

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING TILL

DETALJPLAN FÖR ÄNGELHOLM 3:28 M FL.

ÄNGELHOLMS KOMMUN

Samrådshandling 2020-11-02



wsp

DETALJPLAN FÖR ÄNGELHOLM 3:28 M FL.

Ängelholms kommun

KUND

Ängelholms Kommun

KONSULT

WSP Samhällsbyggnad

Box 714

WSP Sverige AB

251 07 Helsingborg

Besök: Bredgatan 7

Tel: +46 10 7225000

wsp.com

KONTAKTPERSONER

Edvin Hansson, Ängelholms kommun

UPPDRAGSNAMN

MKB Detaljplan för Ängelholm
3:28 m fl, centrum-Nybroområdet

UPPDRAGSNUMMER

10303837

FÖRFATTARE

WSP Sverige AB

DATUM

2020-11-02

ÄNDRINGSDATUM

Granskad av
Jessica Andersson, WSP

Godkänd av
Jessica Gilbertsson, WSP

SAMMANFATTNING

Ängelholms kommun har tagit fram ett förslag till detaljplan för att pröva möjligheten att uppföra en ny väg för att koppla nuvarande Klippanvägen med Havsbadsvägen och den nya Järnvägsgatan. Detaljplanen ska också möjliggöra gång- och cykeltrafik på samma sträcka.

Ängelholms kommun har beslutat att detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan med avseende på aspekterna stadsbild, buller och rekreation. Det innebär att en miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas, avgränsat till dessa aspekter.

Kommunen har sedan tidigare utrett olika möjligheter för att bland annat minska trafiken på gatorna i tätorten och förbättra kommunikationen till havet och de bostadsområden som planeras väster om Rönne å. En sträckning över Pyttebron har sammantaget bedömts vara det alternativ som är mest fördelaktigt. Vägen kommer i sin sträckning ungefär att följa den grusade gång- och cykelväg som finns idag utmed Rönne ås södra sida.

En jämförelse har gjorts mellan hur trafiken kommer vara fördelad år 2040 på berörda gator om den väg som behandlas i denna detaljplan byggs (detaljplaneförslaget) respektive inte byggs (detta scenario kallas nollalternativet). Trafiken ökar i båda scenarier och därmed även bullernivåerna. I nollalternativet bedöms de ökade bullernivåerna medföra små negativa konsekvenser för miljöaspekten buller.

I detaljplaneförslaget kommer trafik omfördelas från centrala gator till den väg som denna detaljplan behandlar. En jämförelse har gjorts mellan hur många fastigheter som kommer ha bullernivåer som överskrider riktvärdena i de båda alternativen. I nollalternativet överskrids något av riktvärdena vid tolv fastigheter och i detaljplaneförslaget vid 19. I detaljplanen föreslås att bullerskyddsplank sätts upp på ett antal platser. Dessa kommer sänka bullernivåerna, men det kommer fortfarande finnas 15 bostadshus där något av dessa riktvärden överskrids. Det beror bland annat på att bullerskyddsskärmar har begränsad effekt vid korsningar med andra gator och vid högre flerfamiljshus. Kommunen har därför för avsikt att undersöka möjligheten att erbjuda fasadnära åtgärder för att kunna följa riktvärdena för ljudnivåer inomhus. Sådana åtgärder regleras dock inte av detaljplanen och kan i så fall endast göras efter överenskommelse med fastighetsägaren. Bullernivåerna väntas bli lägre utmed de gator som får minskade trafikflöden, men eftersom inga bullerberäkningar gjorts utmed dessa gator är det oklart till vilken nivå de sänks. Vid en sammanvägning mellan den bullerökning som sker inom detaljplaneområdet och den sänkning av bullernivåer som kan väntas inom stadens centrala gator bedöms detaljplanen sammanfattningsvis medföra måttligt negativa konsekvenser avseende buller.

Nollalternativet bedöms medföra positiva konsekvenser för aspekten stadsbild eftersom området kan förbli ett lugnt naturområde utan biltrafik och möjligheter finns att utveckla detta till ett ännu mer värdefullt gång- och cykelstråk samt gröonstråk i staden.

Den ombyggnad som detaljplanen medför innebär en påverkan på stadsbilden. Från att ha varit en del av ett sammanhängande, stadsnära grönområde med naturkaraktär, där Pyttebron är ett landmärke i staden, bedöms planförslaget medföra stora negativa konsekvenser både på stadsbilden och på upplevelsen av stadsrummet.

Påverkan bedöms vara större i det nuvarande bilfria området och mindre där den nya vägen planeras att anslutas till det befintliga vägnätet eftersom dessa områden redan är påverkade av trafik och buller. Mellan Östergatan och Storgatan förändras miljön från en lugn parkmiljö till ett hårdgjort gaturum. Vid Danielslundsparken blir det bara små parkytor kvar efter detaljplanens genomförande. Värden för stadsbilden försvinner när Pyttebron, som idag är ett landmärke i Ängelholm, byts mot en ny bro som blir mer än dubbelt så bred än den bro som finns där idag. Det kommer att behöva fällas träd utmed delen mellan Pyttebron och Reningsverksvägen och delar av båthusområdet kommer att behöva flyttas eller rivas eftersom det hamnar inom vägområdet. Hur många träd som kommer behöva fällas beror på den slutliga utformningen av vägen. Där vägen går nära Rönne å, strax öster om korsningen med Reningsverksvägen, kommer ån synas mer, vilket kan upplevas positivt för dem som rör sig utmed den nya vägen eller på gång- och cykelbanan. Samtidigt kommer den befintliga vegetationen behöva fällas och hela partiet blir öppet och hårdgjort vilket bedöms medföra stora negativa konsekvenser på stadsbilden. Planförslaget bedöms medföra små konsekvenser för stadsbilden invid de befintliga korsningarna, men överlag stora negativa konsekvenser utmed den del som idag är bilfri och som idag är ett rofyllt, stadsnära naturområde.

