

Vision för trafikutvecklingen i Ängelholms tätort

Kommunfullmäktiges beredning för samhällsbyggnad



Innehåll

1 Sammanfattning	4
1.1 Inledning	4
1.2 Slutsatser	4
2 Beredningens uppdrag	5
2.1 Uppdraget	5
2.2 Bakgrund	5
2.3 Syfte	5
3 Arbetsmetod	6
3.1 Föredragningar	6
3.2 Studiebesök	6
3.3 Filmvisning	6
3.4 Seminarium	6
3.5 Studiebesök	6
3.6 Dialogmöten	6
3.7 Inventering av befintliga utredningar och förslag	7
3.8 Omvärldsgranskning	7
4 Utmaningar	7
4.1 Ängelholms tätort	7
4.2 Ekonomisk utveckling	7
4.3 Teknisk utveckling	7
4.4 Attityder och förändringsbenägenhet	8
4.5 Klimat-, miljö- och hälsomål	8
5 Analys och reflektion	9
5.1 Trafikutvecklingen	9
5.2 Hållbara resor	9
5.3 Handel och företagande	9
5.4 Attityder, trender och förändringar	10
5.5 Omvärldsgranskning	10
5.6 Centrum – stadens vardagsrum	12
6 Slutsatser och möjliga lösningar	13
6.1 Strategi sammanfattning	13
6.1.1 Motivering	13
6.1.2 Rekommenderade förslag	13
6.2 Infrastruktursatsningar – vägar, gator, leder	14
6.2.1 Stora genomfartsleder	14
6.2.2 Kringleder	14
6.2.3 Matarlder	14
6.2.4 Gator som idag används som trafikleder/inre ringled	14
6.2.5 Gång och cykel	145
6.2.6 Kollektivtrafiken	146
6.3 Inriktningar och prioriteringar för ett hållbart trafiksystem	17
6.3.1 Centrum/stadskärnan	147
6.3.2 Centrala boendeområden	20
6.3.3 Ytterområden boenden	20
6.4 Handelsområden	20

6.4.1 Centrum.....	20
6.4.2 Ytterområden	21
6.5 Stadens entréer	21
6.6 Parkering.....	22
6.7 Hastighet.....	23
6.8 Transporter	23
6.9 Vägvisning	24
6.10 Mjuka värden – påverkan och attityder	24
6.11 Teknik.....	25

1 Sammanfattning

Kommunfullmäktiges Beredning för Samhällsbyggnad har fått i uppdrag att ta fram en vision för hur trafiken ska utvecklas i Ängelholms tätort.

1.1 Inledning

Ängelholm växer och utvecklas vilket stärker Ängelholm som kommun att bo, leva och verka i. När ängelholmarna blir fler skapas underlag för fortsatt god service, såväl kommersiell som offentlig. Men fler invånare och fler företag innebär också utmaningar. Det gäller inte minst för trafiksystemet¹ i centrala Ängelholm. Ängelholm står inför ett vägval.

Det finns en bred uppslutning kring att Ängelholms centrum ska bli en än mer attraktiv mötesplats i framtiden; ett vardagsrum där ängelholmarna kan umgås, handla och roa sig. Men för att detta ska bli verklighet krävs en utveckling av centrumtrafiken som möjliggör både nya bostäder och avlastning av stadens gator.

Framtidens trafiksystem¹ måste vara funktionellt och ändamålsenligt samt ha god tillgänglighet för alla Ängelholms kommuns invånare. Det handlar även om hållbarhet³ och en utveckling mot ett mer miljö- och klimatsmart resande där alla kommunikationsmedel ges goda förutsättningar. Genom att kombinera dessa perspektiv kan trafiken i Ängelholms tätort utvecklas på ett balanserat sätt med respekt för både miljön och invånare.

Kommunens strategiska läge, med både större städer och arbetsmarknader inom räckhåll, gör att ut- och inpendlingen måste fungera på ett tillfredställande sätt. Samtidigt som Ängelholm är en blandkommun med både stadsbebyggelse och en levande landsbygd, finns det ändå ett behov av att bygga för fler människor i staden. Ängelholms kommun ska verka aktivt för en befolkningstillväxt i lagom takt. Förtätning² har blivit ett vedertaget sätt att tackla både bostadsbrist, platsbrist och sparande av åkermark och skog. Konsekvenserna av förtätning², dvs en större mängd människor på en mindre yta, måste tas på allvar bland annat i trafikplaneringen.

1.2 Slutsatser

Då beredningen inte är helt enhällig i alla sina slutsatser har den valt att i sin slutrapport lägga fram alla förslag och visioner som finns från de olika partierna. Förslagen framförs utan inbördes ordning och utan partibeteckningar. Alla förslag redovisas i avsnitt 6.

”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.”

Utdrag ur Trafikplan för Ängelholm 2011-2020

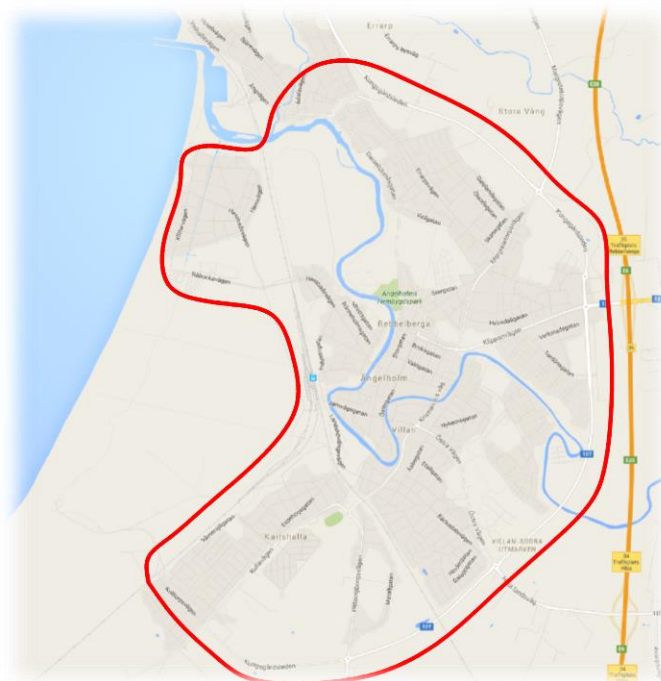


2 Beredningens uppdrag

2.1 Uppdraget

Beredningen har i uppdrag att ta fram en vision för trafikutveckling i Ängelholms tätort. I uppdraget ingår att:

- Föreslå målsättningar och principer för framtida trafikutveckling i Ängelholms tätort.
- Identifiera problemområden i centrala Ängelholm.
- Undersöka och föreslå infrastrukturutveckling
- Identifiera och föreslå möjliga lösningar



Ängelholm tätorts gränser

2.2 Bakgrund

En förutsättning för den fortsatta utvecklingen av Ängelholm kommun är en utveckling av infrastrukturen. Liksom alla kommuner behöver Ängelholms kommun utveckla en tydlig inriktning för sin infrastruktur för att effektivt kunna möta framtidens utmaningar, t.ex. i form av befolkningstillväxt, utveckling av och förändrad syn på transporter, lokalisering av arbets- och handelsplatser, klimatmål etc.

Kommunfullmäktige har antagit Trafikplan 2011-2020, som en översiktlig vägledning för hur trafiken bör utvecklas i Ängelholm de närmsta åren. Nya lösningar behöver skapas för Ängelholms tätort. Cykelplan 2015-2025 finns med i denna rapportens bakgrund.

2.3 Syfte

Uppdragets syfte är ta fram ett visionärt och långsiktigt helhetsgrepp på hur trafiken i Ängelholms tätort ska utvecklas samt att tydligt visa vilken principiell inriktning kommunen ska arbeta mot.

3 Arbetsmetod

Beredningen har genomfört en omfattande och kompetenshöjande faktainsamling och omvärldsgranskning. Samtliga föredragningar, seminarium, medborgardialoger och omvärldsgranskningar finns sammanfattade som bilagor i kommunens webbdarium: www.engelholm.se/KS201559.

3.1 Föredragningar

Under hela 2015 har föreläsare, både externa och interna, bjudits in för att informera om olika aspekter på stadsplanering och trafik. Föreläsarna har även deltagit i diskussioner och workshops. Beredningens presidium har haft fördjupningsmöte med huvuduppdrag Samhällsutveckling. Fokus har legat på hur man planerar städer och trafik på ett hållbart sätt.

3.2 Studiebesök

2015-05-26: Hela beredningen besökte Malmö under en dag. Under en guidad rundvandring tittade man på de centrala delarna i Malmö, Västra Hamnen/Bo 01-området. Man tittade på vilken effekt trafik eller avsaknad av trafik har i stadsrummen, på vilka sätt man kan främja hållbara färd sätt och hur smarta lösningar t.ex. i sopheringen kan minska förekomsten av stora arbetsfordon i stadsmiljö.

