



# Trafikutredning Stationsområdet – Underlag till detaljplan Ängelholm 3:136

Tillägg till *“Stationsområdet - Trafikalstringsanalys & utredning av framtida kollektivtrafiklösningar”* som reviderades 2017 (ÅF).

Version 1.1 SLUTLEVERANS

Beställare  
Ängelholms kommun  
Kontaktperson  
Amelie Hillåker

Uppdragsledare  
Ludvig Widestam  
Telefon  
+46 10 505 51 39  
Mobil  
+46 73 847 15 30  
E-mail  
ludvig.widestam@afry.com

Handläggare  
Jakob Sarvik  
Erik Malmström

Datum  
20/04/2020  
Projekt ID  
780130

## Innehållsförteckning

1	Inledning.....	3
1.1	Bakgrund och syfte .....	3
2	Förutsättningar .....	4
2.1	Planprogram Stationsområdet och tillhörande handlingar .....	4
2.2	Planområde DP Ängelholm 3:136 och skelettskiss .....	7
2.2.1	Exploateringsförutsättningar .....	9
2.3	Trafik nuläge och prognos 2040 .....	10
2.4	Resvanor nuläge .....	12
2.5	Parkeringsriktlinjer .....	12
2.5.1	Parkeringsnormer.....	12
2.5.2	Parkeringsreducerande åtgärder .....	13
3	Alstring av trafik.....	14
3.1	Antaganden och scenarier .....	14
3.2	Trafikalstring .....	15
3.3	Påverkan på omkringliggande vägnät år 2040 .....	16
3.3.1	Trafik på närliggande vägnät intill Ängelholm 3:136 .....	16
4	Parkering .....	18
5	Åtgärdsförslag.....	21
5.1	Övergripande .....	21
5.2	Trafikstruktur – förslag stadshus .....	21
5.3	Parkering.....	23
5.4	Mobilitetsåtgärder .....	23
6	Slutsatser.....	24

# 1 Inledning

Följande trafikutredning utgör underlag för detaljplanearbetet av Ängelholm 3:136 och har tagits fram som ett tillägg till "Stationsområdet – Trafikalstringsanalys & utredning av framtida kollektivtrafiklösningar" som AFRY (dåvarande ÅF) tog fram 2016 och reviderade 2017.

## 1.1 Bakgrund och syfte

"Planprogram för Ängelholm 3:136 m.fl. – Stationsområdet" godkändes i kommunfullmäktige 2017 och syftar till att möjliggöra exploatering med bostäder, kontor och centrumverksamhet i stationsområdet, som i dagsläget präglas av småskalig industri och olika typer av verksamheter. Områdets centrala läge vid järnvägsstationen ger optimala förutsättningar för att området ska utvecklas med en långsiktigt hållbar helhetssyn.

Som ett av de första stegen i det vidare arbetet med utvecklingen av Stationsområdet så utformas under våren 2020 ett samrådsförslag på detaljplan för Ängelholm 3:136, vilket syftar till att pröva möjligheten att uppföra kontor, bostäder och centrumverksamhet. Grundat på ett politiskt beslut ska detaljplanen även möjliggöra för ett nytt stadshus i den södra delen av planområdet.

Trafikutredningen syftar huvudsakligen till att undersöka hur mycket trafik planförslaget till detaljplan Ängelholm 3:136 (se Figur 1) beräknas alstra och påverka omkringliggande vägnät, med särskilt fokus på de specifika förutsättningar ett nytt stadshus kan komma att kräva ur trafiksynpunkt.



Figur 1. Planområde för detaljplan Ängelholm 3:136. Källa: Ängelholms kommun.

## 2 Förutsättningar

I detta kapitel sammanställs de, för trafikutredningen, gällande relevanta förutsättningarna i form av tidigare framtagna utredningarna och handlingarna samt en nulägesbeskrivning av trafik och rörelser.

### 2.1 Planprogram Stationsområdet och tillhörande handlingar

I oktober 2017 antogs i kommunfullmäktige "Planprogram för Ängelholm 3:136 m.fl. – Stationsområdet". Visionen för Stationsområdet lyder:

*"Målet är att utveckla Stationsområdet till en attraktiv stadsdel med stadsmässig bebyggelse. Att skapa ett smidigt, säkert och tydligt resecentrum kring stationen, att stärka stadsdelens övergripande gatu- och grönstruktur för att öka tillgängligheten i området samt att förbättra och förtydliga kopplingen mellan stad och hav. Området ska utvecklas med sikte på hållbar utveckling."*

Planprogrammet möjliggör i ett första skede upp till 1700 nya bostäder samt verksamheter. På sikt, om befintligt verksamhetsområde omvandlas till bostäder, kan ytterligare upp till 1000 bostäder möjliggöras.

För trafik i, och kopplat till, programområdet gäller som överordnad målsättning att den alstrade trafiken från programområdet i så hög utsträckning som möjligt skall utgöras av de hållbara färdmedlen gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Den tidigare trafikutredningen, som togs fram av AFRY 2016 och reviderades 2017, visade att det på sikt, då Stationsområdet byggs ut, kan finnas risk för framkomlighetsproblem för kollektivtrafiken. Detta kan leda till försämrad punktlighet och i förlängningen till att kollektivtrafiken minskar i attraktivitet. Resultatet, i kombination med den övergripande målsättningen, medför att kollektivtrafikens framkomlighet behöver utredas vid nya utformningsförslag och att åtgärder som ger mindre biltrafik kring Stationsområdet bör övervägas.

För gatunätet gäller målsättningen att alla gator inom området ska ha en grön gestaltning och det ska vara en varierande karaktär. Separata gång- och cykelbanor ska finnas i samtliga gaturum, förutom gångfartsgatorna. Dagvatten kan med fördel vara en del av gaturummen, både genom öppna dagvattenlösningar och genom att till exempel genomsläppliga ytor används. Alla gator ska ha någon typ av växtlighet, till exempel trädplantering.

I figur 2 redovisas hur programområdet ansluter till stadens övergripande trafiknät. Sedan planprogrammet togs fram har det fattats ett beslut om att förlänga Klippanvägen så att den ansluter vid korsningen där den framtida Järnvägsgatan kommer ansluta till Spårgatan/Havsbadsvägen, se den röda linjen i kartan.



Figur 2. Strukturbild hämtad från Planprogram Stationsområdet, med den planerade förlängningen av Klippanvägen inritad som tillägg. Källa: Ångelholms kommun.

Följande fyra handlingar är komplement till planprogrammet:

### **Värdeplan – Hållbar stadsdel Stationsområdet**

Ängelholms kommun har fått medel från *Delegationen för hållbara städer* för ett pilotprojekt gällande hållbarhetscertifiering av stadsdelar i mindre kommuner. Projektet ingår som en del i arbetet med utvecklingen av Stationsområdet och ska bidra till att området utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt.

För att säkerställa att Stationsområdet utvecklas till en hållbar stadsdel har en värdeplan tagits fram parallellt med planprogrammet. Syftet med värdeplanen är att skapa en samsyn mellan kommunen, fastighetsägare, exploatörer och byggherrar för stationsområdet, samt att skapa en gemensam målbild för hur stationsområdet ska utvecklas till att bli en hållbar stadsdel. Värdeplanen anger inriktningen för utvecklingen och säkerställer att området utvecklas med ett långsiktigt hållbart perspektiv.

Värdeplanen omfattar sju områden: transporter, miljö, energi, grönt, mångfald, folkhälsa och identitet. Sammanfattningsvis anger värdeplanen följande kopplat till ett hållbart transportsystem:

- Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras högst i stationsområdet.
- Området ska bli ett väl fungerande bytesnod.
- Det ska finnas pendelparkeringar och säkra cykelparkeringar.
- Bilparkeringsnormen ska vara låg och cykelparkeringsnormen ska följas.
- Det ska finnas bilfria kvarter eller ytor i området.
- Infrastrukturen ska vara tydlig och effektiv.
- Olika faciliteter ska finnas: till exempel bil- och cykelpool.
- Passager ska finnas för att överbrygga järnvägen.
- Området ska vara uppkopplat och modernt.