Promenadstråket är idag en plats där det i dag finns möjlighet att uppleva rofyllighet, relativ tystnad och möjlighet till en kort återhämtning. Värdena består även av närheten till ån, möjligheten att ta sig till de idrotts- och friluftaktiviteter som finns utmed sträckan och i den omväxling som stråket ger i förhållanden till stadsgatorna. I nollalternativet finns möjlighet att utveckla de rekreativa värdena i området och därmed få positiva konsekvenser.

Genom detaljplaneförslaget säkerställs ett stråk för gång- och cykeltrafik genom området, men det förs även in biltrafik genom grönstråket som ersätter rofyllighet och relativ tystnad med trafikbuller och rörelser som kräver den oskyddade trafikantens uppmärksamhet. Bullernivåerna ökar även på den norra sidan av Rönne å där Hembygdsparken är ett populärt utflyktsmål i regionen. Naturvårdsverkets rekommenderade värden för rekreationsområden i tätort bedöms kunna hållas inom Hembygdsparken. Detaljplanen bedöms medföra måttligt negativa konsekvenser för rekreation och friluftsliv.

INNEHÅLL

1	Inledning	7
1.1	Miljöbedömningens syfte och innehåll	7
2	Bakgrund och syfte med projektet	7
2.1	Bakgrund till projektet	7
2.2	Syftet med detaljplanen	8
2.3	Planområdet idag	8
3	Utgångspunkter och genomförande av miljöbedömning	9
3.1	Avgränsning	9
3.2	Metod för kunskapssammanställning och bedömning	11
3.3	Bedömningsgrunder	12
3.4	Osäkerheter	13
3.5	Åtgärder och åtgärdsreglering	13
4	Kommunala planer	13
4.1	Översiktsplan	13
4.2	Detaljplaner	14
4.3	Angränsande utveckling och planering	15
5	Studerade alternativ	15
5.1	Nollalternativ	15
5.2	Rimliga alternativ	16
5.3	Detaljplaneförslaget	22
6	Beskrivning och bedömning av betydande miljöpåverkan	24
6.1	Buller	24
6.2	Stadsbild	32
6.3	Rekreation och friluftsliv	50
7	Alternativens bidrag till måluppfyllelse av miljömål	56
7.1	Nationella miljömål	56
8	Samlad bedömning av miljöpåverkan	57
8.1	Detaljplanens miljökonsekvenser	57
8.2	Överenskommelse med miljöbalken	58
9	Fortsatt arbete och uppföljning	60
10	Prövningar enligt miljöbalken	60
10.1	Strandskydd	60
10.2	Tillstånd för vattenverksamhet	61
11	Medverkande	62
12	Referenser	63

1 Inledning

1.1 Miljöbedömningens syfte och innehåll

När en ny detaljplan ska tas fram, eller en befintlig detaljplan justeras, ska kommunen ta ställning till om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. För att identifiera om detaljplanen kan medföra en betydande miljöpåverkan genomförs en undersökning. Reglerna om undersökning finns i kap. 6 plan- och bygglagen. Om resultatet av undersökningen visar att detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska detaljplanen miljöbedömas och en MKB ska upprättas.

Syftet med en miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planeringen och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas. I samband med planer och program skiljer man vanligen på begreppen miljö(konsekvens)bedömning och miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Med begreppet miljökonsekvensbeskrivning menas endast dokumentet, medan begreppet miljökonsekvensbedömning avser hela processen, inklusive samråd och att upprätta ett MKB-dokument. Miljöbedömningen bidrar därför till att ge allmänheter, organisationer, myndigheter och andra intressenter möjlighet att påverka planens innehåll och utformning. Om en miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas så ska kraven i 6 kap. 12 och 13 §§ miljöbalken tillgodoses.