3.3 Filmvisning

Beredningen har sett den internationellt prisbelönta filmen "Bikes vs cars" gjord av dokumentärfilmaren Fredrik Gertten. Filmen har även visats av kommunen för allmänheten på bio under Trafikantveckan (september 2015), för intresserade i Kommunfullmäktige (oktober 2015) samt för ledamöterna i Sveriges riksdag (mars 2015). Filmen belyser de problem som städer i länder världen över står inför i sin infrastruktur och trafikutveckling. Trots en stor medvetenhet om den ökande urbaniseringen, befolkningstillväxten och ett ansträngt klimat, har städernas infrastrukturpolitik inte hängt med, många städer är alltjämt anpassade främst för ytkrävande biltrafik. Exempel visas även från städer där man har valt att gå mot en mer hållbar utveckling, t.ex. Köpenhamn. Filmen finns tillgänglig hos kommunen.

3.4 Seminarium

2015-09-02: Beredningens ordförande besökte ett heldagsseminarium som arrangerades av Trivector i Lund. Seminariet kallades "Våra drömmars stad" och fokus låg på hållbar trafikutveckling och framtidsforskning.

3.5 Studiebesök

2015-05-20: Tillsammans med andra politiker och tjänstemän besökte beredningens presidium Lomma och Malmö kommuner. I Lomma gavs information om kommunens arbete med strategisk planering av vattenflöden, havsnivåhöjning och stormberedskap. I Malmö fick presidiet veta mer om Malmö Stads miljöprogram och Miljöförvaltningens projektverksamhet, "Innovationsplattform Malmö sydost" och "Jämställda platser i Malmö". Besök gjordes även i Västra Hamnen/Bo 01 samt Malmö Live.

3.6 Dialogmöten

Ängelholms gymnasieskola

2015-04-24: Under en halvdag deltog ca 180-200 gymnasieelever i årskurs 2 och 3. Frågeställningarna gällde beredningens båda parallella uppdrag; att ta fram en vision för utveckling av Stortorget samt att ta fram en vision för trafikutveckling i Ängelholms tätort.

Företagsdagarna i Lindab Arena

2015-05-08/09: Under två dagar genomfördes dialog med besökande och utställande entreprenörer samt privatpersoner. Ca 50 personer deltog. Frågeställningarna gällde beredningens båda uppdrag som ovan.

Stortorget – två tillfällen

Vid två tillfällen under sommaren, 2015-06-23 och 2015-07-31, fördes det under ett par timmars tid per gång en dialog med ”folk på stan” bestående av Ängelholmare, besökare från närliggande kommuner samt både svenska och utländska turister. Ca 65 personer deltog sammanlagt. Frågeställningarna gällde beredningens båda uppdrag som ovan.

Näringsidkare

2015-06-23: Handlare, fastighetsägare och torghandlare i stadskärnan deltog.

Frågeställningarna gällde beredningens båda uppdrag som ovan. Uppslutningen var mindre bra.

2015-11-11: Dialogmöte mellan beredningsordföranden, Ängelholms näringslivs VD samt fyra av centrums näringsidkare och fastighetsägare (Brothers, ICA, Josephssons och Backahill).

3.7 Inventering av befintliga utredningar och förslag

Genomgång av Trafikplan 2011-2020, Cykelplan 2015-2025, Grönstrukturplan, Översiktsplan och Miljöplan.

3.8 Omvärldsgranskning

Studier av hur trafiklösningar ser ut och fungerar på andra håll i Sverige och ute i världen har genomförts under workshops.

4 Utmaningar

4.1 Ängelholms tätort

De geografiska utmaningarna i Ängelholms tätort är välkända ur ett trafik- och stadsplaneringsperspektiv; en äldre stadskärna, Rönne å som slingrar sig igenom och runt hela centrum, tysta centrala grönområden, järnväg och flygplats samt befintliga vägar, leder och bebyggelse. Staden ska också ha bra och naturliga förbindelser med omgivande byar och landsbygd, havet och skogen.

Sett ur ett vidare geografiskt perspektiv påverkas Ängelholms tätort av närheten till större städer i både norr- och södergående riktning. Dessa städer lockar med ett stort utbud när det gäller handel och arbete.

Godstrafiken leds både via E6:an och på järnväg. Den rälsbundna godstrafiken förväntas öka markant de närmaste åren efter färdigställandet av tunnel i Hallandsås. Buller och järnvägens dragning genom staden är en mycket stor utmaning.

Att vara ”en stad i framkant” när det gäller stadsbyggande betyder mer än en sliten klyscha. Städer som visar att de prioriterar hållbarhet³ i sin stadsplanering och infrastruktur har en hög attraktionskraft hos företag, handel, byggbolag samt nuvarande och framtida invånare. Man bygger helt enkelt sitt varumärke med en strategisk och medveten syn på hållbarhet³. Men att bli en stad i framkant kräver stor beslutsamhet, mod och mycket arbete.

4.2 Ekonomisk utveckling

Det finns en naturlig osäkerhet kring framtida ekonomisk tillväxt, skatteunderlag och kostnad för ny teknik. Även utvecklingen inom befolkningstillväxt, hur och var man bor, arbetar och konsumerar i framtiden är oviss. Allt detta påverkar trafikflödet i en stad och kommun.

4.3 Teknisk utveckling

Den tekniska utvecklingen som väntas inom trafiksektorn kan både komma att bli stora utmaningar att hantera för kommuner och medborgare, men också ge oändliga möjligheter.

Antalet halvt självkörande bilar, troligen eldrivna, väntas öka. Delningstjänster, som bilpooler, är redan här. Utvecklingen går snabbt framåt och populariteten ökar för cyklandet.

4.4 Attityder och förändringsbenägenhet

Den kanske största utmaningen av dem alla är att förändra gamla och invanda attityder. Det man är van vid är alltid det mest rationella och bekväma. Förändring kan vara något jobbigt. Men det faktum att hittillsvarande syn på trafik inte fungerar i ett längre tids-perspektiv gör att det kommer att krävas en stor ansträngning och förmåga att tänka i nya banor hos politiker, medborgare, handel och näringsliv. Det är väldokumenterat att en förändrad syn på trafik, där bilen blir nedprioriterad till förmån för cykel-, gång- och kollektivtrafik, bidrar till bättre miljö, tillgänglighet och hälsa.

Att nå verklig hållbarhet³ kräver omfattande åtgärder, förändring och handling. Det krävs framförallt lyhörda och kunniga politiker.

4.5 Klimat-, miljö- och hälsomål

Miljöaspekter måste beaktas i all kommunal verksamhet. En god stadsmiljö är viktigt för en stads utveckling. Den attraherar både boende och besökare. Den gör staden levande och ekonomiskt blomstrande.

Miljön i den centrala stadskärnan i Ängelholm behöver förbättras. Avgaser, buller och farliga situationer då osäkerhet finns vem som har företräde, gör den fysiska och upplevda miljön sämre. De stora genomfartslederna har problem med buller, utsläpp, höga hastigheter samt framkomlighet för färdsmittan cykel och gång.

Fakta

Utsläpp och buller är också allvarliga folkhälsoproblem som bl.a. ger upphov till stress, cancer och astma. I Luftkvalitetsförordningen (SFS 2010:477) finns Sveriges miljö-kvalitetsnormer för utomhusluft som grundar sig på EU's luftkvalitetsdirektiv. Under 2014 lät Ängelholms kommun genomföra en luftkvalitetsmätning i tätortens gaturum. Man fann bl.a. att förekomsten av skadliga partiklar med en mycket liten diameter överskred gränsvärdena 50 gånger/år mot tillåtna 35. En dominerande källa till höga halter av dess små skadliga partiklar i gatumiljö är slitage av vägbeläggning, bromsar, däck och vägsand. Slitaget uppstår särskilt vid användningen av dubbdäck. För att luftkvaliteten ska förbättras, eller i alla fall inte försämrats, rekommenderas det i luftmätningsrapporten att kommunen bör se över t.ex. införandet av dubbdäcksförbud samt att minska fordonstrafiken i de centrala stadsdelarna.

Källa: Ängelholms kommun, huvuduppdrag Samhälle

Alla kommuner bär ett ansvar för vårt gemensamma globala klimat. Ängelholm bör göra mer än att bara precis klara gränsvärdena för att minska buller och utsläpp samt för att främja hållbar utveckling. Utmaningen ligger i att istället vara med och leda utvecklingen och vara en inspiration för andra kommuner.

Fakta

Ängelholm har en biltäthet som ligger bland de högre i landet och har en hög grad av korta bilresor. Kommunen har ca 550 bilar per 1000 invånare, jämfört med rikets snitt 470. Minst 70 % av alla bilresor i tätorten är kortare än 5 km, och minst 35 % är kortare än 2 km.

