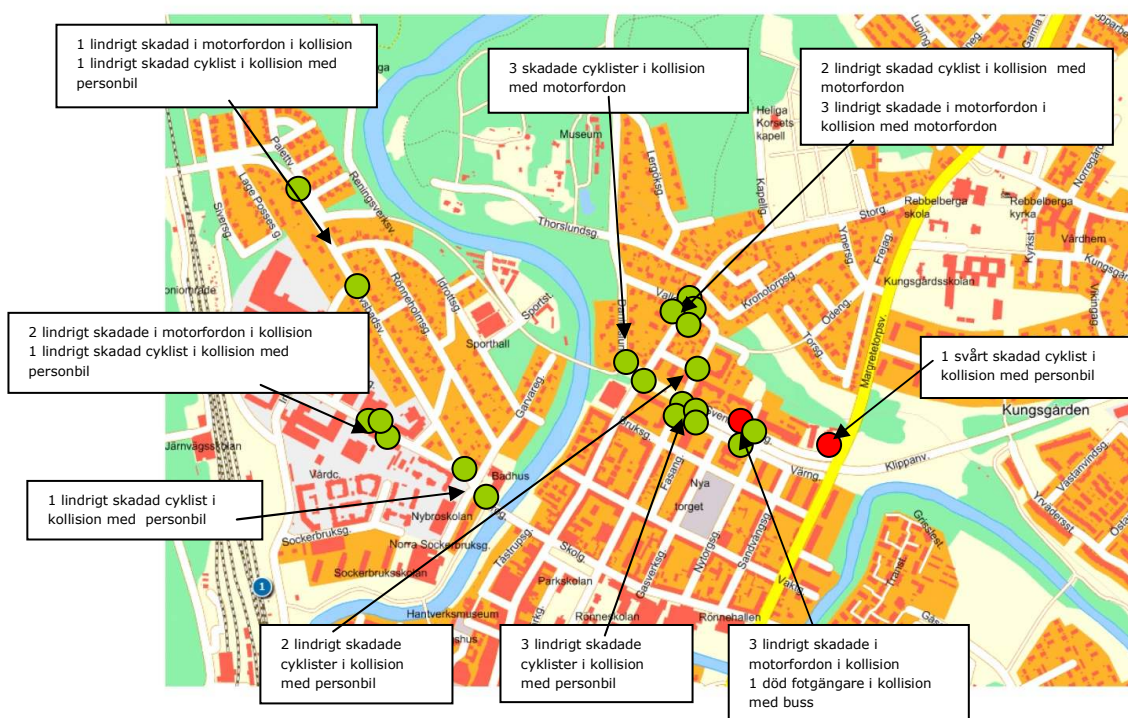


Figur 13: Övergripande gatustruktur i centrala Ängelholm.

5.2 Trafiksäkerhet

5.2.1 Sockerbruksområdet

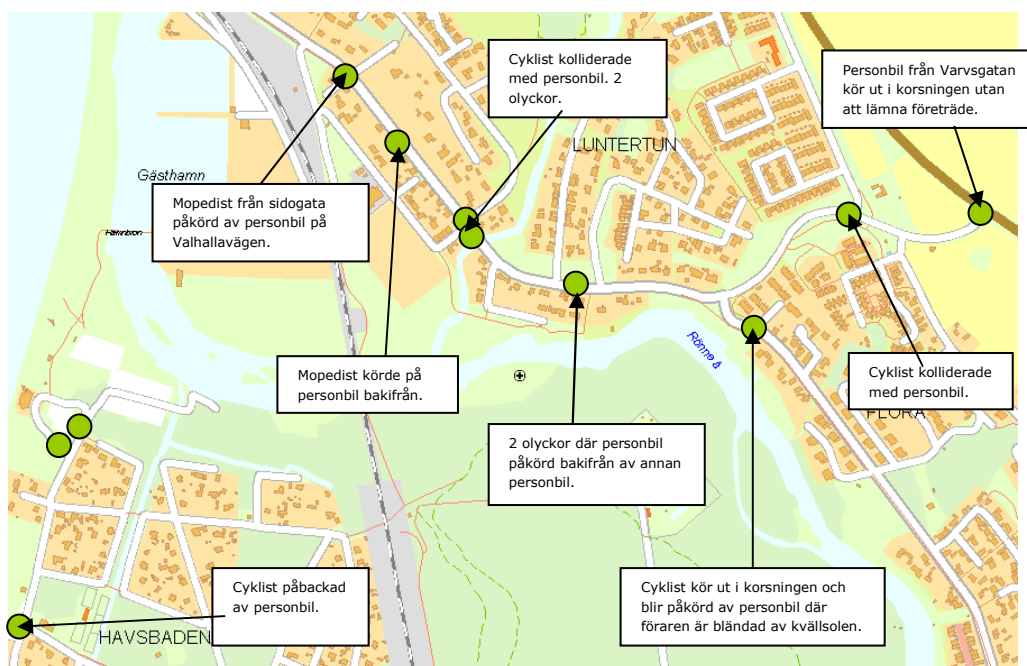
Inom området har totalt 37 personer skadats i olyckor sedan 1 januari 1999. Då är singelolyckor inte inräknade. En av olyckorna ledde till att en av de inblandade, en 90-årig fotgängare, avled av sina skador och en av olyckorna ledde till att en cyklist skadades svårt. Övriga trafikolyckor har enbart lett till lindriga personskador. Totalt har 16 cyklister, mopedister eller motorcyklister samt 21 förare eller passagerare i motorfordon skadats i trafikolyckor. En detaljerad redovisning över trafikolyckorna i Ängelholm återfinns i Figur 14 nedan.



Figur 14: Trafikolyckor med personskada i Ängelholm under åren 1999-2008.

5.2.2 Havsbadsområdet

I området kring Valhallsvägen, Varvsgatan och Danielslundsgatan har det registrerats totalt elva trafikolyckor som resulterat i personskada sedan 1999 och fram till nu. Samtliga trafikolyckor har resulterat i lindriga personskador. Av de skadade var fyra stycken cyklister, tre mopedister och fyra personer satt i personbil. En detaljerad redovisning över trafikolyckorna i området återfinns i Figur 15 nedan.