2 Bakgrund och syfte med projektet

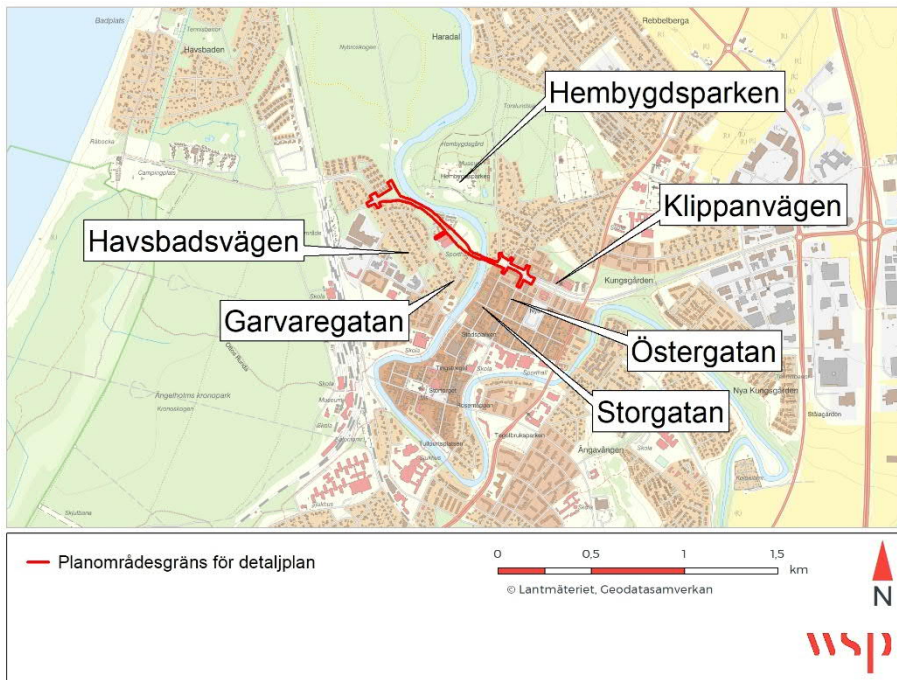
2.1 Bakgrund till projektet

Under hösten år 2019 fattade en majoritet av Ängelholms politiker beslut om en avsiktsförklaring (*Ängelholmspaketets avsiktsförklaring*, beslut 190930). Syftet med avsiktsförklaringen var att presentera en gemensam vision och föreslå fokusområden för hur kommunen ska utveckla stadsmiljön och trafiken i Ängelholm så att den blir långsiktigt hållbar. Avsiktsförklaringen består av följande punkter:

- Stads kärnan är först och främst för människor, inte för bilar
- Vi vill utveckla en attraktiv och hållbar stadskärna som är en helhet
- Vi vill skapa plats för människor och möten i stadskärnan
- Vi vill ta tillvara stadens läge vid havet och utveckla tillgången till stranden för både invånare och besökare
- Vi vill ha en tillgänglig och säker infrastruktur för alla trafikanter
- Vi vill lösa trafikförsörjningen till Resecentrum, de nya bostadsområdena och till havet
- Gröna områden är viktiga i stadsbilden.

Avsiktsförklaringen har mynnat ut i ett antal projekt som tillsammans kallas Ängelholmspaketet. Ett av dessa projekt utgörs av en ny väg i Klippanvägens förlängning, mellan Östergatan och Havsbadsvägen. Syftet med den nya vägen är att minska genomfartstrafiken på stadens mer

centrala gator. För att kunna möjliggöra projektet krävs att en detaljplan tas fram och prövas för dessa ändamål, se Figur 1.



Figur 1. Översikt över planområdets läge i staden.

WSP Sverige AB har fått i uppdrag av Ängelholms kommun att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning för detaljplanen. Arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen har löpt parallellt med upprättandet av detaljplaneförslaget.

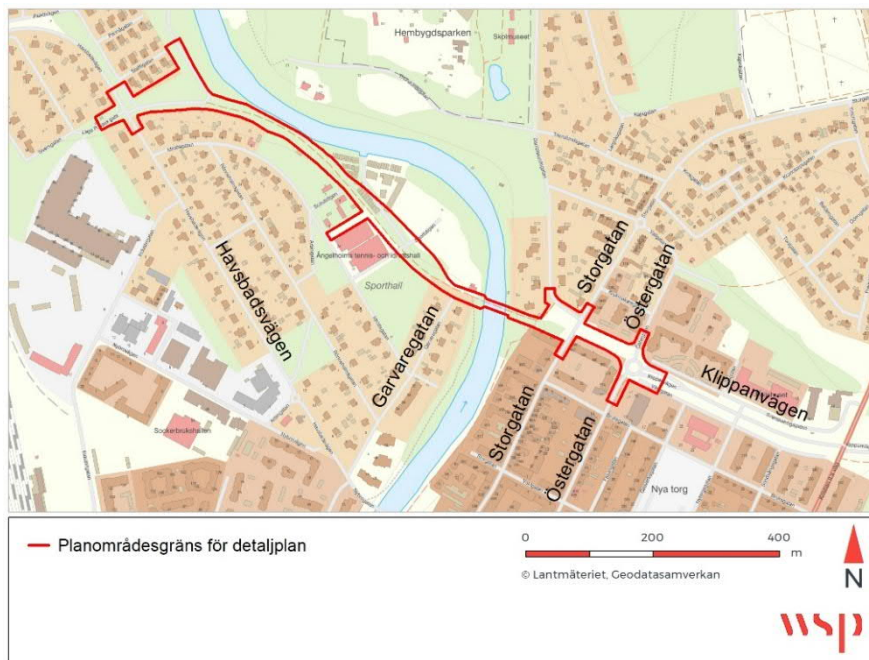
2.2 Syftet med detaljplanen

Syftet med detaljplanen är att pröva möjligheten att uppföra en ny väg för att koppla nuvarande Klippanvägen med Havsbadsvägen och den nya Järnvägsgatan. Detaljplanen ska också möjliggöra gång- och cykeltrafik på samma sträcka.

Den nya vägen ska omfördela trafiken som idag går igenom centrum, vilket skapar möjligheter att utveckla stadskärnan till en tryggare och säkrare miljö.

2.3 Planområdet idag

Planområdet (se figur 2) ligger cirka 800 meter norr om Ängelholms stadskärna och följer i sin sträckning en banvall för en nedlagd järnvägslinje mot Klippan. Längs den gamla banvallen finns ett promenadstråk som går i ett grönstråk mellan ett bostadsområde och Rönne å. Planområdet sträcker sig över Rönne å och Pyttebron.