Källa: SCB

Ängelholm är genom partnerskapet ”Kraftsamling Ängelholm – Vision 2020” bl.a. profilerad som ”Hälsostaden”. Folkhälsan är en utmaning för hela Sverige. Vi måste helt enkelt röra på oss mer. Med en hållbar stads- och trafikplanering kan buller och utsläpp minskas.

5 Analys och reflektion

5.1 Trafikutvecklingen

Under en stor del av 1900-talet, och en bit in på 2000-talet, har vi allt mer byggt fast oss i en samhällsstruktur som gynnar resor och transporter med bil. På senare tid har Ängelholms kommuns planeringsarbete varit inriktat på nedprioritering av biltrafik till förmån för andra miljöanpassade trafikslag. Inför framtiden vill beredningen att visionerna i dessa avseenden ges maximal uppmärksamhet. Samtidigt som vi kanske inte vill ge avkall på den bekvämlighet som bilresor medför inser vi i stort att trafikutvecklingen inte kan fortsätta i den riktning som hittills har varit norm - det vill säga att ha bilen som prioriterat färdstätt. Modern trafikforskning visar entydigt att det helt enkelt inte är hållbart vare sig ur ett ekonomiskt, ekologiskt eller ur ett socialt perspektiv.

Det finns en generell politisk samsyn på riks- och regionnivå där man understryker nödvändigheten av att vända utvecklingen mot ett mer hållbart förhållningssätt, bland annat inom trafikplanering och infrastruktur. Inget enskilt parti äger denna viktiga fråga. Och inga kommuner undslipper sitt ansvar.

5.2 Hållbara resor

Att se över sina resvanor är en god investering, mer än bara ekonomiskt. En stor andel av bilresor som görs i kommunen är pendlingsresor, arbetsresor eller korta resor inom stan. Resor som i många fall skulle kunna ersättas med gång, cykel eller kollektivtrafik. Om vi fortsätter som nu förväntas biltrafiken i Sverige öka med ungefär två procent per år under de kommande fem åren. Den ökade biltrafiken innebär mer utsläpp, buller, fler olyckor och ökad trängsel men det är också ett potentiellt folkhälsoproblem.

Vad är hållbart resande?

Med hållbart resande menas resor och transporter som är effektiva. Det är resor som är bra för såväl ekonomi och samhällsutveckling som hälsa och miljö. Hållbarhet³ är vår tids megatrend!

5.3 Handel och företagande

Det finns en gammal och utbredd uppfattning om att biltillgänglighet är en förutsättning för en fungerande detaljhandel och att detta även gäller för handel i innerstäder. Det är därför inte ovanligt att politiker, lokala köpmannaorganisationer, handlare och butiks-innehavare är motståndare till hastighetsdämpande åtgärder och reducerad biltillgänglighet i städer.

I själva verket har det visat sig vara precis tvärtom (källa: Tomas Svensson, VTI). Varför? Det finns många erfarenheter från städer i alla storlekar och omfattande forskning som pekar på att effekterna av utökade och fler gågator (”eng; pedestrianization”¹⁾) i innerstäder, där detaljhandel sammanförs med pubar, caféer, restauranger och folkliv, har en stark positiv inverkan på den lokala handeln och innerstädernas attraktionskraft generellt. Minskad biltrafik i centrum skapar mer attraktiva stadsmiljöer, vilket gynnar handeln. Men det förutsätter att man hittar alternativ med kollektivtrafik eller bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik samt att man har tydliga anknäppspunkter för biltrafik.

Stadskärnan ska vara en positiv upplevelse – ett vardagsrum att strosa runt i och möta andra människor i. Färre bilar på gatorna ger mer plats åt allt detta. Ju fler besökare, verksamheter och boenden man kan få in i stadskärnan, ju större kundunderlag och ju bättre för handeln.

Kommunen har ett stort ansvar att kontinuerligt kommunicera med näringslivet i dessa frågor, något som de lokala näringsidkarna i Ängelholm har efterlyst i dialog. Näringsidkarna har också uttryckt en förståelse för att om kommunen ger bra förutsättningar (enligt ovan) så har de olika verksamheterna – handel, restauranger och andra – också ett eget ansvar att tillsammans erbjuda ett starkt alternativ till externa handelscentra och större städers utbud.

5.4 Attityder, trender och förändringar

Inom trafikforskningen råder världen över enighet bland forskare och planerare vilka problem vi står inför och vilken inriktning vi praktiskt taget är tvungna att ta; nämligen mot ett mer hållbart sätt att planera vår infrastruktur, våra städer och vår livsstil. I den politiska världen blir det mer komplicerat. Här måste man vara uthållig och hitta rätt argument för att övertyga både sig själv och allmänheten att förändring är både bra och nödvändig. Men förändring kan upplevas som något svårt och ansträngande, framförallt krävs det tid och tålamod.

Fakta

Enligt forsknings- och konsultföretaget Trivector, som arbetar med trafik- och samhällsplanering, är bilen inte längre någon stor statusmarkör för många unga idag. Nybilsförsäljningen har minskat med mer än 20 procent på bara fem år inom denna grupp. För Trivector är det snarast en anpassning till en ny verklighet att bygga om städerna för andra trafikslag. Bilarna måste lämna plats för gångstråk, snabba cykelvägar och spårbunden kollektivtrafik, för så vill människor färdas idag. Man ser en långsiktig trend snarare än en tillfällig, konjunkturberoende förändring.

Källa: Trivector

5.5 Omvärldsgranskning

Beredningen har i sitt arbete tittat på hur man löser sina trafikproblem i andra städer och länder. Man har tittat på både mindre och större städer eftersom det nödvändigtvis inte alltid är stadens storlek som avgör om lösningarna passar i Ängelholm eller inte. Erfarenheter och idéer från större städer kan ofta användas i en mindre, i en för vår stad anpassad, form. Åtgärder som uppmuntrar mer hållbara färdssätt är dessutom lättare att genomföra i en mindre stad jämfört med en större, bl.a. på grund av att avstånden och befolkningen är mindre.

Sverige: Bland svenska städer som satsar på mindre biltrafik i sina stadskärnor kan nämnas Umeå (120 000 inv), Linköping (150 000 inv), Landskrona (44 000 inv), Sollentuna (60 000 inv), Hammarö (16 000 inv), Sundsvall (98 000 inv). Flera andra ligger i startgrupparna, både mindre och större städer.

I Falkenberg stängs gator i stadskärnan för trafik under sommarmånaderna för att skapa säkrare och lugnare stadsmiljö och för att få fler att röra sig i centrum. I centrala Falkenberg finns ett område med parkeringsförbud bortsett från markerade parkeringsplatser. En centrumgrupp är tillsatt för att skapa en mer attraktiv stadskärna. Målet med gruppens arbete är att skapa en tillgänglig stadskärna med mötesplatser som det ska vara lätt ta sig till både med bil, cykel eller till fots.

Landskrona stad har som mål att cykeltrafiken ska öka i förhållande till biltrafiken. ”Enligt en undersökning gjord på uppdrag av Cykelfrämjandet år 2013 är Landskrona ledande inom cykling bland kommuner med över 40 000 invånare. Landskrona är utsedd till den stad i Sverige som väljer att cykla mest när det gäller korta resor.” (Landskrona stads Cykelplan 2015)

Lomma kommun blev enligt MiljöAktuellt näst bästa miljökommun i Sverige 2015. Kommunen har bl.a. satsat på att göra hamnområdet gång- och cykelvänligt och skapat ett kollektivtrafikstråk som binder samman hamnen med nytt resecentrum och en framtida järnvägsstation. Med styrdokument som planprogram, kvalitetsprogram samt miljöprogram skapas förutsättningar för hållbara strukturer och beteenden. Visionen är att stärka Lomma centrum så att en större del av lommaborna känner det som naturligt och självklart att göra sina inköp i det egna Lomma centrum, d.v.s. på ett mer hållbart sätt. På så vis ökas även urbaniteten på orten istället för att utvecklas till en pendlarort.

Danmark: I Köpenhamn och flera andra mindre danska städer, såsom Dragör (ca 12 000 invånare), har man under ett flertal decennier arbetat mot att underlätta för andra färdssätt än bilen. I Köpenhamn har man idag en cykelpendling som ligger på 40 %, jämfört med Stockholms 15 %. Båda är större städer med någorlunda likartat klimat, skillnaden beror till stor del på prioriterade infrastrukturens satsningar och attitydförändringar.

Nederländerna: Här har man satsat stort på hållbar infrastruktur under en lång tid. Man också se att en högre grad av förtätning² blir möjlig när bilen nedprioriteras, något som uppmärksammas av stadsplanerare världen över.