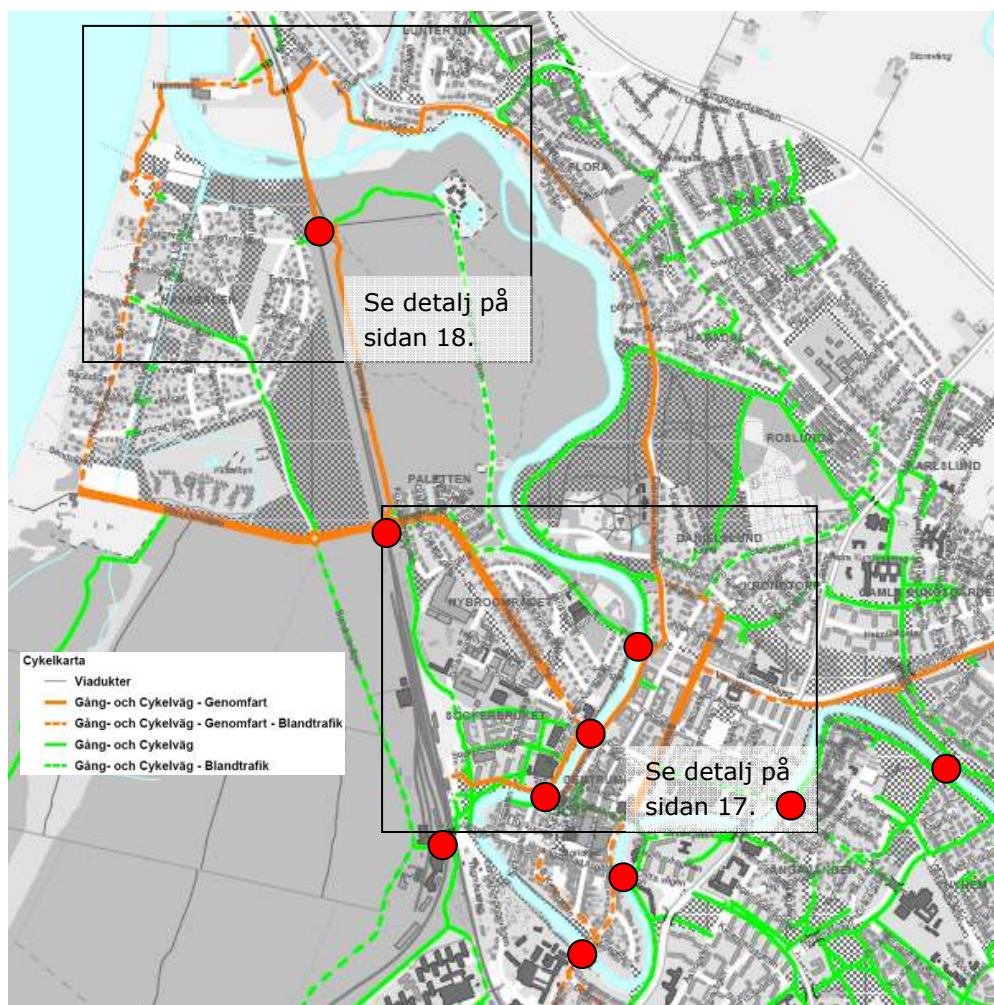


Figur 15: Trafikolyckor i området kring Valhallsvägen/Varvsgatan och Danielslundsgatan.

5.3

Gång- och cykelvägnät

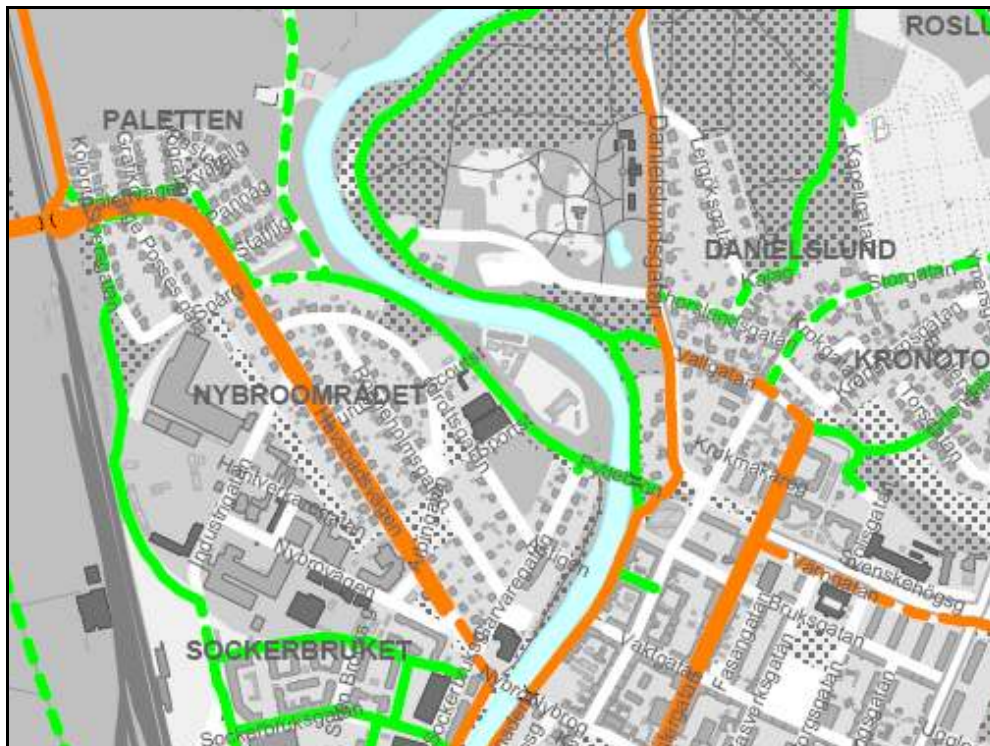
Gång- och cykelvägnätet i Ängelholm är väl utbyggt, och det finns gång- och cykelvägar utmed de flesta större gator i centrum. I centrum finns två stora barriärer, Rönne å och järnvägen. Planskildheter för att ta sig över dessa finns på ett antal platser, se markeringar i kartan nedan.



Figur 16: Gång- och cykelvägnät i Ängelholms kommun

5.3.1 Sockerbruksområdet

Utmed Danielslundsgatan finns separat gång- och cykelväg som efter Pyttebron går vidare utmed Rönne å. Idag saknas en gång- och cykelvägskoppling mellan Klippanvägen och mot Pyttebron, till det gång- och cykelstråk som fortsätter vidare mot Havsbaden.



Figur 17: Gång- och cykelvägar i Sockerbruksområdet

5.3.2 Havsbadsvägen

Nedan redovisas gång- och cykelvägarna i området kring Varvsgatan och Luntertun. Utmed Danielslundsgatan söderifrån samt från Valhallsvägen norrifrån finns separat gång- och cykelväg. På en sträcka av omkring 600 meter saknas dock separat gång- och cykelväg utmed huvudgatunätet och cyklister är hänvisade till parallellt lokalgatunät.

På den västra sidan av Rönne å finns gång- och cykelvägar som fungerar mera som rekreativa stråk för bl.a. motion. Längs järnvägen finns en gång- och cykelväg som korsar Rönne å.



Figur 18: Cykelkarta över Ängelholm i området kring Varvsgatan.