### **Handlingsplan – Hållbar stadsdel Stationsområdet**

En handlingsplan togs fram 2019 som vid tidpunkten för denna utredning var den ännu inte godtagen av kommunfullmäktige.

Handlingsplanens syfte är att säkerställa att den inriktning som anges i värdeplanen och planprogrammet genomförs i praktiken. Handlingsplanen pekar på konkreta aktiviteter som ska genomföras av kommunen och av exploatörer för att uppnå målet om en hållbar stadsdel. Aktiviteterna är uppdelade i olika kategorier och för varje aktivitet anges ansvarig enhet och beskrivning av genomförandet. Aktiviteterna inkluderar allt från planering av området via byggnation till drift och underhåll. Nedan sammanställs några av de aktiviteter där kommunen bär ansvaret som är av störst relevans för denna utredningen:

- Kommunen uppmuntrar fastighetsägare/exploatörer till reducering av parkeringsplatser enligt Parkeringsstrategi.
- Kommunen planerar och anlägger sammanhängande och trafiksäkra gång- och cykelvägar i enlighet med Cykelplanen.
- Kommunen planerar och anlägger gångfartsområden eller gågator där det är lämpligt med hänsyn till antalet oskyddade trafikanter.
- Kommunen planerar och anlägger ett finmaskigt nät av gång- och cykelvägar, där möjligheterna för oskyddade trafikanter att ta sig fram har högst prioritet.
- Kommunen genomför mobility management (beteendepåverkan inom transportområdet) med aktiviteter för att få boende att i första hand välja gång, cykel, kollektivtrafik och bilpool för resor.
- Kommunen möjliggör och anlägger pendelparkering nära stationen för cykel och bil.
- Kommunen verkar för allmänt tillgänglig bilpool i Stationsområdet.

- Kommunen anlägger en cykelservicestation i Stationsområdet med möjlighet att pumpa, rengöra, meka och fylla på vattenflaskor.
- Kommunen skapar möjligheter för en blandad bebyggelse i Stationsområdet där bostäder kombineras med verksamheter (t.ex. handel och kontor).

### Riktlinjer för gestaltning av Stationsområdet

Gestaltningsprogrammet utgör ett komplement till planprogrammet och ska läsas tillsammans med framförallt avsnittet "utformning och gestaltning" (s. 46-49).

De mål som uttrycks i gestaltningsprogrammet är följande:

- Långsiktigt göra staden vackrare och mer attraktiv.
- Verka för en sammanhållen och genomtänkt stadsbild.
- Förstärka Ängelholms identitet och därmed även staden som varumärke.
- Värna och lyfta fram kvaliteter som finns i stadsmiljön.
- Arbeta för hög kvalitet i material och estetik.
- Föreña det moderna med det historiska i stadsrummet.
- Värna den mänskliga skalan.

### Parkeringsstrategi för Stationsområdet (se kapitel 2.5)

I planprogrammet anges målet att den alstrade trafiken inom programområdet i så hög utsträckning som möjligt ska utgöras av de hållbara färdmedlen gång-, cykel- och kollektivtrafik. För att möjliggöra detta krävs åtgärder för att dessa färdmedel ska prioriteras i området. Som en del av det har Ängelholms kommun tagit fram en parkeringsstrategi med låg parkeringsnorm samt åtgärder som reducerar antalet bilplatser och främjar resande med hållbara färdmedel. Tillgång till parkering kan användas som ett aktivt styrmedel för att påverka resvanor och markanvändning. Parkeringsstrategin är ett verktyg för kommunen att nå de uppsatta långsiktiga målen om att minska klimatpåverkan (som anges i bl.a. Miljöplan och Cykelplan).

## 2.2 Planområde DP Ängelholm 3:136 och skelettskiss

Planområdet för Ängelholm 3:136 är indelat i två fastigheter, se figur 3. På den norra fastigheten som är 16 000 m<sup>2</sup> BTA planeras huvudsakligen bostäder i flerfamiljshus och centrumverksamheter planeras för totalt 200 m<sup>2</sup> BTA. Den södra fastigheten ska möjliggöra antingen bostäder eller ett stadshus inom de 16 000 m<sup>2</sup> BTA som planeras. Detta leder till att det blir två alternativa förutsättningar för trafikutredningen.

Förutsättningar vid exploatering, alternativ 1:

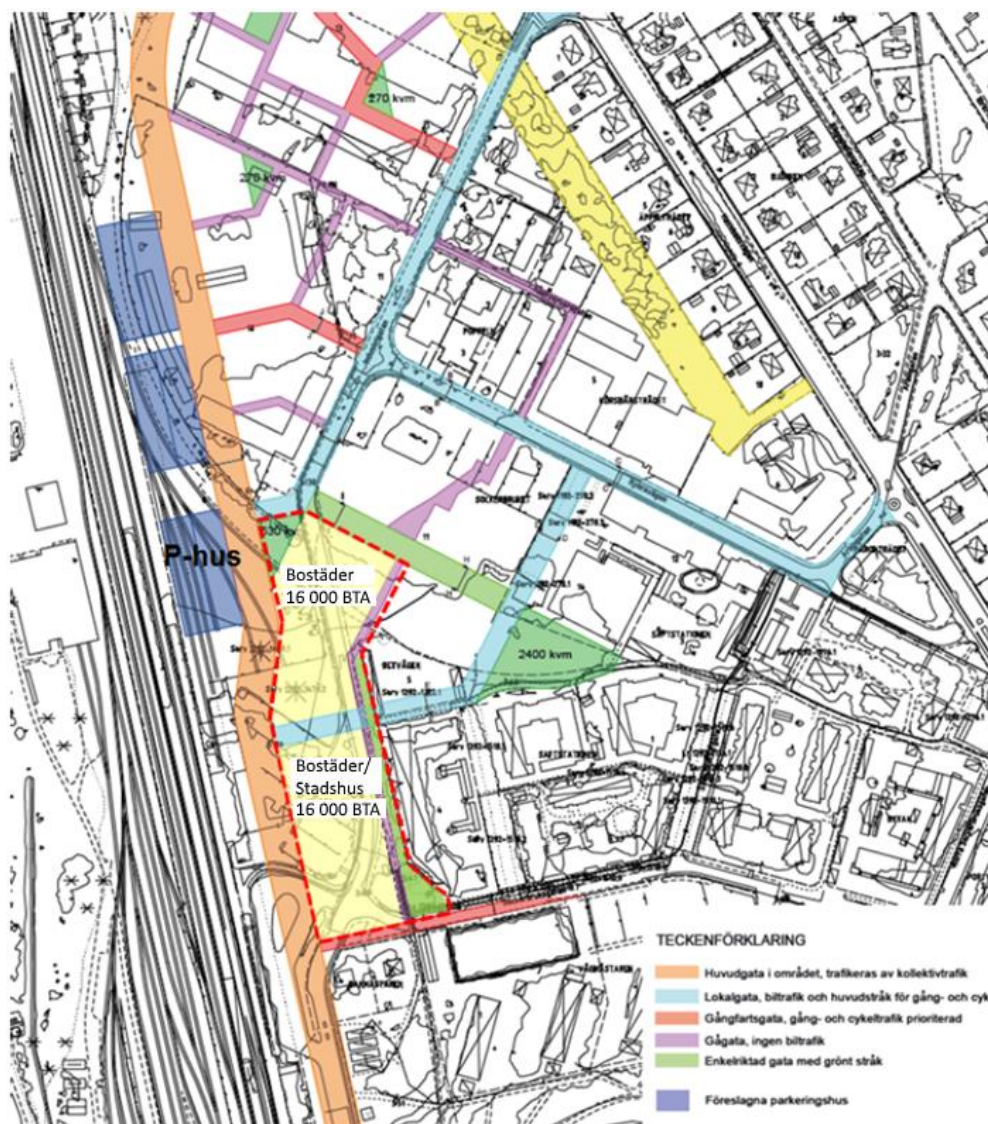
- Ca. 15 800 m<sup>2</sup> BTA bostäder på den norra fastigheten
- Mindre centrumverksamheter på totalt ca. 200 m<sup>2</sup> för den norra fastigheten
- 16 000 m<sup>2</sup> BTA stadshus på den södra fastigheten
- Stadshuset är arbetsplats för cirka 450 människor

Förutsättningar vid exploatering, alternativ 2:

- Ca. 15 500 m<sup>2</sup> BTA bostäder per fastighet
- Mindre centrumverksamheter på totalt ca. 500 m<sup>2</sup> per fastighet

I Figur 3 visas även en strukturskiss över hur gatenätet är tänkt att se ut när Stationsområdet är färdigutbyggt.