I Groningen – en stad som är något mindre än Uppsala i storlek – har man haft cyklandet som högsta prioriterade färdssätt i nästan 40 år. Här finns ett mycket väl utbyggt cykelvägnät som genom sin avvikande färg (röd) både ökar säkerheten och gör mycket av skyltningen överflödig. När marken får en färg som avviker från biltrafikens grå asfalt visar det att ytan är avsedd för något annat. En ”*fietsstraat*” (nederländska) är en cykelgata i avvikande färg där cyklister har prioritet och bilar är ”gäster” och måste ge företräde. Även i Groningen möttes man av protester när man 1977 började införa ”Cykelstaden”. Tankar fanns om att handeln skulle minska och butiker skulle behöva slå igen om det inte fanns parkering precis utanför dörren, något som oroade både näringsliv och politiker. Det visade sig dock att effekten blev den motsatta även här.

I den mindre staden Houten (50 000 invånare) har man strukturerat upp staden med en ringled⁵, för bilar, runt en stadskärna som är nästintill bilfri. Ringleden har många matarleder in och ut ur stadskärnan.

Tyskland: Här har man t.ex. satsat på integrerade tjänster som erbjuder ett alternativ till bilägande. Exempelvis kan kollektivtrafik, bilpool, hyrbil, taxi och cykelpool samlas i olika abonnemang som är enkla att använda via en app i mobilen. Man upphandlar, paketerar och säljer ett hållbart vardagsresande.

Några exempel på städer som har hög grad av hållbar infrastruktur är Freiburg (även denna stad har ungefär lika många invånare som Uppsala), Vauban och Binz (ca 5000 invånare vardera).

Den stad som har kommit allra längst i hållbar stadsutveckling i Europa är Hamburg. Här finns många idéer att hämta som kan anpassas till en mindre stad. Bl.a. knyter man ihop stadens parkrum och stadsmiljöer genom ett grönt nätverk för cykel- och gångtrafik. Systemet kommer att täcka in drygt 40 % av Tysklands näst största stad och förhoppningen är att därigenom i stort sett eliminera bilbehovet i stadskärnan.

Ytterligare några exempel på städer som ligger i framkant i utvecklingen mot en hållbar infrastruktur inom trafik och stadsbyggnad är Bryssel och Oslo, städer som i stort sett har eliminerat biltrafik på stora arealer i sina mest centrala delar.

5.6 Centrum - stadens vardagsrum

Bilar kräver stora ytor för transport, parkering och skyddsavstånd. Bara parkering kräver 10 m i längd och 25 kvm i yta (skyddsavstånd inräknat). Minskar man antalet bilar i centrum något får vi mer plats som kan användas till annat; torg, handel, restauranger, parker, boende t.ex. En levande stadskärna och blomstrande handel bygger på att det finns plats för många människor i rörelse, att det finns utrymme för butiker och mötesplatser, som restauranger och caféer, och att tätheten bland de boende är hög. En blandstad helt enkelt! Planerar man staden efter människors promenadtakt istället för bilens fart blir den mer detaljrik och det finns mer intressant att stanna till och titta på. Gående människor spenderar mer tid, och pengar, i centrum.



Binz, Rugen, Tyskland

6 Slutsatser och möjliga lösningar

6.1 Strategi sammanfattning

1. Resurser ska läggas på att utforma och utveckla en attraktiv tätort och innerstad med höga kvaliteter. Trafikplaneringen används som ett verktyg i denna strävan. Genom infrastrukturåtgärder som bl.a. underlättar framkomligheten för hållbara transportsätt och en tydligare prioritering bland de olika färdstegen ökar framkomligheten och tillgängligheten i tätorten.
2. Infrastrukturplaneringen måste utgå från människans behov. Ibland tycks det finnas en politisk övertro till att det med hjälp av kommunala beslut går att planera bort oönskade beteenden. Verkligheten visar på något annat, människan är kreativ och hittar egna vägar. Det är därför nödvändigt att även infrastrukturplaneringen utgår från denna insikt. Infrastrukturen måste vara anpassad efter människan och lösa de utmaningar som identifierats.
3. En betydande satsning görs på kollektivtrafik, cykelleder och gångstråk.
4. Tydligt utformade policys ska ge vägledning för parkering, hastigheter, transporter och vägvisning.
5. Genom att arbeta med de så kallade mjuka värdena, såsom olika kampanjer (information, utbildning och attitydförändring), tävlingar, jämförelser och utbyte med andra kommuner, delningstjänster, reseplaneringsverktyg och ny teknik, ger man invånarna goda förutsättningar att göra mer aktiva och hållbara trafikval.
6. Kommunen bör utreda varför Ängelholms kommun har högre biltäthet än rikets snitt. Detta för att kunna bedöma vilka insatser som behövs för att sänka antalet bilar per person i kommunen.
7. Trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister bör prioriteras mer.

6.1.1 Motivering

Ängelholms kommun ska sträva efter en hög grad av tillgänglighet och framkomlighet, samtidigt som klimat- och miljömål ska vara högt uppsatta. Den föreslagna inriktningen visar att man i allra högsta grad bryr sig om stadens och kommunens invånare och deras förutsättningar för ett bra och hälsosamt liv.

6.1.2 Rekommenderade förslag

Förslagen bygger på en blandning av tankar och information från föreläsande experter, från utmärkta resonemang och förslag i medborgardialoger, omvärldsgranskning där rön från forskare och samhällsplanerare ingår, från den nuvarande trafik- och cykelplanen samt på beredningens egna slutsatser genom workshops och förankringar i de olika partierna. Då beredningen inte är enhällig i sina slutsatser har den valt att lägga fram alla förslag och visioner som finns från de olika partierna. Förslagen framförs utan inbördes ordning och utan partibeteckningar.

6.2 Infrastruktursatsningar - vägar, gator, leder

6.2.1 Stora genomfartsleder

Bakgrund

Klippanvägen, Kristian II's väg, Östra vägen, Helsingborgsvägen, Havsbadsvägen och Landshövdingevägen är alla större genomfartsleder i Ängelholms tätort. Dessa leder anlades under en tid då bilen som färdstätt ansågs vara högprioriterad. Idag kan vi konstatera att några av lederna är överdimensionerade både i antalet filer och i bredd. Samtidigt är inte alla tillgängliga för cykel och gång. Hastigheterna är allmänt höga vilket orsakar både buller och utsläpp. På grund av sin nuvarande utformning bildar dessa leder barriärer i stadsbilden som varken bidrar till stadsmässighet eller mänsklig skala.

6.2.2 Kringleder⁴

Bakgrund

Ängelholms kringled – Ytterleden/Kungsgårdsleden – täcker i dagsläget stadens norra, östra och södra omkrets. Bör den även finnas i väster och nordväst, och på så vis förvandlas till en ren ringled? Leden utnyttjas i vilket fall som helst inte till sin fulla kapacitet idag, särskilt inte på sin sydöstra och norra del. På denna sträcka fungerar den enbart som förbifart, utan tillräcklig åtkomst till de bostads- och handelsområden som finns innanför.

6.2.3 Matarleder

Bakgrund

För att en kring- eller ringled⁵ ska fungera optimalt i sin funktion att leda biltrafik runt stadskärnan, krävs det s.k. matarleder som leder trafiken från den större leden in till varje område (bostad, handel, industri). Ett exempel är i sydost vilket gör att onödigt mycket biltrafik, som har slutmål i bostadsområdet Nyhem, leds in mot centrum. Även kring Midgårdens handelsområde matas trafiken in med för få leder.

6.2.4 Gator som idag används som trafikleder/inre ringled⁵

Bakgrund

Skolgatan, Nybrogatan, Järnväggsgatan samt Laxgatan: Dessa gator är inte dimensionerade för den trafik som går där i dag. Det finns väldigt lite plats för cykel- och kollektivtrafik. Gatorna skapar barriärer för de gående i stadskärnan och minskar därmed centrumets attraktivitet, både vid Stortorget och vid stadsparken. Hela området kring Stadsparken, Skolgatan och Nybron upplevs som otydligt och otryggt för cyklister och andra oskyddade trafikanter. Skolgatan är det värsta exemplet.

Möjliga alternativa lösningar (till 6.2.1 – 6.2.4)

1. Klippanvägens förlängning genomförs. Med en komplett inre ringled⁵ uppstår två bra genomfartsvägar till stationsområdet och havet. Det gör det möjligt att få bort genomfartstrafiken från stadskärnan. Det gör det också möjligt att bygga ut stationsområdet då det finns en fungerande trafiklösning.
2. Inga större förändringar genomförs vad gäller trafiken i Ängelholms tätort. Man avvaktar för att se hur och var eventuella problem uppstår.
3. Bygg Klippanvägens förlängning som tunnel under Rönneå och under de skyddsvärda grönområdena.