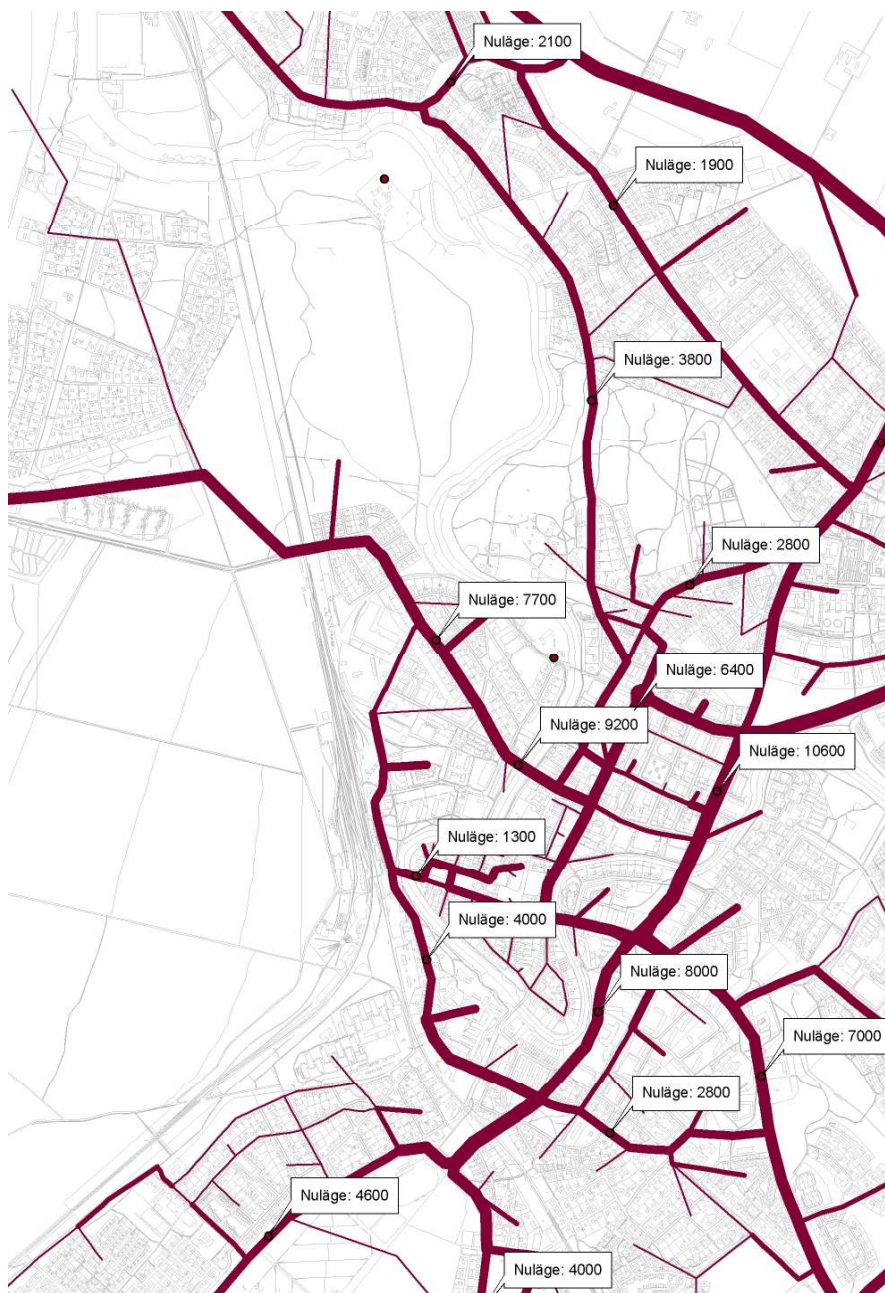
5.4 Dagens gatustandard

Gatunamn	Avsnitt	Bredd	Gatustandard
Klippanvägen	Kristian II:s väg - Östergatan	15 m	Gångbana + 2 + 2 körfält + gångbana
Östergatan	Klippanvägen – Skolgatan (Nybrogatan)	8 m	Gångbana + 2 körfält + gångbana
Nybrogatan	Östergatan – Havsbadsvägen	14 m	Gångbana + 2 körfält + gångbana
Järnvägsgatan	Östergatan – Landshövdingevägen	12 m	Gångbana + 2 körfält + gångbana
Landshövdingevägen	Kristian II:s väg – Järnvägsgatan	9 m	Gångbana + 2 körfält + gångbana
Kristian II:s väg	Helsingborgsvägen – Landshövdingevägen	19 m	Gc-bana + 2 + 2 körfält + gångbana
Kristian II:s väg	Landshövdingevägen – Östra vägen	19 m	Gångbana + 2 körfält + gångbana
Kristian II:s väg	Östra vägen – Klippanvägen	19 m	Gångbana + 2 körfält + gångbana

5.5

Dagens trafikmängder

På de tre passager över Rönne å som finns i centrala Ängelholm passerar drygt 13 000 fordon/dygn. Av dessa passerar 9000 fordon/dygn över vid Nybrogatan och omkring 4000 fordon/dygn på Järnvägsgratan och Landshövdingevägen tillsammans. På Östergatan som leder trafik mellan Klippanvägen och Nybrogatan passerar 6000 fordon/dygn.



Figur 19: Dagens trafikmängder i Ängelholm (fordon/dygn).

5.6 Stads- och naturmiljö

5.6.1 Sockerbruksområdet

Längs med Rönne å finns ett natur- och rekreationsområde. På den östra sidan av Rönne å, norr om centrala Ängelholm, ligger Ängelholms hembygdspark. På den västra sidan ligger ett smalt naturområde utmed gång- och cykelvägen, tidigare Pyttebanan.

På den västra sidan av Rönne å ligger en bostadsbebyggelse uppförd från 1900-talets början och uppskattningsvis 40 år framåt. På den östra sidan av Rönne å finns äldre stadsnära bebyggelse kring Storgatan. I närheten av polishuset finns nyare bebyggelse från 1980-talet.



Figur 20: Natur- och bebyggelseområden vid Sockerbruksområdet.

5.6.2 Havsbadsområdet

Området på den västra sidan av Rönne å är delvis sank naturmark, men området används också för motions- och rekreationsändamål. Väster om järnvägen finns blandad fritids- och villabebyggelse, där de tidigaste husen är från början av 1920-talet.



Figur 21: Natur- och bebyggelseområden på den västra sidan av Rönne å.

6. Utformningsförslag

I aktuell utredning har två alternativa förbindelser över Rönne å studerats. Båda är förlängningar av befintliga gator. Den ena är en förlängning av Klippanvägen och den andra en förlängning av Varvsvägen. Dessa båda alternativ beskrivs närmre i kommande avsnitt.



Figur 22: Översikt över de olika förslagen på förbindelse över Rönne å.

6.1 Förbindelse i Klippanvägens förlängning

En förbindelse över Rönne å i Klippanvägens förlängning kan dras rakt västerut över parkområdet som ligger väster om Östergatan. Detta har tidigare pekats ut som reservat för vägförbindelse. Korsningen mellan Östergatan och Klippanvägen kan utformas som en cirkulationsplats, liksom korsningen mellan Storgatan, Klippanvägen och Danielslundsgatan.

Den nuvarande gång- och cykelbron, den gamla järnvägsbron för Pyttebanan, måste avlägsnas för att ge plats för en ny bro. Järnvägsbron kan eventuellt flyttas norrut för att skapa en gång- och cykelförbindelse mellan den västra sidan av ån och Hembygdsparken på den östra sidan.

