

Emelie Nyman, trafikutredare
emelie.nyman@skanetrafiken.se

PM
2021-03-31

Trafikering av Kärra 1:2

Bakgrund

Ängelholms kommun har en pågående detaljplanprocess för fastigheten Kärra 1:2 m.fl. Detaljplanen syftar till att pröva förutsättningarna för utbyggnad av en ny stadsdel söder om Kulltorp i Ängelholm. Planförslaget bedöms kunna rymma upp till cirka 600-700 bostäder med tillhörande park och rekreationsytor samt förskola och vård-/äldreboende.

Planförslaget har varit på samråd under våren år 2020. I samband med detta kontaktade exploatören, genom kommunen, Skånetrafiken för att diskutera möjligheterna att kollektivtrafikförsörja området. Skånetrafiken såg en god resandepotential och försäkrade exploatören om att trafikera området under förutsättning att en vändplats för bussen och en tillgänglighetsanpassad hållplats med väderskydd anläggs på fastigheten.

Detta PM syftar till att fastställa hur planområdet kan trafikeras av buss på bästa sätt.

Området

Kärra 1:2 är beläget söder om Kulltorp och begränsas av Västkustbanan i norr och Kullavägen i söder, enligt kartbilden nedan.



I kartan markeras befintliga målpunkter med blått och planerade framtida exploateringar med rött.

resor i Ängelholms stadsbusstrafik. År 2019 hade linje 1 totalt 192 000 resor, jämfört med 322 000 resor för linje 2.

Att linje 1 kör en slinga i båda ändarna gör att den inte har något lämpligt ställe att stanna på för att tidsreglera. För att kunna hålla en god punktlighet behöver bussen ha reglertid för att kunna återhämtas från oförutsedda händelser. Att stanna mitt på en slinga skulle vara negativt för de resenärer som vill kliva av på en senare hållplats och då skulle behöva sitta i en stillastående buss och vänta. Den regleringen sker idag på Ängelholms station, vilket är negativt för genomåkande resenärer. Att ha en vändplats där dessutom bussen kan stanna och reglera vid ändhållplats är därför mest positivt utifrån både ett resenärs- och omloppsperspektiv.