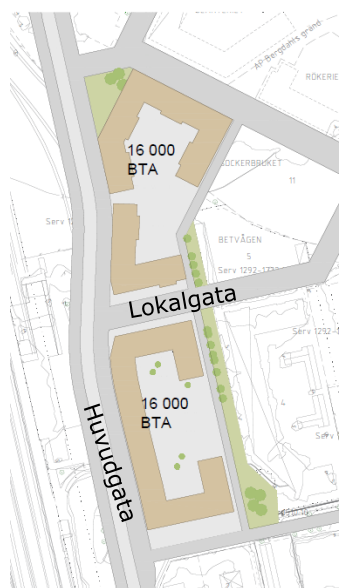
Figur 3. Strukturskiss över framtida gatunätet. Källa: Ångelholms kommun.

## 2.2.1 Exploateringsförutsättningar

Nedan redovisas olika alternativ för exploatering.



Figur 4. Möjlig struktur framtida bebyggelse, med olika utformningar av eventuellt stadshus (exploateringsförutsättningar 1)

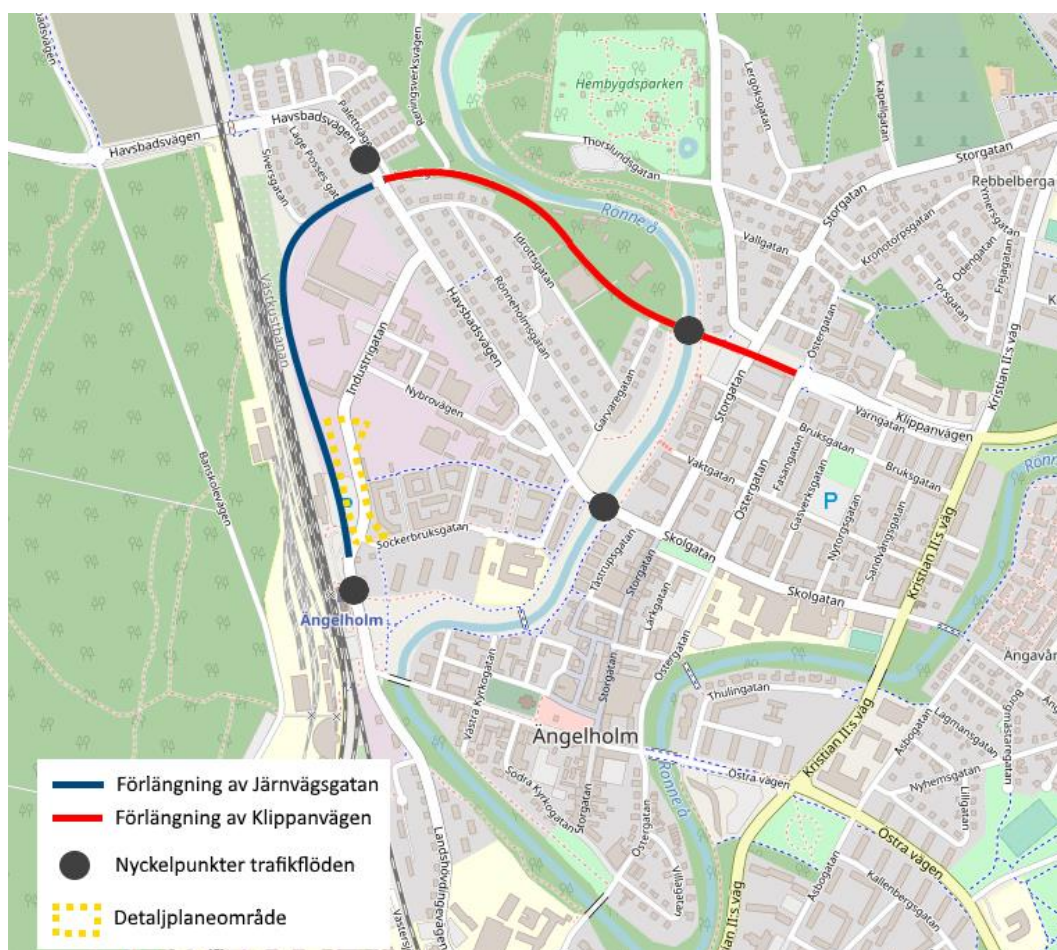


Figur 5. Möjlig struktur framtida bebyggelse, enbart bostäder samt centrumverksamheter i plan 1 (exploateringsförutsättningar 2)

## 2.3 Trafik nuläge och prognos 2040

I detta delkapitel sammanställs fordonstrafikens nuläge och prognosticerat trafikläge för fordon år 2040 (inkluderat alstrad trafik från Stationsområdet men exkluderat alstrad trafik för specifikt Ängelholm 3:136, som beräknas i kapitel 3).

Trafikflödena som angränsar till Stationsområdet i dagsläget kan sammanfattas i tre nyckelpunkter: Järnvägsgatan (utanför stationen), Havsbadsvägen och Nybron/Nybrogatan. För prognosår 2040 kommer det även finnas en nyckelpunkt på den framtida förlängningen av Klippanvägen, då denna kommer bilda ny huvudled för trafik mellan östra Ängelholm/E6 och Stationsområdet/Havsbadsvägen. De fyra punkterna redovisas i Figur 6.



Figur 6. Nyckelpunkter för gatunätet som ansluter till Stationsområdet. Bakgrundskarta: OpenStreetMap.

Fordonstrafikens nuläge är hämtat från kommunens Visum-modell.

I trafikutredningen som reviderades 2017 gjordes en trafikalstringsberäkning för hela Stationsområdet. Beräkningarna för det låga exploaterings scenariot i den tidigare utredningen ligger till grund för prognosticerat trafikläge 2040 i denna utredningen och justerat enligt schablon genom att dra ifrån motsvarande alstring för den exploatering som är grunden till denna nya utredning.

Trafikläge 2040 är en basprognos och grov uppskattning och bedömning av tillkommande och alstrad trafik som kan kopplas till kommande exploatering i Stationsområdet förutom alstrad trafik från DP Ängelholm 3:136. Antaganden och förutsättningar är i dagsläget otydliga och framtida alstrad biltrafik dessutom starkt kopplade till mobilitetsåtgärder,

parkeringsreducerande åtgärder samt övriga hållbarhetsåtgärder som planeras inom framtidens stationsområde. Värdeplan och handlingsplan för hållbarhetsfrågor inom Stationsområdet var inte framtagna till föregående utredning år 2017.

Gällande förutsättningar för trafikallsträngen år 2017 har uppdaterats och exempelvis andel kontor/arbetsplatser har ökat i och med föreslagen exploatering med kommande stadshus. Utredningen från 2017 använde också år 2030 som prognosår, denna har reviderats utan påslag till år 2040. Ingen övrig trafikökning utöver den alstrade trafiken från tillkommande exploatering har alltså beräknats i dessa antaganden.