4. Varvsvägens förlängning utreds vidare med mål att sammanbinda norra Ängelholm med Havsbadsvägen och vidare till resecentrum. Vägen motiveras av den förväntade starka tillväxten i de norra delarna. Med en fortsättning, söder om resecentrum och väster om järnvägen, till Kulltorp formas en komplett yttre ringled⁵.
5. En yttre komplett ringled⁵ för biltrafik etableras – den felande länken ”Varvsvägen – Havsbadsrondellen – utbyggt resecentrum i anslutning till nuvarande järnvägsstation kompletterad med pendlarparkering – Kulltorp” byggs ut. Yttre ringleden kompletteras med (delvis utbyggda) inre kringleder⁴ med utgångspunkt från befintliga vägsträckningar av denna karaktär. Den ”felande länken” dras i första hand längs befintliga järnvägsdragningen och väster om densamma, i andra hand på den befintliga banvallen. Sistnämnda förutsätter att all järnvägstrafik flyttas från ”genom staden” till ”runt stadens bebyggelse”.
6. För att Ängelholms kringled⁴ – Ytterleden/Kungsgårdsleden ska kunna fungera som en ytterled krävs det insatser för att invånarna ska uppleva den som det bästa alternativet, istället för att köra genom centrum. Kringleden/Ytterleden, utnyttjas bättre genom fler anslutningar, dvs tätare matarleder, in till och ut från varje område, något som gör att färre bilar tvingas köra in i centrum. T.ex. bör en matarled till Fridhemsområdet byggas. Fler rondeller och lokala hastighetssänkningar kommer troligen att bli nödvändiga på delar av Ytterleden, något som kommunen får bedriva lobbyarbete om gentemot Trafikverket.
7. De större vägar och leder som ses som överdimensionerade får en annan utformning. Exempelvis med två filer för biltrafik samt två filer (en på varje sida) för cykel- och gångtrafik. Om utrymme finns bör en rad med träd skilja trafikslagen åt. Dessa träd bildar samtidigt gröna sammanhängande korridorer genom hela tätorten. Tillräcklig plats för kollektivtrafik och utryckningsfordon måste lämnas. På vissa vägar kan det vara befogat att ha separata bussfiler.
8. En tunnel längs med och under Järnvägsgatan förbi Stortorget kan resultera i att avlasta trafiken i gaturummet. Förbindelsen mellan parkeringsgaragen under Ährléns och Biblioteket är gott exempel på hur en sådan lösning fungerar förträffligt.
9. Det behövs fler matarleder in till Ängelholms tätort.

6.2.5 Cykel- och gångleder

Bakgrund

Många av de befintliga cykellederna i staden fungerar mycket bra. Cykelledssystemet har dock en betydande svaghet; det hänger inte ihop överallt. Cykelvägar ”försvinner” ut i vägbanan och korsningar och lämnar cyklister oskyddade. Stora gatukorsningar och rondeller kan också kännas otrygga då stort fokus ligger på biltrafiken. Att kunna parkera sin cykel och känna sig trygg med att den inte blir stulen, är en annan utmaning som måste lösas för att få fler att välja cykeln som färdssätt.

Beredningen ser Cykelplan 2015-2025 som ett fullgott dokument över hur cykelinfrastrukturen ska utvecklas i Ängelholms kommun och stödjer den därmed i sin helhet. Målsättningen om hur många procent av invånarna som tar cykel istället för bil på de kortaste sträckorna, vill beredningen däremot ska vara mer än de 10 % som cykelplanen anger. För att Cykelplanen inte ska bli ett parallellt, nästan ett bi-dokument, till den nya Trafikplanen, är ett förslag att den nya Trafikplanen utgår från Cykelplanen.



Ytterligare förslag från beredningen:

Möjliga alternativa lösningar

1. I centrum ska cykel- och gångeleder ha en högre prioritering än personbilstrafiken när det gäller både framkomlighet och hur de bidrar till områdenas levande gatuliv. Bilar får fortfarande plats i stadskärnan men nedprioriteras. De korta resorna gör skillnad! En av målsättningarna är att öka antalet cykelresor i Ängelholms tätort.
2. Gång och cykelnätet blir hopknutet i hela den centrala tätorten så att gående och cyklar kan passera gatukorsningar på ett säkert sätt.
3. Cirkulationsplatser och stora gatukorsningar görs tryggare för cykel- och gångtrafik.
4. Öka tätheten i det grov- och finmaskiga cykelvägnätet.
5. Underhållet är prioriterat, även vintertid (t.ex. sopsaltning). Dialog bör föras med skogsägare om upprustning och höjd ambitionsnivå på underhåll av cykelvägar i Kronoskogen.

6.2.6 Kollektivtrafiken

Bakgrund

En viktig pusselbit i hållbar trafikutveckling är en väl fungerande kollektivtrafik. Den befintliga stadsbusstrafiken har varken tillräckligt hög turtäthet eller omfattning av linjer för att nå den grad av hållbarhet³ som beredningen föreslår. Det gäller även den regionala busstrafiken. Det kan också i dagsläget vara svårt att kombinera olika färdssätt, som buss – tåg, cykel – buss eller cykel – tåg, på samma resa.

Öppnandet av järnvägsförbindelserna via tunneln genom Hallandsåsen kommer att medföra väsentligt ökande tryck i järnvägstrafiken. Prognoserna för trafikutvecklingen är något divergerande men med gemensam nämnare att trafiken på järnvägen kommer att öka påtagligt – både på kort och lång sikt. Omedelbart förestående persontrafik och godstrafik ska på sikt samsas med snabbtågsförbindelse Göteborg – Malmö men utan stopp i Ängelholm.

Möjliga alternativa lösningar

1. Bättre utformade tidtabeller med tätare stadsbusstrafik och, till andra färdssätt, mer anpassade avgångar, ytterligare busslinjer på nya slingor samt bättre och utökade möjligheter att ta med cykel, barnvagn, rullator etc. på tåg och bussar.

2. Pågatågsstationerna i Barkåkra och Förslöv kommer med stor sannolikhet att lätta på trycket på centralstationen. Resande som bor utanför tätorten bör uppmuntras, med olika styrmedel, att använda stationer utanför tätorten. Dock har dessa stationer endast pågatåg, vilket inte är lika attraktivt som Öresundståg för de som pendlar söder om Helsingborg.
3. Badbussar från t.ex. centrum till de olika stränderna är ett sätt att minska biltrafiken i västerled.
4. Trafikslagen godståg och snabbtåg kan inte tillåtas passera genom tätbebyggda områden – den trafiken måste med nödvändighet dras förbi tätorten – förslagsvis längs motorvägen på dess västra sida. Resursmässigt borde 4-spårig järnväg vara nödvändigt – innebärande att tunneln genom åsen redan är underdimensionerad och kommer att utgöra en flaskhals. Kvar med nuvarande dragning blir då persontrafiken med Pågatåg och Öresundståg längs nuvarande spårdragning och med resecentrum inom nuvarande område.

6.3 Inriktningar och prioriteringar för ett hållbart trafiksystem¹

6.3.1 Centrum/stadskärnan

Bakgrund

Målet är en attraktiv och levande stadskärna. I dagsläget finns det alldeles för mycket genomfartstrafik. Det finns problemställningar runt buller, dålig luft och livligt trafikerade gator som bildar barriärer i stadsmiljön. Ett behov av att tydliggöra prioriteringar bland de olika färdställen har uppstått.