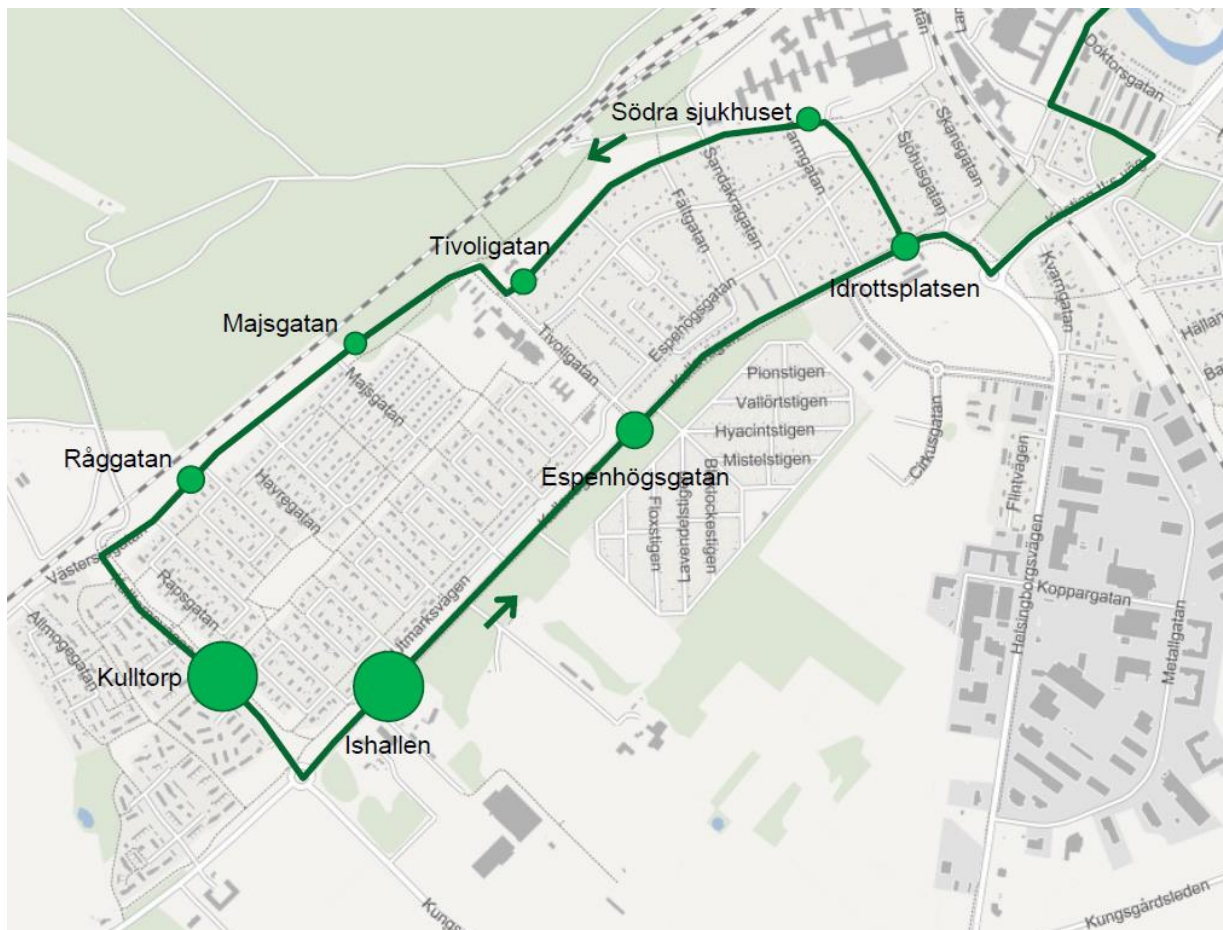
Slingan innebär även att restiden till och från hållplatserna skiljer sig avsevärt beroende på riktning. I tabellen nedan visas restiderna till/från Ängelholms station.

Hållplats	Till stationen [min]	Från stationen [min]
Idrottsplatsen	9	6
Södra Sjukhuset	17	6
Tivoligatan	16	7
Majsgatan	15	8
Råggatan	14	9
Kulltorp	13	10
Ishallen	11	12
Espehögsgatan	10	13

Restid till/från Ängelholms station

Totalt sett tar en resa fram och tillbaka mellan Ängelholms station och samma hållplats i Kulltorp 23 minuter, fördelat olika beroende på riktning. Störst skillnad är det för hållplats Södra Sjukhuset. Detta kan medföra att vissa resenärer väljer att kliva av och på vid olika hållplatser för att få en kortare restid.

I figurerna nedan presenteras antal påstigande per hållplats på linje 1 och linje 225. Cirkelns storlek representerar antal påstigande under år 2019.



Påstigande per hållplats linje 1

Flest resenärer reser från hållplatserna på och intill Kullavägen. Det kan dels bero på målpunkternas placering samt att de innebär en kortare restid till centrala Ängelholm. Vissa resenärer kan välja att kliva av vid andra hållplatser än de kliver på, något som statistiken inte visar.

Hållplats	Antal resor
Idrottsplatsen	1 636
Södra Sjukhuset	1 185
Tivoligatan	1 412
Majsgatan	1 067
Råggatan	1 613
Kulltorp	10 602
Ishallen	10 735
Espehögsgatan	2 887

Påstigande per hållplats linje 1



Påstigande per hållplats linje 225

Flest resor med linje 225 görs från hållplats Espenhögsgatan. Från hållplatserna Ishallen och Lantmannagatan är större andelen resor lokala mot Ängelholm än mot Höganäs.