Inom Ängelholm 3:136 planeras 32 000 m<sup>2</sup> BTA exploatering, vilket utgör ca. en femtedel av hela Stationsområdets planerade exploatering. Exploateringen för Stationsområdet (exkl. Ängelholm 3:136) förväntas generera en trafikallstring på ca 3 200 fordon/dygn. Beräkning av genererad trafikallstring till följd av exploatering inom Ängelholm 3:136 finns i kapitel 3.

För det prognosticerade trafikläget år 2040 har det antagits att dagens trafikflöde på Nybron fördelas mellan Klippanvägen (75%) och Nybron/Nybrogatan (25%). Hur fordonstrafiken år 2040 förväntas fördelas i trafiknätet redovisas i tabell 1 nedan. För trafikläge 2040 förväntas biltrafiken öka med cirka 20% till och från Stationsområdet (från 16 000 f/d till 19 200 f/d).

Tabell 1. Nuläge och prognos för 2040 gällande biltrafikflöden i anslutning till Stationsområdet.

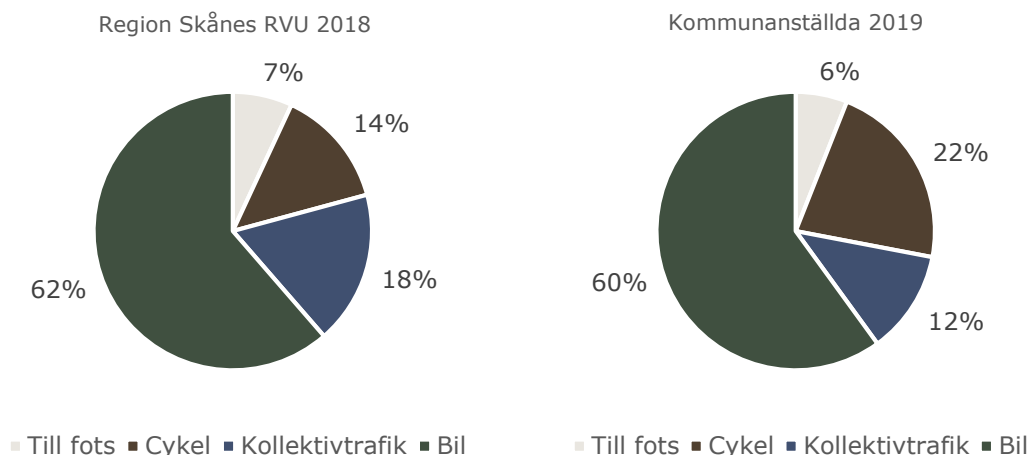
Plats	Trafikflöde nuläge (ÅDT)	Fördelning alstrad trafik	Trafikläge 2040 (ÅDT)
Järnvägsgatan (utanför stationen)	5 600 f/d	30%	6 500 f/d
Havsbadsvägen	2 400 f/d	5%	2 600 f/d
Nybron	8 000 f/d	15%	2 500 f/d
Klippanvägen	Finns ej idag	50%	7 600 f/d
<b>Total trafik</b>	<b>16 000 f/d</b>		<b>19 200 f/d</b>

Trafiken i punkten Järnvägsgatan (utanför stationen) förväntas fördela sig vidare i trafiknätet enligt dagens förhållande mellan Järnvägsgatan över Rönne å (30%) och Landshövdingevägen (70%). Detta resulterar i ett trafikflöde år 2040 på ca 2 000 f/d på Järnvägsgatan över Rönne å (idag är där ca 1 600 f/d) och ca 4 500 f/d på Landshövdingevägen (idag är där ca 4 000 f/d). Fördelningen och dagens trafikflöden på de två gatorna är baserat på kommunens Visum-modell.

## 2.4 Resvanor nuläge

2018 gjordes en resvaneundersökning för Region Skånes räkning. Undersökningen visar att boende i Ängelholms kommun reser i genomsnitt 2,1 resor per dag.

Under 2019 lät Ängelholms kommun sina egna anställda svara på en resvaneundersökning. För de ca 1 000 svarande gick det dock inte att utläsa vilken arbetsplats de hade, vilket gör att undersökningen inte är direkt applicerbar för hur anställda på specifikt stadshuset reser.



Figur 7. Till vänster: färdmedelsfördelning för invånare i Ängelholms tätort och Vejbystrand hämtat från Region Skånes RVU 2018. Till höger: Färdmedelsfördelning för kommunanställda i Ängelholms kommun hämtat från en intern resvaneundersökning utförd 2019.

I cirkeldiagrammen ovan visas färdmedelsfördelning för invånare i Ängelholm och Vejbystrand hämtad från Region Skånes resvaneundersökning från 2018 samt färdmedelsfördelningen för kommunanställda hämtad från kommunens egna resvaneundersökning från 2019. Främst är det fördelningen mellan kollektivtrafik och cykel som skiljer mellan undersökningarna.

## 2.5 Parkeringsriktlinjer

I *Parkeringsstrategi för Stationsområdet* av Ängelholms kommun, antagen i kommunfullmäktige 2017, redogörs att samhällsplaneringen i Ängelholm idag innebär prioritet av gång-, cykel- och kollektivtrafik framför bilen. Eftersom Stationsområdet ligger centralt och nära kollektivtrafiknoder för både buss och tåg är ambitionen att det ska utvecklas i en hållbar riktning. Här pekas parkeringstillgång ut som ett aktivt styrmedel för att påverka exempelvis resvanor.

Enligt de parkeringsriktlinjer som finns för området tillåts maximalt 15% av parkeringsbehovet för respektive fastighet anläggas inom respektive fastighet. Resterande parkeringsplatser placeras i gemensamma parkeringshus.

I Ängelholms kommuns *Cykelplan 2015-2025*, antagen i kommunfullmäktige 2015, anges parkeringstal för cykel. I dokumentet anges även att ett tillägg på 10% ska göras på parkeringstalen för gästparkering. Cykelparkeringarna ska vara lätta att nå och ligga högst 25 meter från entrén.

### 2.5.1 Parkeringsnormer

Parkeringsnormerna för Stationsområdet följer i Tabell 2. Talen är beräknade per 1000 m<sup>2</sup> bruttoarea (BTA).

Tabell 2. Parkeringstal per 1000 m<sup>2</sup> BTA för Stationsområdet för olika typer av bebyggelse.

Typ av bebyggelse	Cykel (inkl. gästparkering)	Totalt	Bil
			Inom fastighet
Flerfamiljshus	33	9	1
Kontor	22	13	2
Handel	22	18	3

Vidare ska det även finnas möjlighet för att anlägga parkeringar för rörelsehindrade. Enligt Boverkets byggregler – föreskrifter och allmänna råd (BBR) ska en angöringsplats för bilar finnas inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler samt bostadshus. Här ska parkeringsplatser för rörelsehindrade kunna ordnas efter behov. För krav och råd på detaljutformning hänvisas till BBR (BFS 2011:6).

### 2.5.2 Parkeringsreducerande åtgärder

Det går att minska parkeringsnormerna för bil genom olika insatser, upp till 25% av den fastighetens totala bilparkeringsbehov. Kommunen uppmanar exploitörer och byggherrar till att använda dessa typer av reduceringar.

I parkeringsstrategin nämns exempelvis att en bilpool kan möjliggöra en reduktion på 4 parkeringsplatser per bilpoolbil. Genom att det aktuella området har goda förutsättningar för cykling så kan parkeringsbehovet för bilparkeringar minska med 10%, då krävs det att minst tre av följande åtgärder uppfylls.