Strax väster om där den nya förbindelsen passerat Rönne å kan två alternativa vägar väljas för att nå Havsbadsvägen. Dels kan den nya vägen fortsätta västerut för att nå Havsbadsvägen via Arbingatan eller så kan den nya vägen fortsätta i nordvästlig riktning i den gamla Pyttebanans sträckning för att nå Havsbadsvägen i anslutning till Reningsverksvägen. Sträckningen på den östra sidan är gemensam för de båda alternativen. De båda alternativa sträckningarna beskrivs närmre nedan.



Figur 23: Översikt över vägförbindelsen över Rönne å i Klippanvägens förlängning.

6.1.1

På den östra sidan av Rönne å börjar Klippanvägens nya sträckning vid korsningen mellan Östergatan, där den nuvarande östliga sträckan av Klippanvägen ansluter. Direkt väster om denna korsning finns ett gräsområde som är ett reservat för en planerad fortsättning på Klippanvägen västerut. Korsningen mellan Klippanvägen och Östergatan byggdes under hösten 2008 om till en cirkulationsplats. Den nya anslutningen av Klippanvägen i cirkulationsplatsens västra del kräver en mindre justering av cirkulationen vid Klippanvägens västra anslutning.

Vid korsningen med Storgatan, Danielslundsgatan och den nya Klippanvägen föreslås även här en cirkulationsplats. Till cirkulationsplatsen ansluter fem vägar, men cirkulationen ryms ändå utan intrång på närliggande fastigheter.

Vidare västerut, över Rönne å, kolliderar den nya vägen med den befintliga gång- och cykelbron Pyttebron. Det bedöms inte som möjligt att ha kvar denna på dess nuvarande plats, utan det föreslås att den flyttas till en ny placering.



Figur 24: Utformningen av Klippanvägens förlängning på Rönne ås östra sida.



Figur 25: Korsningen mellan Klippanvägen och Östergatan. Den nya vägförbindelsen mot Pyttebron föreslås dras rakt fram i bilden.



Figur 26: Pyttebron måste flyttas vid anläggande av den nya vägförbindelsen.



Figur 27: Storgatan norrut. Det föreslås att den nya vägen ansluts med en cirkulationsplats mot Storgatan. Det gamla brofundamentet till Pyttebanans viadukt föreslås vara kvar, och cirkulationsplatsen anpassas efter denna.

6.1.2 Alternativ med anslutning via Arbingatan.

På den västra sidan av Rönne å kan två alternativa vägar vidare mot Havsbadsvägen väljas. Dels en som går direkt västerut efter det att Rönne å passerats eller en som fortsätter i nordvästlig riktning. I detta avsnitt beskrivs det förstnämnda alternativet med en förbindelse direkt västerut mot Havsbadsvägen via Arbingatan.

Den nya förbindelsen dras genom naturområdet strax väster om Rönne å. Vid Idrottsgatan föreslås att de båda anslutningarna från denna stängs. Strax efter att Idrottsgatan passerats svänger vägen söderut för att kunna passera mellan fastigheterna i korsningen vid Rönneholmsgatan utan att intrång på fastigheterna måste göras. De båda anslutningarna från Rönneholmsgatan ansluts till två trevägskorsningar mot den nya vägen.

För att skapa en bra anslutning mot Havsbadsvägen föreslås att den nya vägen dras västerut i det natur/parkområde som ligger öster om Havsbadsvägen. Korsningen mellan den nya vägen och Havsbadsvägen kan utformas som en cirkulationsplats.



Figur 28: Alternativ 1A som ansluter mot Havsbadsvägen via Arbingatan.



Figur 29: Rönneholmsvägen där den nya väganslutningen föreslås.

6.1.3 **Förbindelse i Klippanvägens förlängning, alternativ med anslutning via Pyttebanans gamla sträckning**

Det andra alternativet av sträckning väster om Rönne å fortsätter norrut på den gamla sträckningen av Pyttebanan och vidare mot Havsbadsvägen. Denna sträckning beskrivs närmre i detta avsnitt.

På den västra sidan av Rönne å kan två alternativa vägar vidare mot Havsbadsvägen väljas. Dels en som går direkt västerut efter det att Rönne å passerats eller en som fortsätter norrut på den gamla sträckningen av Pyttebanan. I detta avsnitt beskrivs det sistnämnda alternativet med en förbindelse norrut via Pyttebanans gamla sträckning och vidare mot Havsbadsvägen.

Strax efter det att Rönne å passerats så föreslås den nya vägen fortsätta i nordvästlig riktning i den gamla Pyttebanans sträckning. Den gamla sträckningen av Pyttebanan längs Rönne å används idag som rekreativsområde där den gamla banvallen återanvänts som gång- och cykelväg. Gång- och cykelvägen ansluter till Reningsverksvägen i norr, och fortsätter vidare till Havsbadsvägen. Den nya vägen dras i samma sträckning som gång- och cykelvägen och gång- och cykelvägen ersätts av gång- och cykelbanor på ömse sidor om den nya vägen.



Figur 30: Vägförbindelse över Rönne å i Klippanvägens förlängning, alternativ 1B, som ansluter till Havsbadsvägen via gamla Pyttebanans sträckning.



Figur 31: Korsningen mellan Reningsverksvägen och Havsbadsvägen där den nya vägen ansluter.

6.2 Förbindelse i Varvsvägens förlängning

En broförbindelse i Varvsvägens förlängning skulle koppla ihop de nordvästra delarna av Havsbaden, men skulle med en förlängning söderut även kunna fungera som en förbindelse mot Sockerbruksområdet.

En förbindelse över Rönne å kan dras i Varvsvägens förlängning i sydvästlig riktning över Rönne å. Korsningen mellan Varvsvägen, Danielslundsgatan och den nya vägen kan utformas som en cirkulationsplats.

På den västra sidan av Rönne å dras den nya vägen i naturområdet som ligger norr om reningsverket. Mitt på sträckan föreslås järnvägen passeras planskilt. Vidare mot Havsbaden dras den nya vägen norr om fastigheterna som ligger norr om Hemvägen.



Figur 32: Översikt över möjlig sträckning av vägförbindelse över Rönne å i Varvsgatans förlängning.



Figur 33: På denna plats föreslås att den nya vägförbindelsen över Rönne å dras vidare västerut mot Varvsvägen. Rönne å skyms bakom träden.



Figur 34: Fastigheterna norr om Hemvägen där den nya vägen föreslås dras norr om (till höger i bild).



Figur 35: Nya Varvsgatan väster om järnvägen.



Figur 36: Danielslundsgatan och korsningen med Varvsgatan.



Figur 37: Korsningen mellan Varvsgatan och Danielslundsgatan.