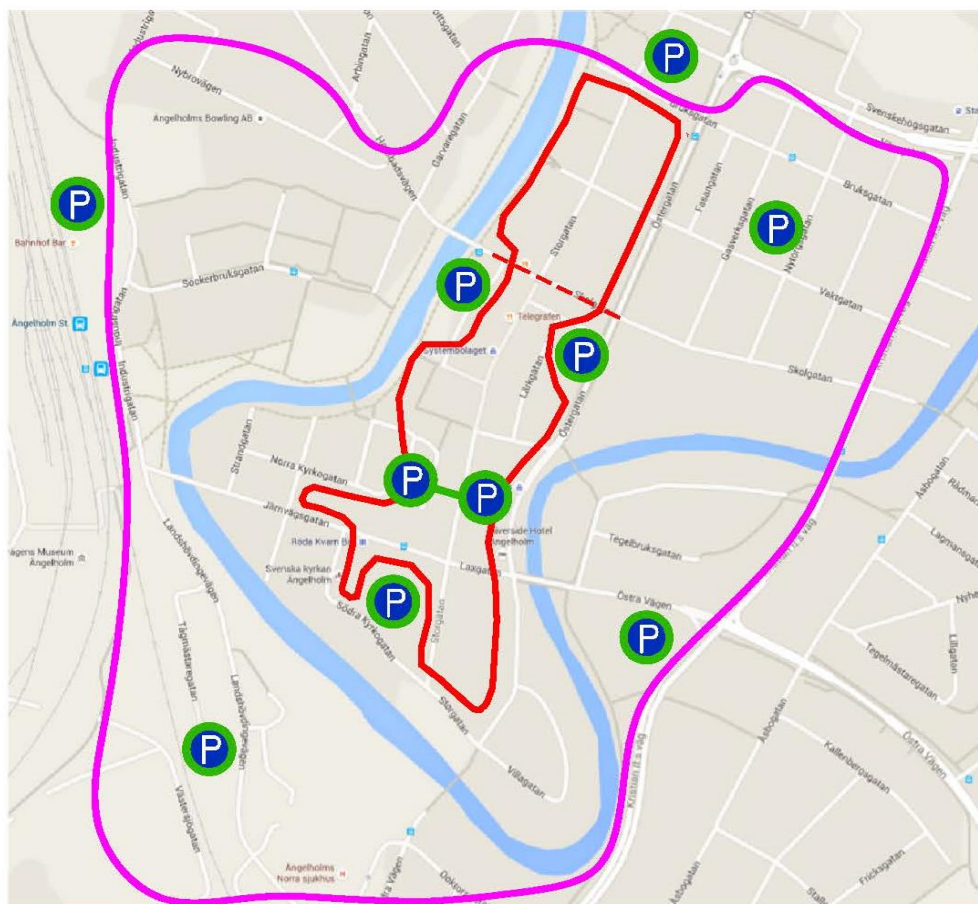
Möjliga alternativa lösningar

1. Ett av förslagen bygger på att cykel-, gång- och kollektivtrafik får allmänt högre prioritering än personbilstrafik. Bilar får fortfarande till viss del plats i centrum men nedprioriteras, särskilt i den mest centrala stadskärnan där endast behörig trafik får köra. Boende i området tillåts köra bil till och från sina parkeringsplatser och av/pålastningspunkter. Servicefordon som taxi, färdtjänst, handikappfordon och varutransporter får använda vissa gator på gåendes och cyklisters villkor. Övrig trafik hänvisas till parkering vid stadskärnan, precis som idag.

All genomfartstrafik hänvisas till gator utanför stadskärnan. Den biltrafik som inte har mål i stadskärnan ska heller inte köra dit. Centrum och stadsdelar i dess omedelbara närhet ska inte vara prioriterade genomfartsområden – ställvis ska genomfart i begränsad omfattning vara möjlig. Däremot uppmuntras hållbara färdmedel, såsom gång, cykel och kollektivtrafik, att gena genom centrum stadskärnan eftersom det skapar positiv rörelse i stadskärnan. Se kartbild ”Principer för prioritet i stadskärnan och centrum” nästa sida. Kopplingen mellan stadskärnan och Hälsostaden är exempel på hur man kan sammanlänka olika stadsdelar på ett hållbart och tillgängligt sätt. Stadskärnan och Stationsområdet är ett annat.

Skolgatan behöver utredas vidare eftersom där finns problem med för mycket genomfartstrafik samtidigt som biltrafik troligen ändå måste kunna ta sig fram där.

Alternativ 1



STADSKÄRNA:
BEHÖRIG FORDONSTRAFIK*

P ANGÖRINGSPUNKTER
(DVS PARKERING)

CENTRUM:
BILTRAFIK HAR
LÅG PRIORITET

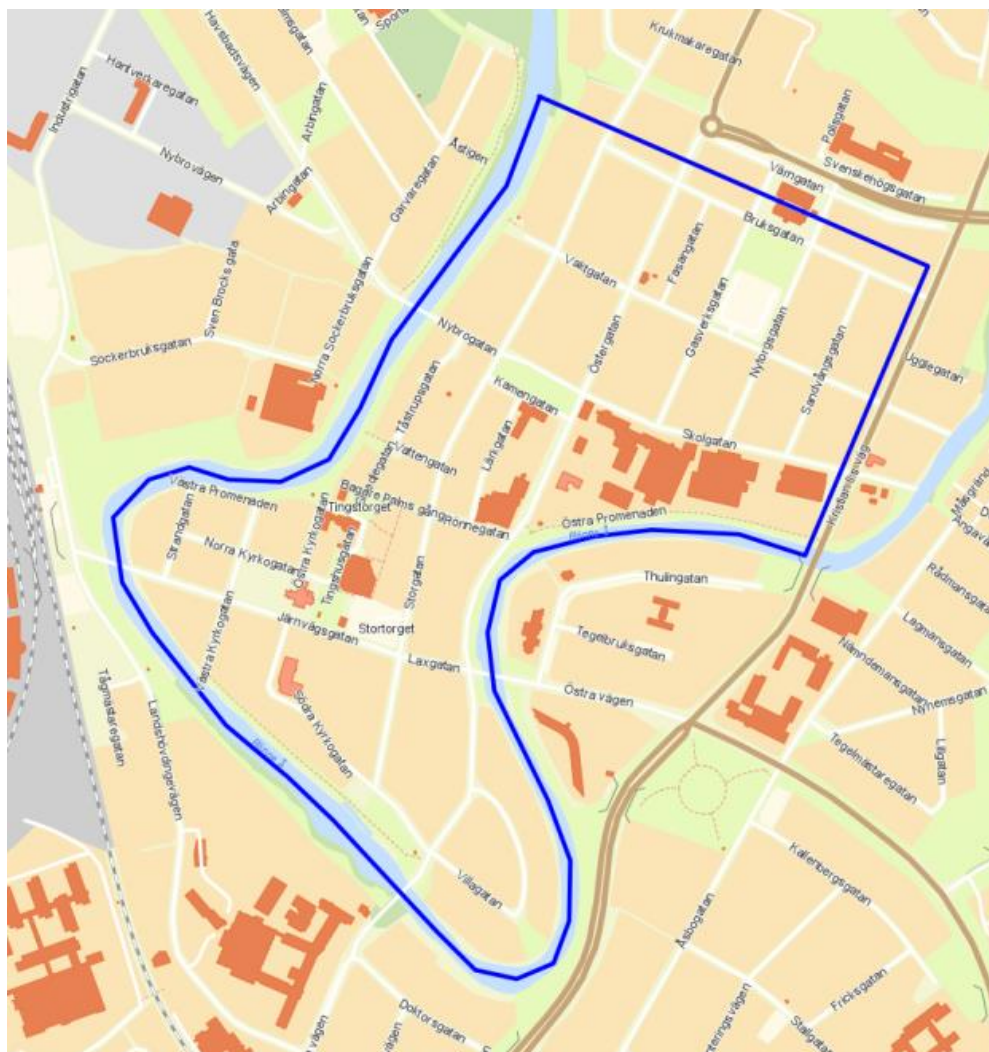
*BOENDE, VARUTRANSPORTER, TAXI,
FÄRDTJÄNST, HANDIKAPPFORDON,
BUSSAR, UTRYCKNINGSFORDON.

--- GÅNGFARTSGATA ELLER LIKN.

PRINCIPER FÖR PRIORITET I STADSKÄRNAN OCH CENTRUM

2. En strategisk inriktning för trafikens utveckling i centrala Ängelholm byggd på två viktiga perspektiv. Det första handlar om att framtidens trafiksystem¹ måste vara funktionellt och ändamålsenligt samt ha god tillgänglighet för alla Ängelholms kommuns invånare. Det andra perspektivet handlar om hållbarhet³ och en utveckling mot ett mer miljö- och klimatsmart resande där alla kommunikationsmedel ges goda förutsättningar. Genom att kombinera dessa perspektiv kan trafiken i Ängelholms tätort utvecklas på ett balanserat sätt med respekt för både miljön och ängelholmarnas möjligheter. Se kartbild nedan.

Akternativ 2



Inom detta område bör genomfartstrafik undvikas.

6.3.2 Centrala boendeområden

Bakgrund

Med ett stationsnära boende uppstår en naturlig koppling till olika former av kollektivtrafik. Här får bilen automatiskt en nedprioritering eftersom det är själva essensen och poängen med sådana områden. De beräknade parkeringstalen ligger allmänt väldigt lågt, ibland så lågt som 0,3-0,5 bilar per hushåll.

Möjliga alternativa lösningar

1. Kommunen föreslås fortsätta, och även utöka, sina satsningar på nya bostads-exploateringsprojekt som har hållbarhet³ som prioriterad fokus. Exempel kan hämtas från t.ex. den nya stadsdelen Vallastaden i Linköping och Bo 01 i Malmö, där biltätheten är låg.
2. Cykel- och gångleder har hög prioritet när det gäller både framkomlighet och hur de bidrar till områdenas levande gatuliv.
3. Delningstjänster som ingår i boendet, t.ex. bilpooler.