- God tillgång till gång- och cykelvägar.
- Bilvägar med högsta hastighet 30 km/h.
- Cykelparkeringar placerade så nära målpunkten som möjligt.
- Särskilda utrymmen för last- och lådcyklar samt cykelvagnar.
- Utrymme för tvätt och underhåll av cyklar samt tillgång till pump och verktyg.
- Vädskyddade stöldsäkra cykelparkeringar.
- Cykelpooler.
- Tillgång till låncykel.
- Ökat antal cykelplatser, jämfört med cykelparkeringsnormen.

Vidare kan även samnyttjande av olika parkeringslösningar ge upp till 10% reduktion. Samnyttjande innebär att olika typer av parkeringslösningar samnyttjas mellan kontor, handel samt pendlingsparkeringsplatser.

Tabell 3. Parkeringsreducerande åtgärder.

Typ av åtgärd	Maximal reduktion
Bilpool	4 p-platser per bilpoolbil
Cykelåtgärder (minst 3 st)	10% av totalbehov
Samnyttjande	10% av totalbehov

### 3 Alstring av trafik

I detta kapitel redovisas antaganden och scenarier samt beräkningen av den genererade trafikstringen till följd de olika exploateringsalternativen för Ängelholm 3:136.

#### 3.1 Antaganden och scenarier

Trafikalstringen utgår från utpekade förutsättningar i kapitel 2. För att täcka in olika framtidsscenarier samt exploateringsförutsättningar har två olika färdmedelsfördelningar tagits fram, *basscenario* och *målbild hållbarhet*. Färdmedelsfördelningen representerar det huvudsakliga transportsättet för resan.

Dagens resvanor i Ängelholm är till stor del bilburna och över hälften av alla resor, som görs inom eller med start/målpunkt i Ängelholms tätort, görs med bil enligt Region Skånes resvaneundersökning 2018. Framtidens bostads- och verksamhetsområde under planering kring stationen har dock höga hållbarhetsambitioner.

##### Basscenario

- Färdmedelsandelar baseras på nuvarande resmönster i Ängelholm men där hänsyn tagits till exploateringsläge i staden, Klippanvägens förlängning samt förändrade parkeringsförhållanden för boende och anställda.

##### Målbild hållbarhet

- Färdmedelsandelar baseras på att flertalet av de principer som beskrivits i värdeplan för hållbarhet samt tillhörande handlingsplan utvecklas och tillämpas i området samtidigt som åtgärder för att främja hållbar mobilitet prioriteras i alla led.

Tabell 4. Färdmedelsfördelning för bostäder.

	Dagens resvanor		Resvanor 2040	
	Ängelholms tätort*		<i>Basscenario</i>	<i>Målbild hållbarhet</i>
Bil	62%		<b>50%</b>	<b>25%</b>
Kollektivtrafik	18%		<b>20%</b>	<b>30%</b>
Cykel	14%		<b>18%</b>	<b>25%</b>
Till fots	7%		<b>12%</b>	<b>20%</b>

\*Från Region Skånes resvaneundersökning 2018

Tabell 5. Färdmedelsfördelning för stadshus, centrumverksamheter och kontor inkl. tjänsteresor.

	Dagens resvanor		Resvanor 2040	
	Arbetsresor Ängelholm*	Kommun-anställda**	<i>Basscenario</i>	<i>Målbild hållbarhet</i>
Bil	70%	60%	<b>50%</b>	<b>25%</b>
Kollektivtrafik	12%	12%	<b>25%</b>	<b>35%</b>
Cykel	10%	22%	<b>20%</b>	<b>30%</b>
Till fots	4%	6%	<b>5%</b>	<b>10%</b>

\*Från Region Skånes resvaneundersökning 2018 (ärendeurvalet: till arbetsplats och resa/ärende/möte i tjänsten)

\*\* Resvaneundersökning för anställda vid Ängelholms kommun 2019

##### Allmänna förutsättningar

Förutsättningarna är baserade på underlag tillhandahållna från kommunen samt RVU Skåne 2018 och SCB. Antalet resor baseras på årsmedelsdygnstrafik, vilket inkluderar helgtrafik. För vardagstrafik ökar antalet resor främst för centrumverksamheter och kontor/stadshus.

- **Bostäder**
  - Ca. 16 000 m<sup>2</sup> BTA/kvarter
  - Ca. 230 bostäder (i genomsnitt 70 m<sup>2</sup> BTA per lgh)
  - 1,8 personer per bostad i flerfamiljshus (genomsnitt i Sverige 2017, SCB)
  - 2,3 resor per person och dag (Region Skåne RVU 2018)
- **Kontor/stadshus**
  - Ca. 16 000 m<sup>2</sup> BTA
  - Ca. 450 anställda
  - 3,5 resor per anställd och dag (Region Skåne RVU 2018)
- **Centrumverksamheter**
  - Mellan 200 – 1 000 m<sup>2</sup>
  - 0,5 resor per m<sup>2</sup> (baserat på Trafikverkets Trafikalstringsverktyg)
- **Tillkommande trafik (nyttotrafik etc.) = 5 %**

### 3.2 Trafikalstring

Baserat på ovanstående förutsättningar alstras resor till och från området enligt Tabell 6. Det totala antalet dagliga resor till och från detaljplaneområdet bedöms vara mellan 1 900 och 2 550. Antalet resor varierar stort mellan vardagar och helgdagar, särskilt i och med ett framtida stadshus. Nedan beskrivna resor är uppskattade resor per årsmedelsdygn. Antal resor som görs på helger är färre, särskilt under exploateringsalternativ 1.

Tabell 6. Antal boende och antal anställda för de respektive alternativen samt alstrade resor.

	Exploateringsalternativ 1	Exploateringsalternativ 2
Antal boende	410	800
Antal anställda	450	0
m <sup>2</sup> centrumverksamhet	200	1 000
<b>Antal resor</b>	<b>2 600</b>	<b>2 300</b>

Per ett årsmedelsdygn, beräknas området alstra mellan 500 – 800 resor med kollektivtrafik. Största andelen av dessa resor görs med tåg, men en betydande del kommer även att ske med buss eller motsvarande stadstrafik. Ungefär lika många resor kommer varje dag göras med cykel (se Tabell 7). Totalt uppskattas mellan cirka 600 och 1 300 resor med bil alstras per dygn. Detta innebär i sin tur mellan cirka 500 och 1 200 bilar per dygn som belastar kringliggande vägnät (se Tabell 8).



Tabell 7. Antal alstrade resor med kollektivtrafik, cykel och till fots

	Resor med kollektivtrafik	Resor med cykel	Resor till fots
Antal resor per dag	500 - 800	450 - 800	200 - 400

Tabell 8. Antal alstrade bilresor samt bilar i nätet (ÅDT) per dygn för de respektive exploateringsalternativen.

	Exploateringsalternativ 1 (antal bilar i vägnät)	Exploateringsalternativ 2 (antal bilar i vägnät)
Basscenario	1 300 resor/dag (1 200 f/d)	1 200 resor/dag (1 000 f/d)
Målbild hållbarhet	700 resor/dag (600 f/d)	600 resor/dag (500 f/d)

### 3.3 Påverkan på omringliggande vägnät år 2040

Med utgångspunkt i det prognosticerade trafikläget år 2040 som redovisas i kapitel 2.3 och den beräknade trafikallstringen för Ängelholm 3:136 som redovisas i kapitel 3.2 har ett förväntat trafikläge år 2040 skapats för de två olika exploateringsförutsättningarna samt för basscenarioet och målbild hållbarhet, se Tabell 9 nedan.

Tabell 9. Trafikläge år 2040 för de olika exploateringsalternativen samt basscenarioet och målbild hållbarhet.