7. Trafikeffekter

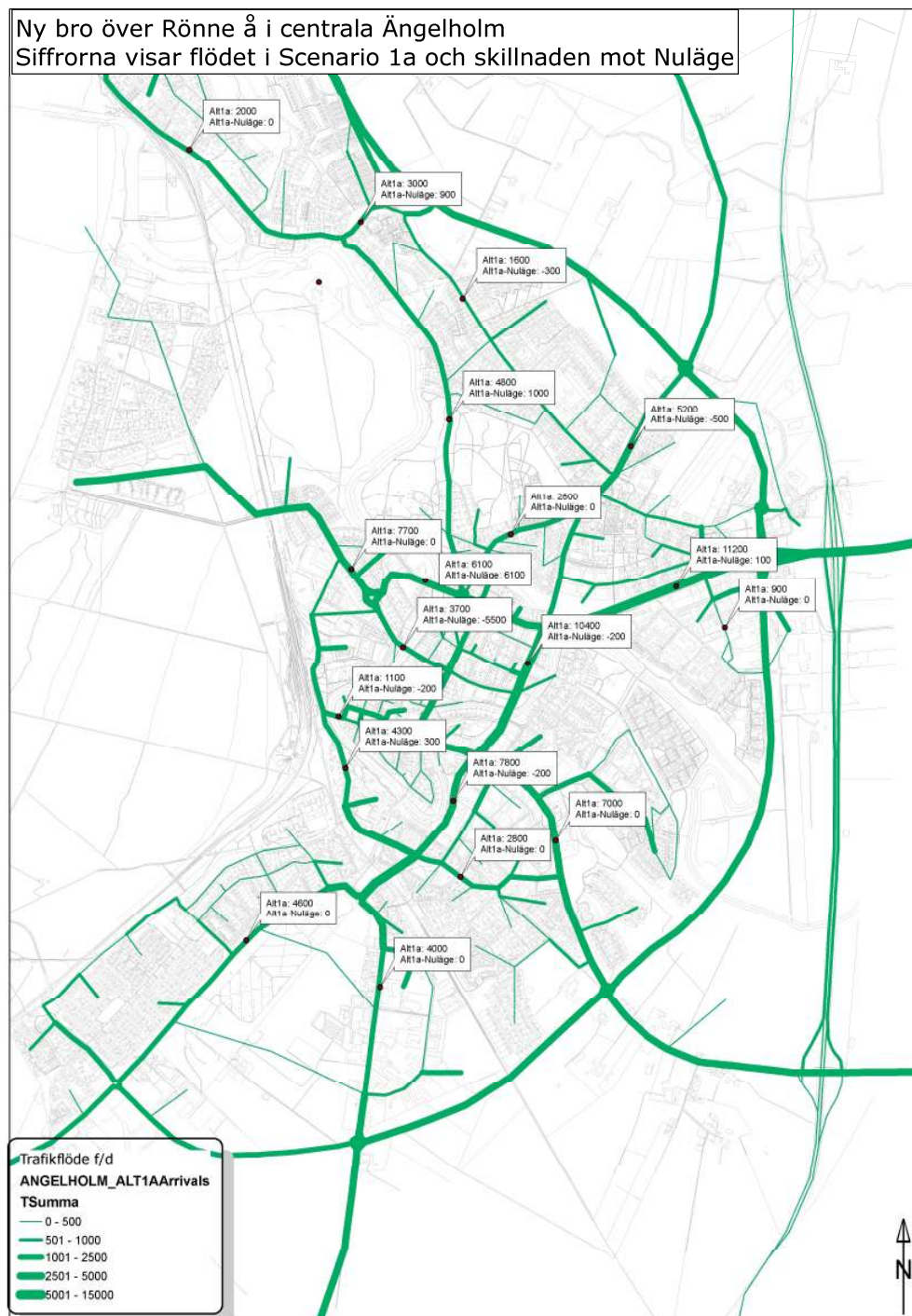
I detta avsnitt beskrivs vilka trafikeffekter de olika förslagen till ny vägförbindelse över Rönne å får på trafiken.

De alternativ som studeras ur trafiksynpunkt är en broförbindelse över Rönne å i Klippanvägens förlängning (alternativ 1) samt en broförbindelse över Rönne å vid Varvsvägen (alternativ 2) samt dessa båda ihop. I alternativet med en broförbindelse i Klippanvägens förlängning studeras två olika alternativa dragningar på den västra sidan av Rönne å, dels en dragning som går västerut via Arbingatan (alternativ 1A) mot Havsbadsvägen samt en dragning som fortsätter norrut på Pyttebanans gamla banvall (alternativ 1B).

7.1 Broförbindelse i Klippanvägens förlängning

En ny broförbindelse över Rönne å i Klippanvägens förlängning gör att trafiken i centrala Ängelholm minskar kraftigt. Vid dagens trafiksituation bedöms trafiken minska med omkring 5500 fordon/dygn på Nybrogatan över Rönne å i alternativ 1A samt med omkring 7300 fordon/dygn i alternativ 1B. Trafiken på den nya gatuförbindelsen i Klippanvägens förlängning över Rönne å uppskattas i alternativ 1A bli 6100 fordon/dygn samt i alternativ 1B bli 7300 fordon/dygn.

Med en ökad exploatering av boende och verksamheter i centrala Ängelholm bedöms trafiken öka. Vid en framtida, bedömd, trafikallstring så uppskattas trafiken ändå att minska med omkring 5400 fordon/dygn på Nybrogatan om alternativ 1A genomförs samt med omkring 6300 fordon/dygn om alternativ 1B genomförs. Trafiken på den nya gatuförbindelsen över Rönne å uppskattas bli omkring 9500 fordon/dygn i båda alternativen med inräknad framtida trafikökning.



Figur 38: Broförbindelse över Rönne å enligt alternativ 1A. Förändring i dagens trafikmängder.

7.2 **Broförbindelse i Varvsgatans förlängning**

En ny broförbindelse över Rönne å i Varvsvägens förlängning gör att trafiken i centrala Ängelholm minskar något men inte lika mycket som vid broförbindelser i Klippanvägens förlängning. Trafiken på förbindelsen över Varvsgatan bedöms bli omkring 3000 fordon/dygn med dagens trafikmängder. Trafiken på Järnvägsgatan minskar marginellt medan trafiken på Nybrogatan minskar med omkring 1700 fordon/dygn.