Figur 2. Planområdet för detaljplanen.

3 Utgångspunkter och genomförande av miljöbedömning

3.1 Avgränsning

Enligt 6 kap. 12 § miljöbalken ska en MKB innehålla de uppgifter som är rimliga med hänsyn till:

1. bedömningsmetoder och aktuell kunskap,
2. planens eller programmets innehåll och detaljeringsgrad,
3. var i en beslutsprocess som planen eller programmet befinner sig,
4. att vissa frågor kan bedömas bättre i samband med prövningen av andra planer och program eller i tillståndsprövningen av verksamheter eller åtgärder,
5. allmänhetens intresse

Det förslag till avgränsning som gjorts avseende omfattning och detaljeringsgrad redovisas i kapitel 3.1.1 till 3.1.3. Samråd har hållits med länsstyrelsen i Skåne län rörande miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning.

3.1.1 Tidsmässig avgränsning

Tidshorizonten i miljökonsekvensbeskrivningen är satt till år 2040. Vid denna tidpunkt förväntas full byggrätt inom detaljplanen ha utnyttjats, det vill säga att den planerade nya vägen har byggts, och att samhället i övrigt har utvecklats i enlighet med Ängelholm kommuns övriga planer. Det innebär att trafiken i stadens centrala delar har ökat till följd av de cirka 2700 bostäder som planeras tillkomma inom stationsområdet mellan år 2017 och år 2037.

3.1.2 Sakmässig avgränsning

Ängelholms kommun har upprättat en undersökning (Ängelholms kommun, 2020) för att utreda om detaljplanen kan tänkas medföra en betydande miljöpåverkan eller ej. Resultatet av undersökningen visar att detaljplanen har bedömts kunna medföra en betydande miljöpåverkan med avseende på aspekterna stadsbild, buller och rekreation. Det innebär att en miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas, avgränsat till de aspekter som angivs ovan. Miljöpåverkan avseende miljöaspekten vatten har också diskuterats men anses inte vara betydande, och behandlas därför enbart genom bedömning av miljö kvalitetsnormer för vatten. Övriga aspekter bedöms inte av Ängelholms kommun medföra en betydande miljöpåverkan, därför hanteras dessa aspekter i planbeskrivningen. Nedan redovisas motiven till varför dessa aspekter har avgränsats bort:

Detaljplanen medför att trafik kommer att omfördelas inom de centrala delarna av Ängelholm. Projektet medför ökad framkomlighet för bil och därmed kan det finnas risk för att fler personer väljer att ta bilen istället för att åka kollektivt, cykla eller gå. Det medför att halten för luftföroreningar kan öka. Andelen trafik bedöms inte uppgå till den höga intensitet som krävs för att miljö kvalitetsnormerna för luft ska överskridas, därför bedöms inte någon negativ påverkan uppstå. Värt att notera är att Ängelholms kommun idag inte överskrider miljö kvalitetsnormerna för luft på någon plats inom kommunens gränser.

Riksintresset för naturvärden bedöms inte påverkas av projektet. Riksintresset utgörs av Rönne ås dalgång, vilket inom Ängelholms tätort endast omfattar själva åfåran. Riksintressets värden utgörs av ett representativt odlingslandskap i slätt- och skogsbygd med art- och individrika växtsamhällen främst kopplade till Rönneås omgivande naturtyper, exempelvis sötvattenstrandäng och öppen hagmark. Dessa naturtyper förekommer inte inom Ängelholms tätort och kan således inte påverkas av planförslaget. Rönne ås limnologiska värden utgör också ett av riksintressets kärnvärde. Faunan i vattendraget anges kunna påverkas negativt av följande faktorer:

- Kulvertering eller förändring av vattendragets sträckning eller bottenprofil
- Vandringshinder och vattenreglering
- Vattenuttag
- Utsläpp av försurande ämnen
- Tungmetallnedfall eller utsläpp
- Överfiske
- Inplantering av främmande lax- och öringstammar
- Skogsavverkning längs vattendraget.

För planförslaget utgörs den enda risken för påverkan på riksintressets naturvärden fällning av enstaka större träd. Eftersom detta innebär en nästintill obetydlig påverkan i förhållande till riksintressets storlek och dessutom sker strax utanför riksintressets geografiska gräns bedöms planförslaget inte kunna medföra någon effekt för riksintressets naturvärde.

Det finns inrapporterade förekomster av fridlysta och/eller rödlistade arter i artportalen, men planområdet bedöms inte vara av betydande vikt för arternas livsmiljö eftersom liknande miljöer finns i närheten. En viss påverkan uppstår genom att stora träd behöver tas ner samt störning i form av ökad biltrafik, ljus och buller. Samtliga av dessa faktorer kan medföra en viss påverkan för förekommande djurarter, men påverkan bedöms som liten då det finns gott om liknande miljöer i närheten och planområdet inte är av särskild betydelse för någon art.

Inga kända fornlämningar har identifierats inom planområdet. Detaljplanen kommer att medföra ett mindre intrång i en fastighet som är upptagen i bevarandeprogrammet för *"Ängelholms kommun, utom den centrala staden"* (Ängelholms kommun, 1987). Intrånget medför att trädgården minskar något i storlek och att en sida av huset kommer gränsa till en trafikerad gata istället för det nuvarande promenadstråket, vilket bedöms medföra en liten negativ konsekvens. Den befintliga Pyttebron kommer ersättas med en annan bro. Pyttebron är inte utpekad som byggnadsminne, men har ett visst kulturhistoriskt värde eftersom den synliggör järnvägssträckningen och därmed en fas i Ängelholms historia.