Plats	Exploateringsalternativ 1		Exploateringsalternativ 2	
	Basscenario	Målbild hållbarhet	Basscenario	Målbild hållbarhet
Järnvägsgatan (utanför stationen)	6 900 f/d	6 700 f/d	6 900 f/d	6 700 f/d
Havsbadsvägen	2 600 f/d	2 600 f/d	2 600 f/d	2 600 f/d
Nybron	2 700 f/d	2 600 f/d	2 600 f/d	2 600 f/d
Klippanvägen	8 200 f/d	7 900 f/d	8 100 f/d	7 800 f/d

Enligt antaganden från kapitel 2.3 förväntas trafiken i punkten Järnvägsgatan (utanför stationen) fördela sig vidare i trafiknätet med trafikflöden mellan 2 000 – 2 100 f/d på Järnvägsgatan över Rönne å och 4 700 – 4 800 f/d på Landshövdingevägen, beroende på exploateringsalternativ och scenario.

#### 3.3.1 Trafik på närliggande vägnät intill Ängelholm 3:136

Baserat på resultatet ovan och kommunens Visum-modell har en grov uppskattning gjorts för trafikflödena på vägarna i direkt anslutning till detaljplaneområdet: Dobelegatan, Sockerbruksgatan och Industrigatan (se Figur 8).

I dagsläget så har Sockerbruksgatan ca 800 f/d i ÅDT enligt kommunens Visum-modell. Dobelegatan finns ej i dagsläget och Industrigatan kommer få en annan storlek och funktion när förlängningen av Järnvägsgatan utförs. Dobelegatan antas ha liknande funktion och trafikflöde som Sockerbruksgatan, där trafiken består huvudsakligen av de boende på gatorna. Industrigatan antas ha något mer genomfartstrafik än de andra två. Utgångsflödena för gatorna antas vara 800 f/d på Sockerbruksgatan och Dobelegatan och

1 200 f/d på Industrigatan och sedan adderas den alstrade trafiken från de två fastigheterna inom detaljplaneområdet.

Till fastigheterna i detaljplaneområdet förväntas alstringen av trafik inte vara särskilt stor då parkering huvudsakligen kommer ske i p-hus längs med Järnvägsgatan. 15% av den alstrade trafiken förväntas angöra till/från fastigheterna via de intilliggande gatorna. Den alstrade trafiken förväntas huvudsakligen ansluta till/från den nya dragningen av Järnvägsgatan, som blir huvudgatan i området. Till den södra fastigheten förväntas huvudsakligen att trafiken ansluter via Dobelegatan medan en jämn fördelning mellan Industrigatan och Dobelegatan förväntas till den norra fastigheten.



Figur 8. Närliggande vägnät till detaljplaneområdet.

Då den framtida trafiken påverkas i stor grad av hur övriga delar av Stationsområdet exploateras är det en stor osäkerhet kring den uppskattade trafikbilden på det direkt anslutande vägnätet år 2040. Uppskattade trafikflöden för år 2040 redovisas i Tabell 10 nedan.

Tabell 10. Uppskattat trafikläge år 2040 på det närliggande vägnätet för de olika exploateringsalternativen samt basscenariot och målbild hållbarhet.

Plats	Exploateringsalternativ 1		Exploateringsalternativ 2	
	Basscenario	Målbild hållbarhet	Basscenario	Målbild hållbarhet
Sockerbruksgatan	825 f/d	815 f/d	815 f/d	810 f/d
Dobelegatan	915 f/d	860 f/d	895 f/d	850 f/d
Industrigatan	1 240 f/d	1 220 f/d	1 240 f/d	1 220 f/d

## 4 Parkering

Vid uträknandet av antal parkeringar för de båda exploateringsalternativen har förutsättningarna som är specificerade i kapitel 2.2 varit utgångspunkt. Vidare har dessa alternativen fått två utgångslägen, med eller utan inräknade parkeringsreduceringar.

För exploateringsalternativ 1 är de specifika förutsättningarna att:

- Kontors- och bostadshusen antas ha totalt minst 4 bilpoolsbilar i bilpool, högre tal har inte angivits i detta skede då den maximala reduceringen av parkering (-25%) är i det närmaste uppnådd.
- Tillräcklig mängd cykelåtgärder förutsätts uppnås och leder till maximal reduktion inom den typen av åtgärd.
- Samnyttjande kan nyttjas tack vare en jämn fördelning mellan bostäder och kontor och räknas som maximal reduktion inom den typen av åtgärd.

Tabell 11. Parkeringsbehov vid exploateringsalternativ 1.

Typ av bebyggelse	BTA (m <sup>2</sup> )	Cykel	Bil	
			Bil	Inom fastighet
Flerfamiljshus	15 800	521	142	21
Kontor	16 000	352	208	31
Handel	200	5	4	1
<b>Totalt</b>	<b>32 000</b>	<b>878</b>	<b>354</b>	<b>53</b>

Tabell 12. Parkeringsbehov vid exploateringsalternativ 1 inkluderat reducerande åtgärder för bilparkering

Reduceringsåtgärd	Reducering	Bilparkering med reduceringsåtgärder		
		Totalt	Inom fastighet	
Bilpool (4 poolbilar)	4 p-platser/bilpoolsbil	-16	267	40
Cykelåtgärder	10% av totalbehov	-35		
Samnyttjande	10% av totalbehov	-36		

För exploateringsalternativ 2 är de specifika förutsättningarna att:

- De nya flerfamiljshusen antas kunna nyttja 8 poolbilar i en bilpool.
- Tillräcklig mängd cykelåtgärder förutsätts uppnås och leder till maximal reduktion inom den typen av åtgärd.
- Samnyttjande förenklas till att inte vara en parkeringsreducerande åtgärd, då den majoriteten av bebyggelsen är bostäder.

Tabell 13. Parkeringsbehov vid exploateringsalternativ 2.

Typ av bebyggelse	BTA (m <sup>2</sup> )	Cykel	Bil	
			Bil	Inom fastighet
Flerfamiljshus	31 000	1023	279	42
Handel	1000	22	18	3
<b>Totalt</b>	<b>32 000</b>	<b>1045</b>	<b>297</b>	<b>45</b>

Tabell 14. Parkeringsbehov vid exploateringsalternativ 2 inkluderat reducerande åtgärder för bilparkering

Reduceringsåtgärd	Reducering	Bilparkering med reduceringsåtgärder	
		Totalt	Inom fastighet
Bilpool (8 poolbilar)	8 p-platser/bilpoolsbil	-32	235
Cykelåtgärder	10% av totalbehov	-30	
Samnyttjande	Ej möjligt	0	
			35

Ängelholms riktvärde är att cirka 2 % av parkeringsplatserna, och minst 1 plats vid varje verksamhet, ska vara reserverade för rörelsehindrade och ska enligt krav anläggas inom 25 meter från en entré.

Längs med lokalgator och huvudgator ska det finnas möjlighet för allmän parkering och reservation för olika fordonsslag, exempelvis motorcykel, samt platser för rörelsehindrade. Dessa ska enligt parkeringsstrategin anordnas på gatumark mellan gatuträd. Denna parkering får inte räknas in i de scenarion som visas ovan. Enskilda fastigheters behov (inklusive platser för rörelsehindrade) ska tillgodoses av parkeringshus och parkering inom fastighetsgränsen. Totalt bör cirka 3-4 platser för rörelsehindrade finnas i direkt anslutning till entrén och övriga placerade i parkeringshus.