Hållplats	Antal resor
Idrottsplatsen	276
Espenhögsgatan	1 401
Ishallen	386
Lantmannagatan	190

Påstigande per hållplats linje 225 i riktning mot Höganäs

Hållplats	Antal resor
Idrottsplatsen	230
Espenhögsgatan	670
Ishallen	951
Lantmannagatan	697

Påstigande per hållplats linje 225 i riktning mot Ängelholm

Trafikeringsalternativ

Kärra 1:2 avses trafikeras med stadsbusstrafik varpå regionbusslösningar inte har studerats närmare. Placeringen av befintlig hållplats Lantmannagatan bör ses över och kan placeras närmare anslutningen mellan Kärra 1:2 och Kullavägen.

Alternativ 1

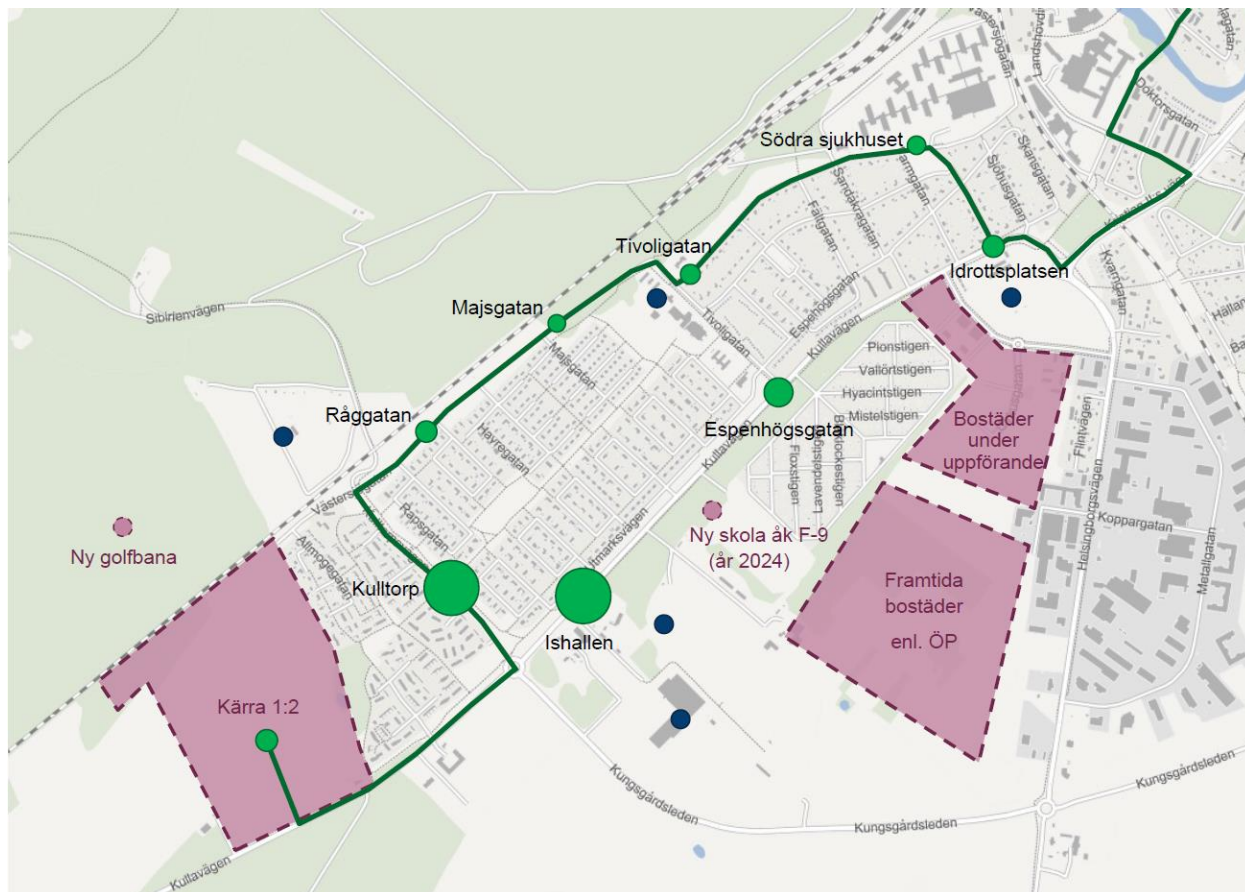
Ett alternativ innebär att linje 1 kör slingan som idag i Kulltorp och förlängs till Kärra 1:2.