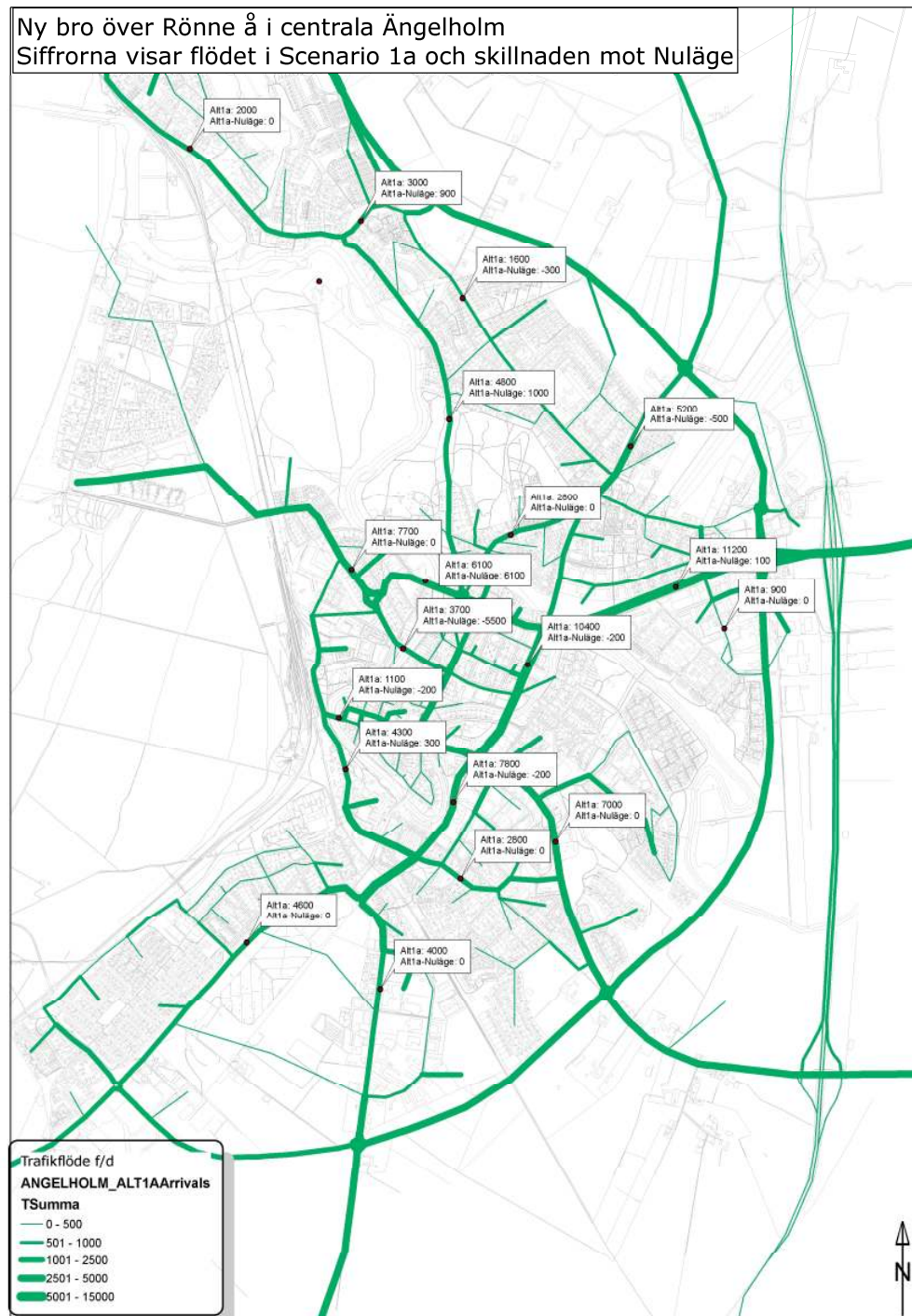
En konsekvens om förbindelsen vid Varvsgatan genomförs är att sträckan mellan Varvsvägen- Reningsverksvägen-Industrigatan-Landshövdingevägen får en starkt ökad trafik i framtidsscenarioet. Bedömningen är att denna sträcka blir ett alternativ för trafik som ska mellan söder och norr i centrala Ängelholm eller tvärtom. Trafiken på denna sträcka bedöms bli omkring 11 100 fordon/dygn, vilket kan vara en oönskad konsekvens, särskilt då Landshövdingevägen passerar sjukhuset.

7.3 **Broförbindelse både i Klippanvägens samt i Varvsgatans förlängning**

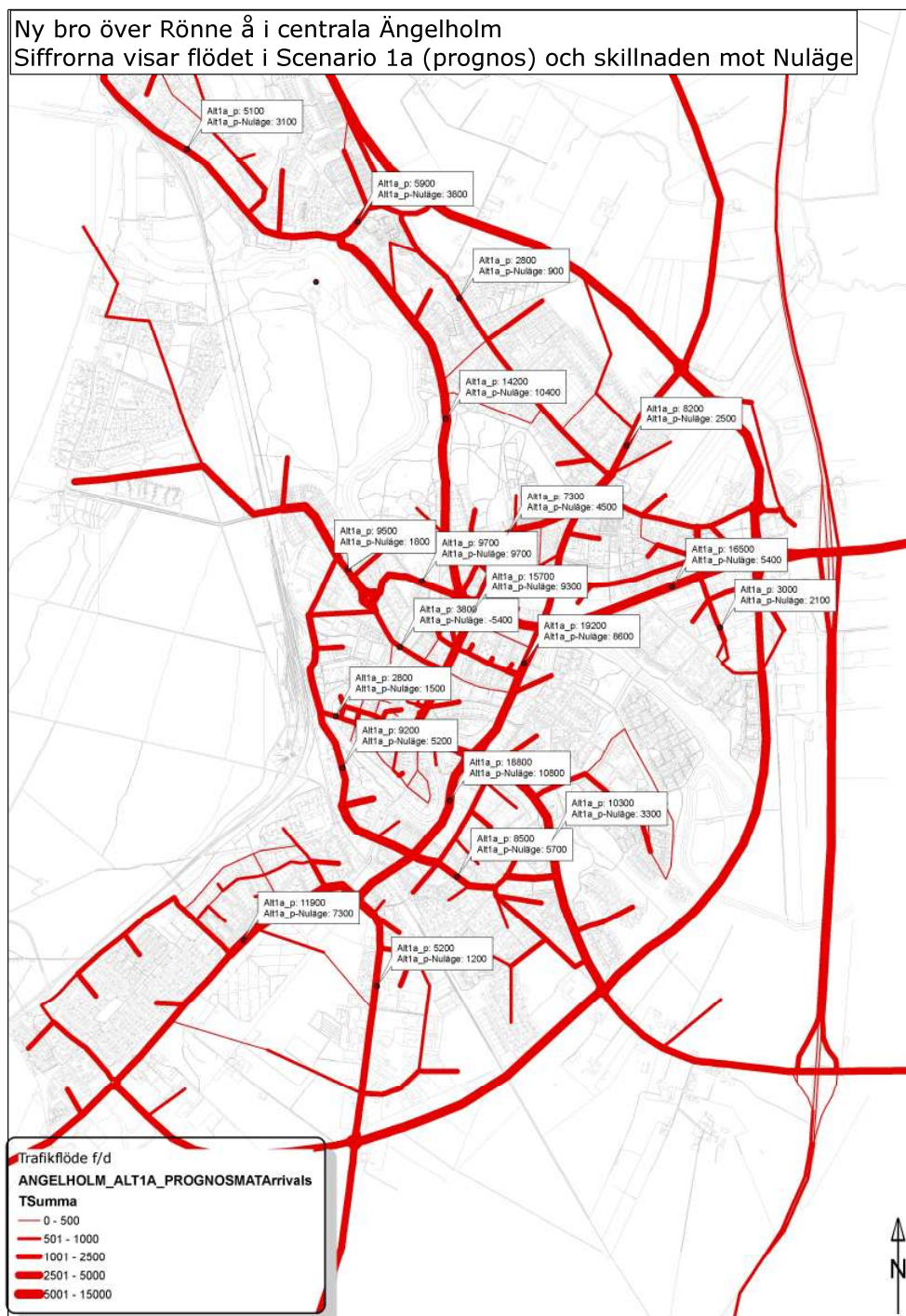
Om en broförbindelse över Rönne å genomförs både i Klippanvägens förlängning samt vid Varvsgatan så minskar trafiken på de flesta gator i centrala Ängelholm, särskilt på Nybrogatan. Trafiken, räknat på dagens trafikmängder, bedöms bli omkring 2800 fordon/dygn vid förbindelsen vid Varvsgatan samt 4600 fordon/dygn vid förbindelsen över Klippanvägens förlängning.