3.1.3 Geografisk avgränsning

Det aktuella detaljplaneområdet sträcker sig från Östergatan till Havsbadsvägen i ett långsträckt område utmed Rönne å i Ängelholm. Detaljplaneområdet ligger strax norr om stadens handelscentrum och söder om friluftsområdet Hembygdsparken, se Figur 1.

Den geografiska avgränsningen av föreliggande miljökonsekvensbeskrivning utgörs av detaljplaneområdet. Detaljplanen kan även medföra konsekvenser utanför detaljplaneområdet, inom ett så kallat influensområde. Detta gäller aspekterna buller och rekreation eftersom vägen innebär en omfördelning av trafiken på gator även utanför planområdet och för att detaljplaneområdet gränsar till Hembygdsparken.

3.2 Metod för kunskapssammanställning och bedömning

I en MKB så identifieras och beskrivs den miljöpåverkan som kan uppkomma till följd av planens genomförande för de miljöaspekter som identifierats i samband med avgränsningen.

För att beskriva planförslagets betydande miljöpåverkan används begreppen påverkan, effekt och konsekvens. Även förslag på åtgärder tas upp.

Påverkan är den fysiska förändring som projektet orsakar, till exempel att vägen tar markareal i anspråk, att bilarna alstrar oönskat ljud etc.

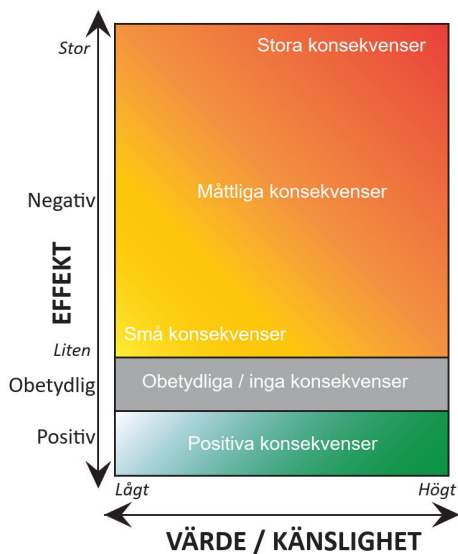
Effekten är den förändring av miljökvaliteter som uppstår till följd av projektets påverkan, till exempel högre bullernivåer, förändring av siktlinjer eller förlust av habitat.

Konsekvensen är effektens, eller flera effekters, betydelse för olika intressen såsom människor hälsa och välbefinnande eller för den biologiska mångfalden. I denna bedömning så vägs miljöaspektens värde eller

känslighet in, det vill säga hur sårbart intresset är, tillsammans med omfattningen av den påverkan och den effekt som kan förväntas uppkomma.

Värdet eller känsligheten på en aspekt beror bland annat på egenskaper såsom storlek, hur unikt eller robust det är samt koppling till omgivningen. Bedömningarna kan vara baserade på tidigare nationella eller lokala värderingar eller klassificeringar och utgörs primärt av en kvalitativ eller kvantitativ värdering.

Vid bedömning av konsekvenser används en femgradig skala, där dessa antingen bedöms som positiva, inte har någon effekt, eller är negativa, där de negativa delas in i tre olika grader (små, måttliga respektive stora negativa effekter).



Figur 3. Förhållande mellan effekt, värde/känslighet och konsekvens.

Kunskap om projektet har erhållits genom att hämta befintlig information från både nationella, regionala och lokala inventeringar och program, men även genom de utredningar som har upprättats inom ramen för detaljplanearbetet. Följande utredningar och program har legat som underlag vid framtagandet av denna MKB:

- Trafikplan för Ängelholm 2011–2020, rev. 2012-01-18
- Komplettering av trafikplanen för Ängelholm, 2011-06-20
- Idéstudie Förbindelse över Rönne å, november 2011
- PM Trafikutredning Klippanvägens förlängning, 2020-05-20
- Bullerutredning, Klippanvägens förlängning, ver. 2.1, 2020-09-30

3.3 Bedömningsgrunder

För att kunna bedöma konsekvenserna av en plan eller ett projekt behövs bedömningsgrunder så att det är möjligt för en utomstående att förstå utifrån vilka värderingar bedömningen gjordes. Vid denna värdering kan olika juridiska eller på andra sätt vedertagna mål, riktlinjer och regelverk användas. De specifika bedömningsgrunder som använts vid bedömningarna redovisas under respektive sakområde i kapitel 6.

3.4 Osäkerheter

Miljöbedömningar är alltid förknippade med osäkerheter. Det finns dels genuina osäkerheter i alla antaganden om framtiden och dels finns osäkerheter eftersom de underlag och källor som använts för miljöbedömningen kan vara behäftade med olika brister. En viktig del i miljöbedömningen är därför samrådet som utgör en extern granskning från myndigheter, organisationer och allmänhet.

3.5 Åtgärder och åtgärdsreglering

Förslag på åtgärder är redovisning av förslag som kan vidtas för att undvika eller minimera negativa konsekvenser. En MKB är i sig inte bindande och de åtgärder som föreslås i MKB-dokumentet säkerställs därmed inte genom att de är angivna där. För att säkerställa att åtgärderna genomförs måste de därför regleras i andra bindande dokument, till exempel genom att reglera dem med planbestämmelser i detaljplanen.