Tabell 15. Sammanställning av parkeringsbehov för respektive exploateringsalternativ med och utan parkeringsreducerande åtgärder

Parkeringsscenario	Parkeringsbehov
<b>Exploateringsalternativ 1</b> <i>utan reducerande åtgärder</i>	878 cykelparkeringsplatser 354 bilparkeringsplatser - 53 möjliga att placera inom fastighet - 7 reserverade för rörelsehindrade
<b>Exploateringsalternativ 1</b> <i>med reducerande åtgärder</i>	878 cykelparkeringsplatser 267 bilparkeringsplatser - 40 möjliga att placera inom fastighet - 6 reserverade för rörelsehindrade
<b>Exploateringsalternativ 2</b> <i>utan reducerande åtgärder</i>	1 045 cykelparkeringsplatser 297 bilparkeringsplatser - 45 möjliga att placera inom fastighet - 6 reserverade för rörelsehindrade
<b>Exploateringsalternativ 2</b> <i>med reducerande åtgärder</i>	1 045 cykelparkeringsplatser 235 bilparkeringsplatser - 35 möjliga att placera inom fastighet - 5 reserverade för rörelsehindrade

Tabell 16. Antal parkeringar fördelade per kvarter

Parkerings-scenario	Kvarter	Cykel	Bil	Inom fastighet
1	Södra	352	208	Ca. 20 – 30
	Norra	526	146	Enbart HCP
2	Södra	523	148	Enbart HCP
	Norra	522	149	Enbart HCP

En parkeringsplats tar, beroende på utformning av själva parkeringsplatsen, cirka 25 – 30 m<sup>2</sup> i anspråk. Cykelparkeringar tar cirka 2 – 5 m<sup>2</sup> i anspråk. En parkeringsplats för rörelsehindrade tar cirka 30 – 40 m<sup>2</sup>. Sammanvägda ytanspråk för parkeringarna sammanställs i Tabell 17.

Tabell 17. Utrymmeskrav för parkeringar enligt schablon

Parkerings-scenario	Kvarter	Ytanspråk cykel m <sup>2</sup>	Ytanspråk bil m <sup>2</sup>	Ytanspråk inom fastighet m <sup>2</sup>
1	Södra	700-1 400	5 200-6 200	600-1 000 (bil) 700-1 400 (cykel)
	Norra	1 050-2 100	3 600-4 400	Ca. 100 (bil) 1 050-2 100 (cykel)
2	Södra	1 050-2 100	3 700-4 400	Ca. 100 (bil) 1 050-2 100 (cykel)
	Norra	1 050-2 100	3 700-4 500	Ca. 100 (bil) 1 050-2 100 (cykel)

## 5 Åtgärdsförslag

I detta kapitel presenteras möjliga förslag till åtgärder för att främja hållbar mobilitet inom detaljplaneområdet samtidigt som en översiktlig trafikstruktur illustreras.

### 5.1 Övergripande

Framtidens resande till och från området kommer vara starkt beroende av den höga tillgängligheten till kollektivtrafik. I synnerhet vid etablering av ett nytt stadshus, blir kopplingen mellan området och järnvägsstationen och busshållplatser söder om stationen mycket viktiga. För att främja resor med kollektivtrafik bör den framtida Järnvägsgatans sträckning utformas på ett sett som minskar upplevda barriäreffekter och skapar ett tryggt och gångvänligt gaturum.

Bland de parkeringsreducerande åtgärderna nämns både bilpool och åtgärder som förbättrar förutsättningarna för cykel. För cykelåtgärder finns det en lista på 10 punkter, varav tre behöver uppnås för att nyttja ett lägre parkeringsantal. Punkterna nedan ses som enkla att uppnå:

- Tillgång till gång- och cykelvägar
- Bilvägar med högsta hastighet 30 km/h
- Cykelparkeringar placerade så nära målpunkten som möjligt

Trots att detta kan räcka för att uppnå en 10% reduktion av parkeringen, rekommenderas att en högre målsättning sätts för Stationsområdet. Området bör sträva efter att i samband med ny exploatering uppnå samtliga punkter för att forma och främja ett hållbart resande i staden. Cykling främjar även folkhälsan och planering för ökad cykling samt resor till fots är en av de viktigaste åtgärderna för att skapa en sund och hållbar stadsdel.

För bilpooler i området finns det goda möjligheter för exempelvis anställda vid stadshuset. Att ha bilpool i samband med arbetet gör att antalet tjänstebilar kan minska, och kan göra arbetsplatsen mer attraktiv om tjänstepersoner kan nyttja det även för arbetspendling. Att bebyggelsen av bostäder är tät gör även att de flesta boende kommer att ha närhet till en bilpool. Även här är potentialen för bilpooler större än vad som angivits i parkeringsåtgärderna. En bil står i snitt stilla 98% av tiden – bilpooler effektiviserar bilens användande och sparar på såväl miljö som yta i staden. Bilpool bör tillgodose i markplan av parkeringshusen för att premiera användningen av denna.

### 5.2 Trafikstruktur – förslag stadshus

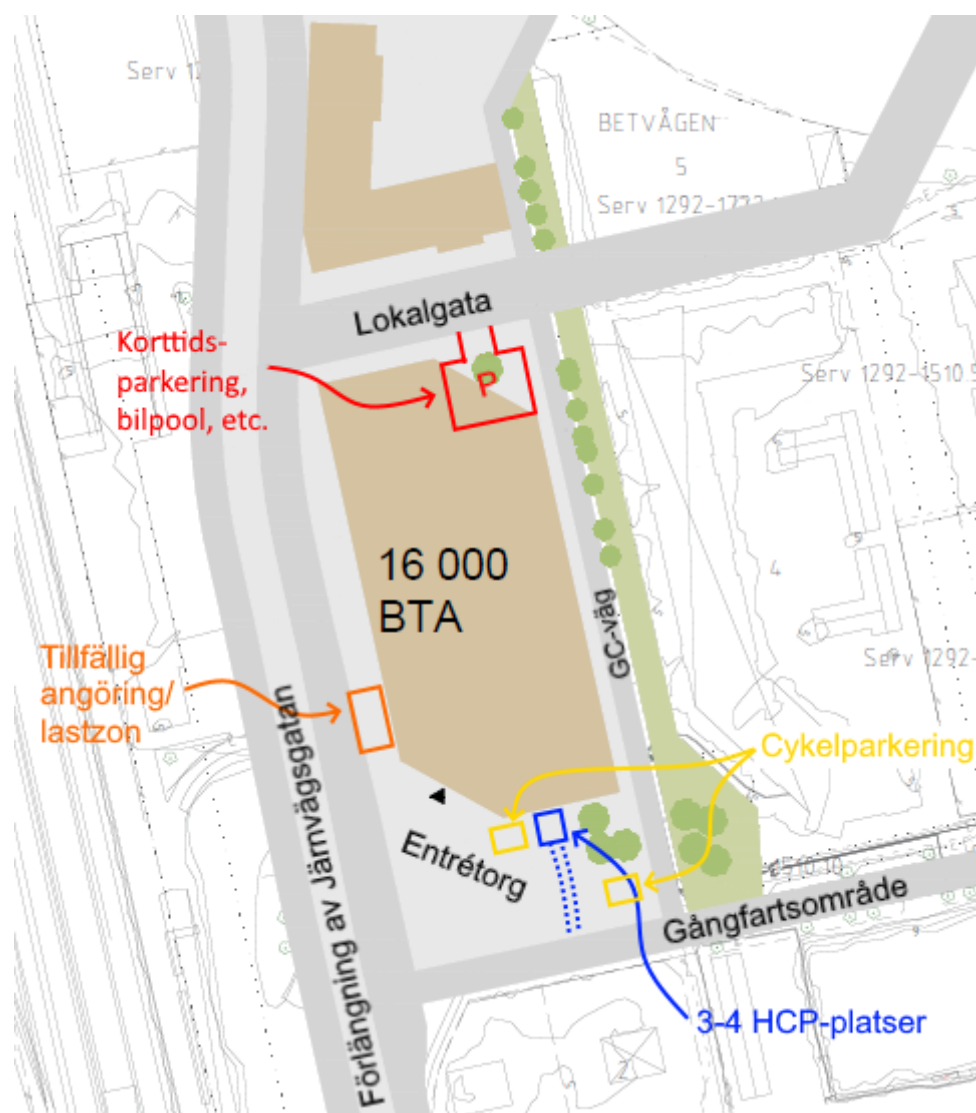
Utifrån de utpekade hållbarhetsmålen i områdets framtida utveckling är det viktigt att studera mobiliteten och tillgängligheten till området i detalj. Gatuutformning för att prioritera gående och cyklister ska i möjligaste mån eftersträvas. Hur entrén på stadshuset placeras kommer påverka rörelsemönstret för det närmast omkringliggande vägnätet på olika sätt beroende på placering, likaså gällande angöringsplatsernas placering. Bostadshusens utformning både påverkar och påverkas av det omkringliggande vägnätet. Entrén till det framtida stadshuset bör placeras för att skapa största möjliga ytor för stadsfunktioner. Entrén kan för att öppna upp mot järnvägsstationen, placeras snett mot denna och skapa en inbjudande entré för besökare och anställda som reser med kollektivtrafik, med cykel eller till fots.