6.3.3 Ytterområden boende

Bakgrund

Prioriteringen av olika färdstätt är beroende av vilken grad av täthet man önskar uppnå i ett visst område.

Möjliga alternativa lösningar

1. I områden med hög täthet ska cykel-, gång- och kollektivtrafik ha en hög prioritet men bilen ha en väldigt låg. I områden med lägre grad av täthet har bilen en något högre prioritet, jämfört med den mest centrala stadskärnan, medan de övriga färdstättarna också har högre jämfört med idag. Det är viktigt att kollektivtrafiken fungerar bra även i tätortens mer perifera bostadsområden.

6.4 Handelsområden

6.4.1 Centrum

Bakgrund

Ängelholms centrum konstitueras i dag i huvudsak som handelsplats. Ängelholms centrum är den naturliga mötes- och handelsplatsen för de som bor i Ängelholms kommun. Här finns ett brett och varierat utbud av butiker, restauranger, nöjen och upplevelser av olika slag. Stadens trivsamma centrum är dess största konkurrensfördel kontra andra handelsplatser.

Vårt handelsmönster har förändrats från att vara väldigt lokalt till att ha en långt mer utspridd karaktär som sträcker sig över centrumhandel, externa handelscentra, handel i andra kommuner och e-handel. Ängelholms kommun ska verka för att skapa bra förutsättningar för samtliga typer av handelsplatser. Liksom många andra mindre städer står även Ängelholm inför utmaningen att på lång sikt bibehålla en attraktiv och tillgänglig centrumhandel. Dagens konkurrenssituation med externa köpcenter/handelsplatser samt ökad internethandel gör att Ängelholms centrum behöver goda förutsättningar att fortsätta vara ängelholmarnas, och från grannkommunerna tillresta besökare, primära val för handel och upplevelser.

Det går inte heller att underskatta betydelsen av handelsplatsen i Ängelholms centrum för den lokala arbetsmarknaden. Butiker, restauranger, kaféer och andra verksamheter skapar många viktiga arbetstillfällen, inte minst för människor som får sitt första jobb. Försämrade förutsättningar för Ängelholms centrum att locka besökare riskerar på sikt att leda till att arbetstillfällen försvinner eller flyttas till andra kommuner.

Möjliga alternativa lösningar

1. Ängelholms kommun ska förstärka centrumets kvaliteter ytterligare och ge bra förutsättningar för centrumhandels kunder att uppleva en stadskärna som uppmuntrar till folkliv med butiker, kaféer, restauranger, kultur, gröna ytor, torg, mötesplatser m.m.
2. Det ska enkelt gå att nå stadens centrum med personbil och tyngre trafik för transporter. Genom tydliga vägvisningar blir det lättare att hitta parkering vid stadskärnan.
3. Genom att även ge förutsättningar för mer hållbara färdmedel frigör man ytor att förtäta centrum. Med högre befolkningstäthet ökar butikernas kundunderlag.

6.4.2 Ytterområden

Bakgrund

Midgårdens handelsområde har ett starkt fokus på biltrafik. Cykel- och gångtrafikanter är mycket oskyddade.

Möjliga alternativa lösningar

1. I dessa områden ska biltrafik ha hög prioritet men samtidigt ska cykel- och gångtrafik prioriteras upp. Detta betyder att det ska vara tillgängligt, säkert och gent att cykla och gå till och igenom externa handelsområden som t.ex. Midgårdens handelsområde.
2. Genom en högre nivå på planering av körbanor, gångstråk, parkeringsplatser och grönytor inom handelsområdet ökar både säkerhet och trivsel.

6.5 Stadens entréer

Bakgrund

Ängelholm har tre entréer till staden från E6:an. Ingen av dem känns tydlig eller särskilt attraktiv. I den norra entrén förlorar sig bilföraren i ett stort och anonymt handelsområde. Den östra entrén känns anonym vid motorvägen och det är först när man har kommit en bit in mot centrum som trafikanterna får en förnimmelse av att det är just Ängelholm man är på väg till. Precis samma problem har den södra entrén vid Erikslund. De mindre entréerna, Kullavägen, Danielslundsgatan och Margretetorpsvägen fungerar bättre men behöver möjligen bli fler.

Möjliga alternativa lösningar

1. Vägvisning (skyltning) görs tydlig och enhetlig.
2. Olika fysiska attribut i den byggda miljön runt entréerna/infarterna görs tydlig och intressant. De tre huvudentréerna bör ha samma formspråk. Det finns många olika sätt att åstadkomma detta, ett exempel kan vara rondeller med likadana teman som även är i samklang med Ängelholms profil. Det kan också vara olika typer av landmärken och/eller växtlighet.

6.6 Parkering

Bakgrund

Det finns ca 870 stycken (samt 21 handikapplatser) markparkeringsplatser i centrum. Därutöver tillkommer det underjordiska parkeringsgaraget med sina 212 stycken (samt 6 handikapplatser) platser samt parkeringen vid resecentrum. Ca 70 % av de som parkerar kommer från Ängelholms kommun, varav ungefär hälften av dem är från staden. Den sista siffran behöver bli betydligt lägre. Antalet parkeringsplatser i och runt Ängelholms stadskärna anses som tillräckligt. Dock verkar invånare och besökare ha svårt att hitta fram till vissa av dem. Mycket onödig trafik uppstår när bilister cirkulerar runt i jakten på en parkeringsplats. Några av Ängelholms bostadsområden, t.ex. Epadalen, Ängavången och Villan, har mycket obehörig parkering som ”korkar igen” gator och utfarter.

Det är viktigt att centrum även i framtiden är tillgängligt för alla. För de kommuninvånare som inte bor inne i själva staden är bilen det självklara, ibland enda, valet för att ta sig till och från staden för att utföra ärenden. Trafikutvecklingen i centrum får därför inte ske på bekostnad av att alla de som är beroende av bilen får sämre tillgänglighet.

Tekniska nämnden beslutade den 1 december 2014, § 45, om att införa en ny zonindelning för parkering i Ängelholms centrum. Syftet är att effektivisera, förenkla och tydliggöra parkeringen i centrala Ängelholm. Målen är att minska antal parkerade fordon i bostadsområden, tillgodose god och målpunktsnära cykelparkering samt skapa rimliga avstånd mellan målpunkt och uppställningsplats. Arbetet med att införa de nya zonerna pågår och beräknas vara klart till sommaren 2016.

Citat

”En bil står parkerad 95 % av sin livstid. Ändå är städerna så fokuserade på när bilarna väl rör sig. Men det betalar sig att mer noggrant överväga hur man på ett smartare och mer effektivt sätt kan utnyttja parkering som en del av hållbar trafikutveckling. Historiskt sett har inriktningen varit att fullt ut tillfredsställa de parkeringsbehov som uppstår och erbjuda fri parkering för alla ändamål i så stor utsträckning som möjligt. Genom den förda parkeringspolitiken har många städer byggt in biltrafiken i stadsmiljön på ett genomgripande sätt, framförallt att genom miniminormer hela tiden stimulerat en fortsatt utbyggnad av antalet parkeringsplatser i städer och i förlängningen fortsatta ökning av biltrafik, trängsel och miljöbelastning. Det kan i förlängningen hindra städernas utveckling.”

Tomas Svensson, direktör och forskare, VTI

Möjliga alternativa lösningar

1. Tydligare anvisningar samt en satsning på ny teknik, såsom parkeringsappar och digitala skyltar, gör de befintliga angöringspunkterna synligare och de upplevs som mer tillgängliga.
2. Underlätta ytterligare för samarbete mellan olika aktörer i tätorten, t.ex. mellan kommunen och näringsidkare, vårdinstitutioner och andra, med mål att tillsammans tydligt synliggöra var besökarna kan parkera sina bilar och hur man lättast tar sig fram på andra sätt. Det ska vara enkelt att ställa ifrån sig bilen och förflytta sig på annat sätt den sista biten för att uträtta sina ärenden i stadens centrum.

3. Stationsområdet är ett område där det borde vara möjligt att etablera en bilpool med miljöbilar, så att de boende kan välja att avstå att ha en egen bil.
4. Nyanlagda P-hus utformas arkitektoniskt så att bygganden smälter in i den omgivande miljön. Det senast öppnade P-huset vid Landshövdingevägen mitt emot sjukhuset är ett gott exempel när det gäller det arkitektoniska.
5. En utbyggnad av pendelparkeringar bör prioriteras. Avgifter bör anpassas, d.v.s. hållas så låga, att pendling med kollektivtrafik lönar sig. Positiva styrmedel för parkering kan bli särskilt effektiva för att styra resande som bor utanför tätorten mot den nya stationen i Barkåkra.
6. Beredningen förespråkar att en tydlig och enhetlig **parkeringspolicy** utformas för tätorten. Den bör innehålla en översyn av parkeringsavgifter, parkeringstider samt parkeringsregler för bostadsområden.