Även i detta alternativ, som i det ovan, är en konsekvens att sträckan mellan Varvsvägen-Reningsverksvägen-Industrigatan-Landshövdingevägen får en starkt ökad trafik i framtidsscenarioet eftersom den blir ett gent alternativ för trafik som ska mellan söder och norr i centrala Ängelholm eller tvärtom. Trafiken på denna sträcka bedöms bli omkring 11 100 fordon/dygn, vilket kan vara en oönskad konsekvens, särskilt då Landshövdingevägen passerar sjukhuset.

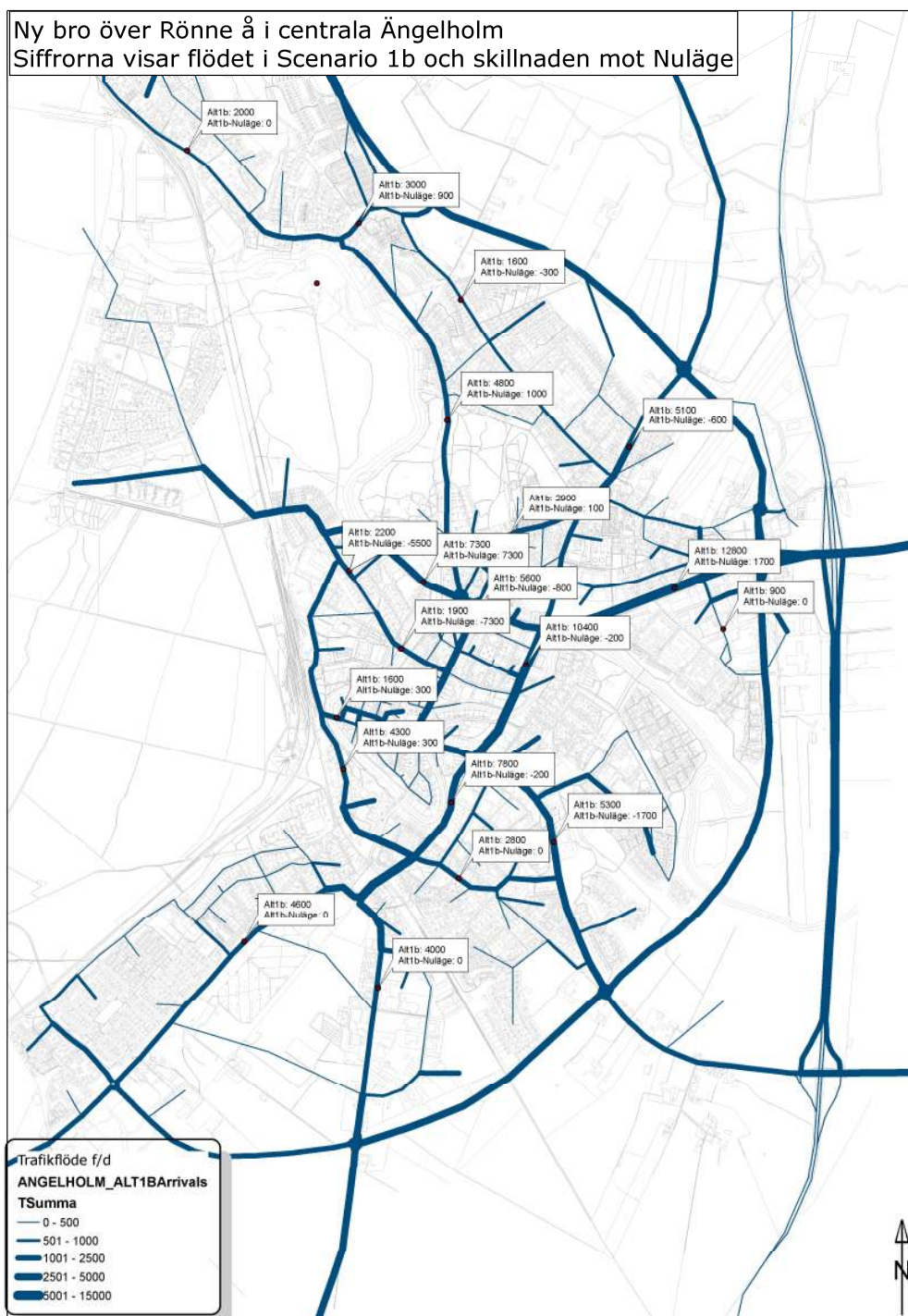
Bilagor



Figur 39: Broförbindelse över Rönne å enligt alternativ 1A. Förändring i dagens trafikmängder.



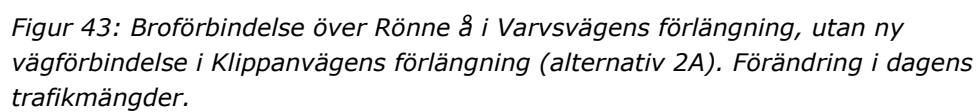
Figur 40: Broförbindelse över Rönne å enligt alternativ 1A. Trafiksiffror jämförda med uppskattad framtida trafikmängd.