Åtgärderna som föreslås i MKB:n är därför uppdelade i åtgärder som regleras i detaljplanen och övriga åtgärder. Vad gäller de senare så är det därmed mer oklart om dessa kommer att genomföras, eftersom dessa inte är säkerställda på plankartan, som är det dokument som är juridiskt bindande.

4 Kommunala planer

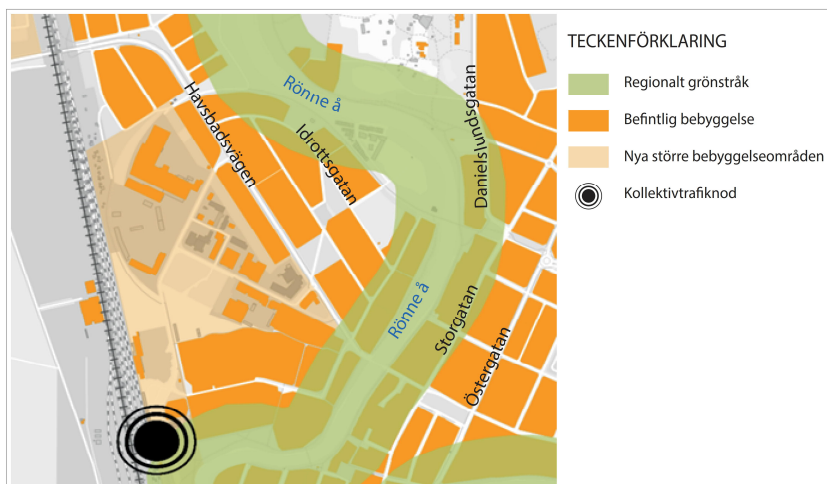
4.1 Översiktsplan

För området gäller Översiktsplan 2035, antagen av kommunfullmäktige 2017-08-28. Av översiktsplanen framgår bland annat att biltrafiken ska styras till gator som är väl anpassade för att hantera trafikmängden. Vagnätet ska stärkas på de gator som bedöms vara lämpade för trafikändamålet för att biltrafiken i stadskärnan ska minska. I översiktsplanen pekas dock enbart läns- och riksvägar ut. Syftet med detaljplanen överensstämmer med översiktsplanens intentioner.

Området söder om planområdet är i översiktsplanen utpekade som befintlig bebyggelse, se Figur 4.

Utmed Rönne å finns ett regionalt grönstråk. I översiktsplanen anges att kommunerna längs dessa stråk vill utveckla miljön längs vattendragen och tillgängligheten längs med kusten eftersom det stärker områdets kvaliteter och bidrar till attraktiva boendemiljöer.

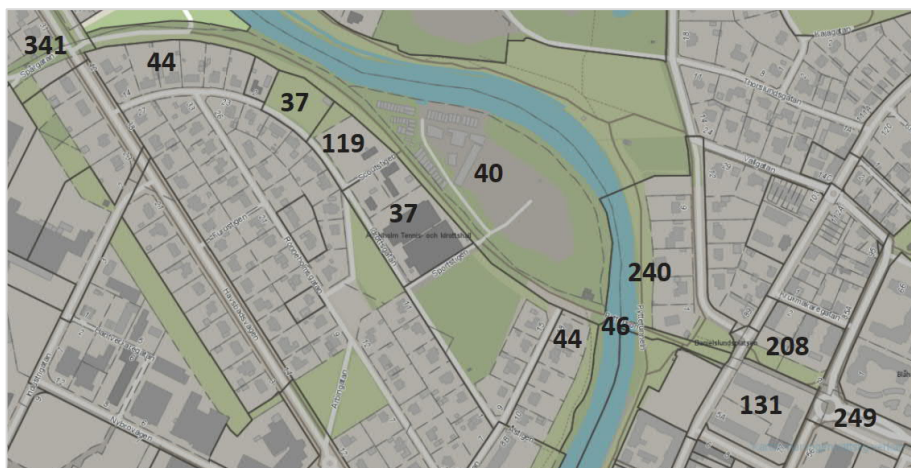
Utanför planområdet, vid stationen, planeras ett nytt, större bebyggelseområde. Området bedöms kunna rymma cirka 2700 bostäder.



Figur 4. Bearbetat utsnitt ur översiktsplanens mark- och vattenanvändningskarta.

4.2 Detaljplaner

Hela det aktuella området omfattas av gällande detaljplaner, med undantag av ett område i nordväst mellan Havsbadsvägen och Rönne å, se figur 5.



Figur 5. Aktuella detaljplaner i området.

Berörda detaljplaner samt vilken markanvändning som berörs redovisas i Tabell 1.

Tabell 1. Berörda detaljplaner samt vilken markanvändning som berörs.