Restiden mellan Kärra 1:2 och Ängelholms station förväntas bli 14 minuter till respektive från stationen. Alternativet innebär att resenärer från Västersjögatan och resenärer till Kullavägen skulle, förutom att få en förlängd restid, behöva vänta i en stillastående buss på Kärra 1:2. Alternativet skulle således vara en stor försämring för resenärerna i Kulltorp.

Alternativ 2

Alternativet innebär att Västersjögatan trafikeras dubbelriktat.



Restiden mellan Kärrens 1:2 och stationen förväntas vara 16 minuter till och 14 minuter från Ängelholms station. Alternativet skulle innebära att ett nytt hållplatsläge behöver anläggas i vid samtliga hållplatser i riktning mot Ängelholm.

Alternativ 3

Det tredje alternativet innebär att linje 1 trafikerar Kullavägen dubbelriktat.



Restiden mellan området och Ängelholms station uppskattas bli 14 minuter och 12 minuter till respektive från stationen.

Avvägning mellan alternativen

I tabellen nedan sammanfattas översiktligt hur alternativen påverkar de olika posterna jämfört med dagens linjesträckning. Tabellen visar om alternativet innebär en förbättring, försämring eller ingen skillnad (0).

	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3
Antal resenärer	-	+	+
Tydlighet	-	+	+
Hållplatser	0	-	-
Restid	-	+	+
Framtida bebyggelse	0	-	+

Alternativ 1 är en avsevärd försämring utifrån ett resenärsperspektiv varpå alternativet inte diskuteras vidare.

Både alternativ 2 och 3 har en tydligare linjesträckning än idag. Alternativ 3 har även en kortare körväg, vilket innebär en ännu snabbare restid. Alternativ 3 är dessutom det mest gynnsamma alternativet för framtida resenärer till/från de 2 000 kommande bostäderna i Fridhem och den nya skolan vad avser linjesträckning och restid.

Resandeberäkningar visar att de båda alternativen förväntas medföra i stort sett samma totala antal resor som i dagsläget görs från hållplatserna i området, tillkommande boende i Fridhem är inte inräknat. I alternativ 2 ökar resandet från Södra utmarken och Epadalen medan resenärer som idag åker till/från hållplatslägena på Kullavägen blir färre på grund av längre gångavstånd. För alternativ 3 är det tvärtom. Resorna på Kullavägen, vilka är bland hållplatserna med flest resor idag, ökar samtidigt som resenärer som idag åker till/från Södra utmarken och Epadalen minskar. Båda alternativen erbjuder resenärerna i området en kortare restid till/från centrum, vilket kompenserar för något längre sträcka till hållplatsen för en del. Däremot förväntas alternativ 3 medföra ca 2 600 fler resor per år från Kärra 1:2, vilket beror på den snabbare restiden.

Avståndet mellan Kullavägen och Västersjögatan är cirka 350-500 meter vilket innebär att både alternativ 2 och 3 anses vara inom rimligt gångavstånd för dagens boende i området. Hållplatsavståndet på Kullavägen bör ses över i alternativ 3. Förslagsvis kan hållplatsen för Espenhögsgatan flytta något söderut i samband med att den planerade skolan byggs.

Slutsats

För att förbättra kollektivtrafiken för de boende i området och få full utväxling av kommande exploateringar förordar Skånetrafiken alternativ 3.