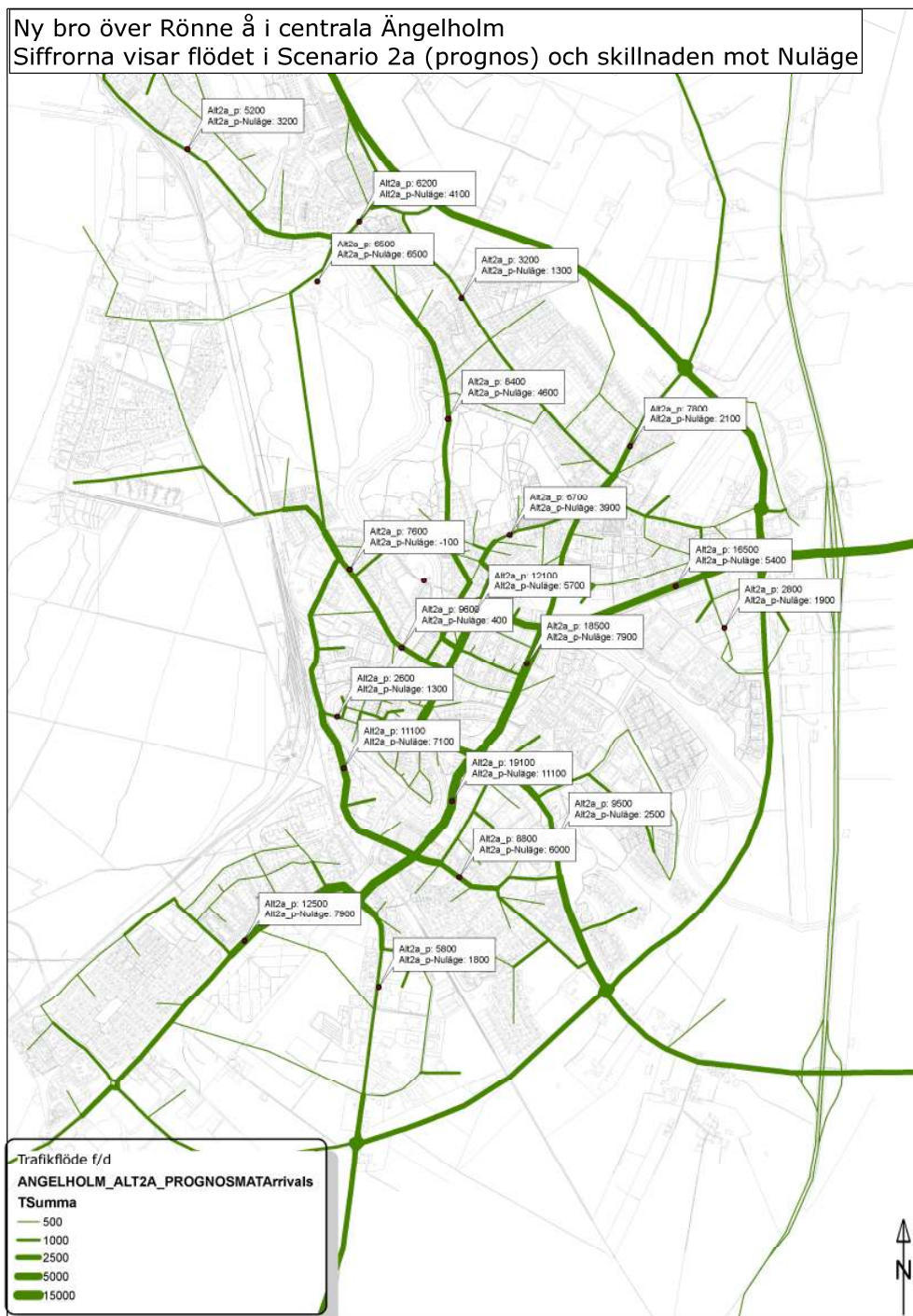


Figur 41: Broförbindelse över Rönne å enligt alternativ 1B. Trafiksiffror jämförda med dagens situation.



Figur 42: Broförbindelse över Rönne å enligt alternativ 1B. Trafiksiffror jämförda med uppskattad framtida trafikmängd.

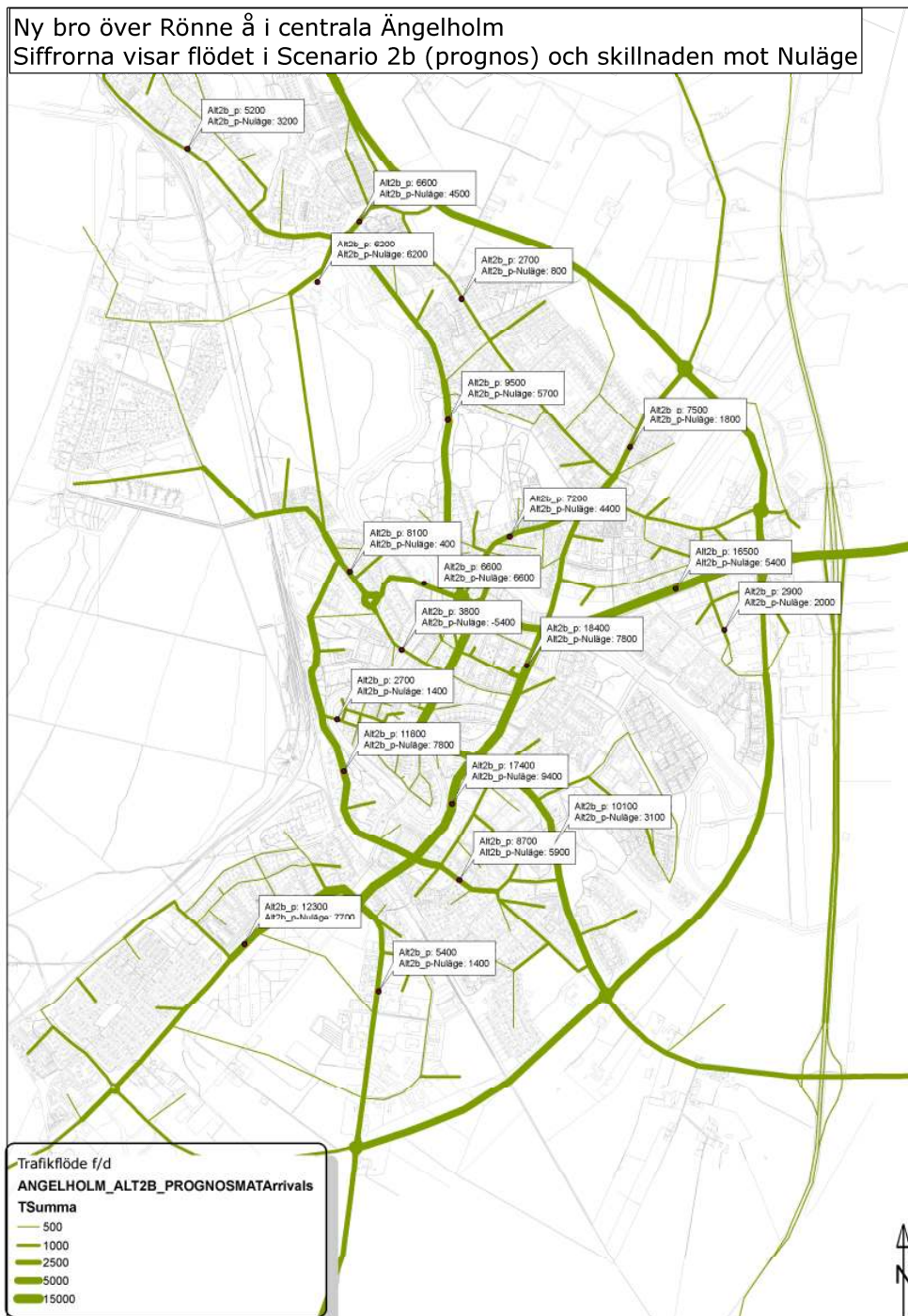




Figur 44: Broförbindelse över Rönne å i Varvsgatans förlängning, utan ny vägförbindelse i Klippanvägens förlängning (alternativ 2A). Framtida trafiksiffror jämförda med dagens situation.



Figur 45: Broförbindelse över Rönne å i Varvsgatans förlängning tillsammans med ny vägförbindelse i Klippanvägens förlängning (alternativ 2B). Förändring i dagens trafikmängder.



Figur 46: Broförbindelse över Rönne å i Varvgatans förlängning tillsammans med ny vägförbindelse i Klippanvägens förlängning (alternativ 2B). Framtida trafiksiffror jämförda med dagens situation.