Beteckning	Namn och markanvändning som berörs (<i>i kursiv stil</i>)	År
B 37	Kv. a m.fl. inom ett område mellan Nybrovägen och järnvägen till Klippan <i>Gata</i>	1937
B040	Del av Ängelholms stad <i>JV - Område som får bebyggas endast med sådana byggnader som hava samband med järnvägstrafiken.</i>	1937
B46	Kv. Näktergalen m.fl. <i>JV - Järnvägsområde. Föreslagen ny gatuhöjd på bron över Rönne å: 7,54 (r.ö.k)</i>	1940
B131	Kv. Tjädern (Toffelmakaren) <i>Allmän plats Gata och allmän plats Park.</i>	1959
B208	Kv. Bofinken <i>Allmän plats Park eller plantering (reservat för framtida väg)</i>	1973
B240	Kv. Kråkan <i>Allmän plats Gata/park eller plantering</i>	1983
B249	Kv. Talgoxen o. blåhaken m.m. <i>Allmän plats Gata eller torg</i>	1985
B341	Del av Havsbadsvägen samt Kv. Lönner och Asken mm <i>Allmän plats, Gata i huvudnätet samt Gata i lokalnätet.</i>	2000

4.3 Angränsande utveckling och planering

Inom Ängelholms tätort håller bostäder på att byggas inom Sockerbruksområdet och det planeras ytterligare bostadsområden inom stationsområdet. Trafik till dessa områden planeras att gå via den nya väg som denna detaljplan behandlar, samt ytterligare en ny väg som planeras gå mellan Havsbadsvägen och stationsområdet. En detaljplan för vägen mellan Havsbadsvägen och stationsområdet håller för närvarande på att tas fram, "Detaljplan för Ängelholm 3:136 m fl., Stationsområdet (norra delen)".

De båda nya vägarna kommer tillsammans möjliggöra för trafik att ta sig från Klippanvägen och omgivande vägnät till bland annat stationsområdet utan att behöva belasta stadens mer centrala gator.

5 Studerade alternativ

5.1 Nollalternativ

I miljökonsekvensbeskrivningen ingår att studera effekter och konsekvenser av ett nollalternativ. Nollalternativet utgör ett jämförelsealternativ och beskriver den utveckling som skulle ske inom planområdet fram till år 2040 om föreliggande detaljplan inte skulle antas. Med detta menas att ingen ny väg skulle uppföras, utan de laga kraftvunna detaljplaner som gäller för planområdet idag fortsätter att gälla även i framtiden.

Gällande detaljplaner med full byggrätt motsvaras av den markanvändning som idag finns inom planområdet

För nollalternativet görs en framskriden prognos av nuläget för år 2040, vilket innebär att hänsyn tas till planerade förändringar i form av utbyggnad av bostäder i närområdet vid bedömningen av nollalternativets effekter och konsekvenser.

5.2 Rimliga alternativ

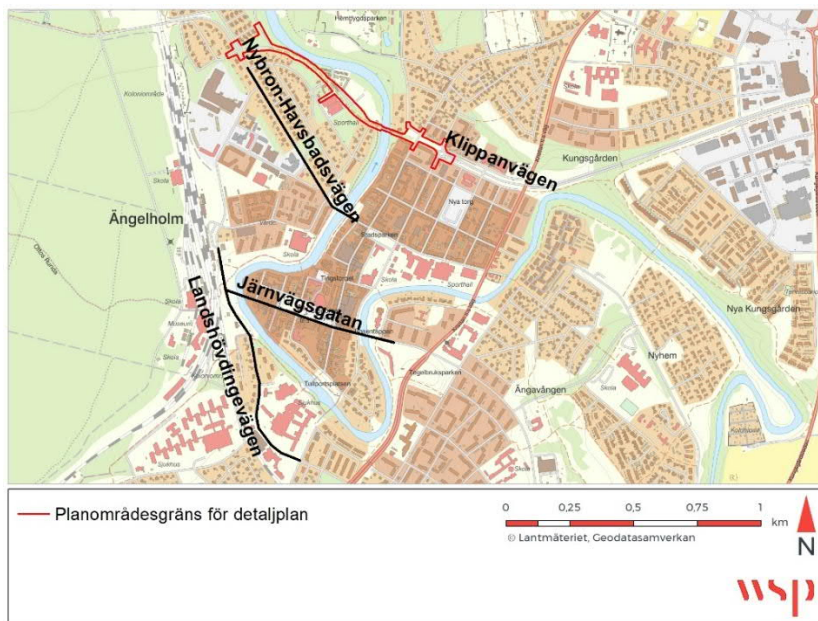
En MKB ska enligt 6 kap. 12 § miljöbalken identifiera, beskriva och bedöma rimliga alternativ med hänsyn till detaljplanens syfte och geografiska räckvidd. Nedan beskrivs de olika lokaliseringsalternativ och utformningsalternativ som har studerats inom ramen för projektet.

5.2.1 Alternativ lokalisering av detaljplanen

Trafikplan

I dagsläget finns det tre möjligheter att nå området väster om centrum och väster om Rönne å. Dessa utgörs av följande (se Figur 6):