Järnvägsgatans framtida sträckning föreslås som huvudgata med blandade funktioner, exempelvis för kollektivtrafik och cykel. Det förväntas bli en gata med många trafikrörelser och är dessutom länken mellan ett eventuellt framtida stadshus, samt bostäderna, mot järnvägsstationen. Under denna förutsättning är det viktigt att parallellt med Järnvägsgatan också skapa ett tydlig separerat gång- och cykelstråk, längs stadshusets "baksida".

Tillfällig angöring bör ske i ficka från den framtida Järnväggsgatan i norrgående riktning. Angöring kan kombineras med tidsbestämda regleringar för lastzoner under tider på dygnet när det finns behov. Korsande rörelser för angörande tunga fordon över cykelbana är viktiga att undvika och det är därför viktigt att framtida cykelbana är tydligt utmarkerad och trafiksäker.

Föreslagen lokalgata som delar detaljplaneområdet i norr och söder föreslås vara infartsgata för tilltänkt biltrafik till området, såväl bostadskvarter som eventuellt stadshus.

I Figur 9 redovisas ett förslag på hur trafik- och vistelsemiljön runt stadshuset kan utformas för att främja hållbara resor.



Figur 9. Möjlig framtida trafikstruktur för gatunätet runt stadshuset

### 5.3 Parkering

Parkeringsplatser som medges inom fastighet (se Tabell 15) bör inte förläggas i närhet till entréer för eventuellt stadshus eller bostadshus. Dessa ytor ska primärt vara tillgängliga för att skapa mötes- och grönytor samt tänkta kopplingar för resor med cykel samt kollektivtrafik. Särskilda parkeringsplatser för rörelsehindrade ska finnas i nära anslutning till huvudentrén vid tänkt entrétorg. Övriga parkeringar inom fastighet bör därför i första hand förläggas på "baksidan" av tänkt huskropp, i samlokalisering med andra tekniska funktioner och tillfälliga angöringar, alternativt i garage under stadshuset. Särskilt avsedda parkeringsplatser för bilpoolsbilar ska även finnas i detta läge.

De största antalet parkeringar kopplade till exploateringen föreslås i parkeringshus längs med järnvägen. Föreslagna bilpoolsbilar ska finnas på första våningen i ett parkeringshus. Parkeringshuset kan också underlätta intermodala resor genom tillgång till bland annat cykelparkeringar.

### 5.4 Mobilitetsåtgärder

För att främja hållbar mobilitet bör kommunen arbeta aktivt med föreslagna mobilitetsåtgärder som preciserats i *Handlingsplan – hållbar stadsdel Stationsområdet*, några av de viktigaste listas nedan:

- Kommunen uppmuntrar fastighetsägare/exploatörer till reducering av parkeringsplatser enligt parkeringsstrategi.
- Kommunen planerar och anlägger sammanhängande och trafiksäkra gång- och cykelvägar i enlighet med cykelplanen.
- Kommunen planerar och anlägger gångfartsområden eller gånggator där det är lämpligt med hänsyn till antalet oskyddade trafikanter.
- Kommunen planerar och anlägger ett finmaskigt nät av gång- och cykelvägar, där möjligheterna för oskyddade trafikanter att ta sig fram har högst prioritet.
- Kommunen genomför mobility management (beteendepåverkan inom transportområdet) med aktiviteter för att få boende att i första hand välja gång, cykel, kollektivtrafik och bilpool för resor.
- Kommunen möjliggör och anlägger pendelparkering nära stationen för cykel och bil.
- Kommunen verkar för allmänt tillgänglig bilpool i Stationsområdet.
- Kommunen anlägger en cykelservicestation i Stationsområdet med möjlighet att pumpa, rengöra, meka och fylla på vattenflaskor.
- Kommunen skapar möjligheter för en blandad bebyggelse i Stationsområdet där bostäder kombineras med verksamheter (t.ex. handel och kontor).



## 6 Slutsatser

Detaljplanen för Ängelholm 3:136 är en viktig del i utvecklingen och exploateringen av Stationsområdet i Ängelholm de kommande åren. Området har högt uppsatta hållbarhetsambitioner och ska vara med och bidra till en attraktiv och stadsmässig del av framtidens Ängelholm. Särskilt viktig är kopplingen till järnvägsstationen för snabba resor till Helsingborg, Halmstad och andra delar av regionen och för hållbara pendlingsmönster. Vid utbyggnaden av Stationsområdet planeras bussangöringen att flyttas söderut. I detta skedet har inte någon vidare analys gjorts av hur planen påverkar den tilltänkta lokaliseringen av bussangöringen. En djupare analys rekommenderas istället utföras vid detaljprojektering.

Föreslagen exploateringen, med totalt cirka 32 000 m<sup>2</sup> BTA förändrar dock den alstrade trafiken i området. Framtidens resvanor påverkas också till stor del av den föreslagna förlängningen av Klippanvägen från östra Ängelholm till Stationsområdet. De olika exploateringsscenarierna för detaljplaneområdet väntas bidra till att antalet bilar en årsmedeldag ökar med antingen 500-600 fordon/dag vid *målbild hållbarhet* eller 1000-1200 fordon/dag vid *basscenariot*, beroende på exploateringens sammansättning. Stationsområdet, exklusive det aktuella detaljplaneområdet, förväntas bidra med en trafikallsträng av 3 200 fordon/dag. Vilket innebär att den totala trafikökningen från Stationsområdet väntas vara ca 3700-3800 fordon/dygn vid *målbild hållbarhet* och ca 4200-4400 fordon/dygn vid *basscenariot*. Ett stadshus bidrar till att fler resor görs till och från området, särskilt under vardagar, medan helgtrafiken blir något lägre. Att styra utvecklingen av färdmedelsfördelningen för området mot den föreslagna *målbild hållbarhet* bedöms som viktigt för att uppnå områdets övergripande hållbarhetsmål.

Det totala parkeringsbehovet för området är cirka 850-1050 cykelplatser samt 235-354 bilplatser. Cykelplatserna föreslås delvis i markplan men delvis i garage eller källarplan i bostadshus och stadshus. Viktigt är att cykelplatserna placeras när entréerna till målpunkterna. Huvuddelen av bilplatserna föreslås i de tilltänkta parkeringshusen som planeras längs med järnvägen. Cirka 2 % av parkeringsplatserna, och minst 1 plats vid varje verksamhet, ska vara reserverade för rörelsehindrade och ska enligt krav anläggas inom 25 meter från en entré. Bilpool bör tillgodoses i markplan av parkeringshusen.

För att nå upp till de övergripande hållbarhetsambitionererna för detaljplanen och området i stort behövs stora insatser göras för att främja hållbar mobilitet. Dessa beskrivs närmre i dokumentet *Handlingsplan – Hållbar stadsdel Stationsområdet* men behöver konkretiseras även inom ramen för denna detaljplan. Vid uppförande av ett nytt stadshus föreslås entrén placeras i riktning mot järnvägsstationen för att skapa en logisk och stadsmässig koppling mellan stationen och stadshuset. Den privata biltrafiken bör underordnas andra trafikslag i så stor mån som möjligt och förlängningen av Järnvägsgatan framför stadshuset bör utformas till en stadsmässig gata som inte blir en ny barriär i stadslandskapet.