6.7 Hastighet

Bakgrund

Under 2011 påbörjade dåvarande tekniska kontoret en översyn av hastighetsgränserna med anledning av att nya gränser tillkommit. Tekniska kontoret tog, i dialog med Trafikverket, Skånetrafiken, Polisen och kommuninvånare, fram förslag på hastighetsplaner för kommunens tätorter. Tekniska nämnden godkände den 2 april 2012, § 5 hastighetsplanerna.

Hastigheter anses ha stor betydelse när det gäller biltrafiken i en stad. Allmänt lägre hastigheter minskar buller och ökar säkerheten för både bilister och oskyddade trafikanter. Lägre hastigheter ger bättre förutsättningar att bygga tätare och på så vis skapa en mer levande stad.

Möjliga alternativa lösningar

1. Kringleden⁴/Ytterleden nyttjas bättre om hög hastighet behålls på vägen.
2. En för hela tätorten gemensam och enhetlig **hastighetspolicy** bör utformas med allmänna hastighetszoner anpassade för olika typer av områden.
3. Distinkta hastighetsområden bör införas som princip och hastighetsintervallen ska vara lättmemorerade.

6.8 Transporter

Bakgrund

Transporter till, från och inom en tätort har stor påverkan på stadsmiljön. Gemensamt för alla städer som har lyckats med att få ner antalet transportresor inom tätorten är att man har en tydlig strategi. Studerar man andra städer finns många goda exempel att hämta på hur man kan utveckla hållbara transporter.

Möjliga alternativa lösningar

Beredningen förespråkar att en tydlig och enhetlig **transportpolicy** utformas för tätorten. Några punkter som bör ingå:

1. En för hela staden gemensam koordinering av olika varutransporter som läggs på en slinga är ett möjligt alternativ.

2. Ett annat är att endast tillåta mindre och mer miljövänliga fraktfordon i innerstaden.
3. Ett tredje är att ställa krav i upphandling av t.ex. avfallshantering att leverantörens fordonsflotta bör innehålla även mindre storlekar på sina fordon, med mindre vändradie, vilket gör det möjligt att bygga tätare inne i staden.
4. Vid planering av nybyggnation bör möjlighet till anläggande av ett sopsugsystem beaktas. T.ex. stationsområdet är lämpligt för sopsugssystem så att sopbilarna inte behöver köra in i området.

6.9 Vägvisning

Bakgrund

Det ligger i kommunens intresse att informera enskilda om de mest effektiva vägvalen till olika målpunkter i tätorten Ängelholm. Detta är ett sätt att påverka den som vistas eller kommer till Ängelholms centrum att välja det mest praktiska och bästa sättet att förflytta sig.

Möjliga alternativa lösningar

1. Tydligare anvisningar samt en satsning på ny teknik, såsom parkeringsappar och digitala skyltar, gör de befintliga angöringspunkterna synligare och de upplevs som mer tillgängliga.
2. Vägar till havet – det finns ett behov av att leda trafiken mer effektivt till våra stränder.
3. Vägar till resecentrum – god och tydlig tillgänglighet till stationen är avgörande för det hållbara resandet. Idag finns inte den tydligheten.
4. Vägar till alternativa färdmedel, t.ex. badbussar från centrum, samåkningsstationer.

6.10 Mjuka värden - påverkan och attityder

Bakgrund

Arbetet mot hållbart resande handlar mycket om att påverka människors attityder och beteenden. Att påverka resan innan den ens har påbörjats och att uppmuntra och fokusera på möjligheter att ibland välja alternativ till bilen. Det handlar om att göra medvetna och aktiva val. Blir det färre bilar i centrum kan t.ex. de som faktiskt måste köra bil få bättre plats på de gator som redan finns och dessutom få bra parkeringsplatser.

Ett av huvudmålen är att minska bilanvändandet på de kortaste sträckorna (2-5 km), till förmån för andra färd sätt.

Möjliga alternativa lösningar

1. Ständigt pågående och kontinuerliga kampanjer för att skapa en attitydförändring. Man syns på arbetsplatser, i skolor, på stan och på sociala medier mm. Exempel på kampanjer är ”Inga löjliga bilresor”, ”Ett cykligare Malmö/Ängelholm”
2. Olika former av tävlingar, t.ex. ”Cykelkampen” och ”Årets stadskärna”, är sätt att skapa positiv uppmärksamhet på.
3. Bomässor (t.ex. Stationsområdet) som sporrar till nytänkande och innovation.

4. Mäta sig med andra kommuner. Exempelvis EcoMobility SHIFT – ett EU-projekt som rankar hållbara transporter i svenska städer. 2015 vann Malmö. Landskrona, med ungefär samma invånarantal som Ängelholm, kom på sjätte plats.
5. Cykelutbildning i skolorna.
6. Att få med näringslivet och göra hållbara resor trendigt.

6.11 Teknik

Bakgrund

Utvecklingen för ny teknik inom trafik och infrastruktur går med en rasande fart. Några exempel kan vara elbussar, utökat antal laddningsstolpar för elfordon, kartläggning och appar för kommunikation, transporter och parkering, att uppmuntra och ge förutsättningar för delningstjänster som bil- och cykelpooler etc. Något att ha i åtanke dock är att även om utsläpp och buller minskar med ”renare” biltrafik, återstår problemet med den yta som bilar gör anspråk på. Yta som man kan göra annat med.

Möjliga lösningar

1. Kommunen föreslås ha en mycket öppen och välkommande inställning till nya tekniska innovationer.
2. Kommunen ska aktivt verka för att ge bra förutsättningar för ny teknik vid infrastruktursatsningar och annat byggande.

Fotnoter och förklaringar

¹ **Trafik**

Trafik är rörelse inom ett begränsat område i vissa bestämda riktningar av ett större antal enheter av visst slag. (Källa: Svenska Akademiens ordlista, SAOL) Det kan vara rörelse av personer och transportmedel på en väg, till exempel en gata, cykelled, vatten osv. Trafiken kan sägas utgöras av mängden transporter i ett trafiksystem, där transporterna då definieras genom de enskilda relationerna mellan punkter i trafiksystemet. Vanligen åsyftas fysiska transporter av människor, varor och fordon i ett gatusystem. Dit hör även luft- järnväg- och sjötrafik. Det finns andra typer av trafik än de som avser fysiska transporter, till exempel kommunikation över Internet, som utgörs av datatrafik. (Källa: Wikipedia)

² **Förtätning**

Inom stadsplanering är förtätning ett begrepp som syftar på någon typ av nyproduktion av byggnader inom befintlig bebyggelse. Det kan röra sig om olika typer av bebyggelse och det kan även ske på olika typer av markyta. Vid vertikal förtätning bygger man till fler våningar på redan existerande hus. Förtätning sker på olika nivåer av planering: enskilda byggnader, kvarter, stadsdelar, mellan stadsdelar, orter, städer, länder eller regioner.

Fördelar med förtätning är en effektivare infrastruktur (VA, avfall, energi, gator), möjlighet till en stark och koncentrerad handel/ restaurangverksamhet/kulturliv, det blir närmare till allt vilket minskar behovet av egen bil, sparar skog- och jordbruksmark, bra för miljön.

Nackdelar kan vara luft- och bullerproblem, stress och trängsel, slitage på grön- och vattenområden, mindre plats för bilar. Hållbar förtätning betyder inte enbart ny bebyggelse av bostäder i stadens ”gluggar”, det betyder snarare att man strävar efter en blandstad där alla komponenter som krävs för människors levande finns inom 10-20 min till fots eller med cykel. (Källa: Wikipedia samt Sveriges Arkitekters definition)

³ **Hållbarhet**

”Utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov” (Källa: FN-kommissionen för miljö och utveckling)

Målet är att människans liv skall kunna genomlevas på en planet med begränsade resurser. Målsättningen innefattar ett idealt läge för samhället där levnadsvillkor och resursanvändning möter mänskliga behov utan att äventyra hållbarheten i ekosystem och miljön så att även framtida generationer kan få sina behov tillgodosedda. Hållbar utveckling knyter ihop hållbarheten i ekosystemen med de sociala och ekonomiska utmaningar mänskligheten står inför. (Källa: Wikipedia)

⁴ **Kringled**

En kringled är en ringled som inte är en hel ring. Den har annars samma funktion som en ringled. Beredningens egen definition. (Källa: Beredningens definition)

⁵ **Ringled**

En ringled är en väg som går runt hela staden. Avsikten med en ringled är att leda bort trafiken från bebyggelsen eller delar av denna. De ska så långt som möjligt befria stadens centrum från genomfartstrafik. Kan vara en hel ring runt staden eller delar av en ring. (Källa: Wikipedia) Beredningens definition är en hel ring.