1. via Landshövdingevägen
2. via Järnvägsgatan
3. via Nybron-Havsbadsvägen

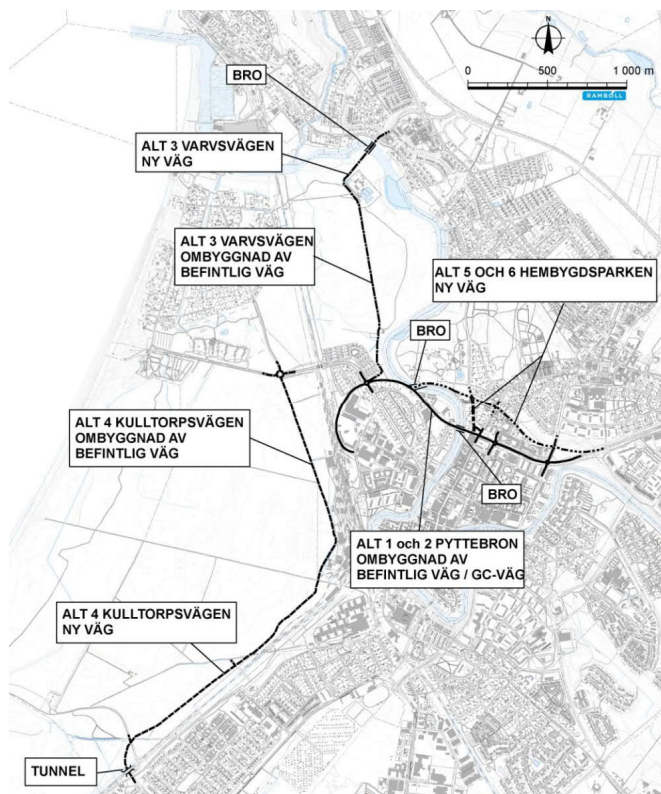


Figur 6. Broar för biltrafik över Rönne å.

I kommunens trafikplan från 2011 (Ängelholms kommun, 2011), anges att trafikmängderna på ovan angivna vägar redan då översteg de önskvärda trafikmängderna och att trafikproblemen förväntades att öka ytterligare genom de projekt som kommunen avsåg att genomföra för att utveckla Ängelholm.

Syftet med trafikplanen var därför att ta fram en strategi för hur de olika trafiknäten inom Ängelholms kommun skulle utvecklas utifrån kommunens

önskan att öka invånarantalet inom kommunen med cirka 400 personer per år. I Trafikplanen utreddes sex olika vägalternativ, vilka redovisas i Figur 7.



Figur 7. Utredda alternativ i kommunens Trafikplan.

1. **Pyttebron:** Överfart i Klippanvägens förlängning med oförändrad gång- och cykelbro och separat ny bro för fordonstrafik.
2. **Pyttebron:** Överfart i Klippanvägens förlängning med ny bro för både gång- och cykeltrafik och fordonstrafik.
3. **Varvsvägen:** Ny bro i Varvsvägens förlängning med fortsättning via Reningsverksvägen.
4. **Kulltorpsvägen:** Förbindelsen går via en ny tunnel bredvid befintlig underfart vid Kulltorpsvägen och ny väg väster om järnvägen fram till Havsbadsvägen.
5. **Hembygdsparken:** Från Klippanvägen ny sträckning från Kungstorpsbron norr om Klippanvägen mot Margretetorpsvägen med fortsättning norr om Statoilmacken med syftning mot Vallgatan och Hembygdsparken samt ny bro vid Hembygdsparken.
6. **Hembygdsparken:** Från Klippanvägen via Östergatan mot korsningen Storgatan och Danielslundsgatan med fortsättning via Danielslundsgatan mot Hembygdsparkens södra del samt ny bro vid Hembygdsparken.

För de olika alternativen gjordes beräkningar för hur de bidrog till en ändrad fördelning av trafiken på stadens gator och en avstämning gjordes mot trafikplanens mål, se Tabell 2.

Tabell 2. Alternativens måluppfyllelse i Trafikplan 2011–2020.

Mål	Liten eller ingen	Ganska stor	Stor
Utveckling av bebyggelse i centrala staden väster om Rönne å	Alternativ 3, 4	Alternativ 5, 6	Alternativ 1, 2
Förbättra för handeln i centrum genom att utvidga Storgatan som gågata och god tillgänglighet för besökare	Alternativ 3, 4	Alternativ 5, 6	Alternativ 1, 2
Förbättrad tillgänglighet och tydligare förbindelser för turister och besökare till hav och camping	Alternativ 3, 4	Alternativ 5, 6	Alternativ 1, 2
God tillgänglighet till Resecentrum	Alternativ 3, 4	Alternativ 5, 6	Alternativ 1, 2
Gående och cyklister ska prioriteras i centrum	Alternativ 3, 4	Alternativ 5, 6	Alternativ 1, 2

Analyserna visade att det bara var sträckningarna via Pyttebron och Hembygdsparken (alternativ 1, 2, 5 och 6) som skulle ge påtagliga avlastningar på Nybron och de anslutande gatorna i centrum. Dessa båda alternativ skulle därmed ge bäst möjligheter för fortsatt utveckling av handeln i centrum, förlängningen av Storgatan och för möjligheterna att röra sig till fots och med cykel i centrum. Sträckningen via Pyttebron hade något bättre effekt än alternativen över Hembygdsparken och gav en gen förbindelse till den planerade bebyggelsen inom stationsområdet samtidigt som den hade en naturlig sträckning för de turister och besökare som ska ut mot havet. Alternativet Hembygdsparken var något sämre i dessa avseende.

Alternativ 3 och 4 bedömdes i analysen medföra en liten måluppfyllelse, varför dessa alternativ valdes bort. En konsekvensbeskrivning gjordes därefter för alternativ 1, 2 (Pyttebron) samt 5 och 6 (Hembygdsgården), vilken är sammanfattad nedan:

Kulturmiljö

Alla fyra alternativ medför en avlastning av biltrafik genom den centrala staden med sina kulturvärden. Alternativ 1 och 2 ger störst effekt.

Alternativ 1 innebär att en fastighet som är upptagen i kommunens bevarandeprogram behöver rivras och alternativ 2 innebär att Pyttebron rivs. De negativa konsekvenserna för alternativen bedömdes som små.

Alternativ 5 och 6 medför direkt påverkan på hälsokällor som av riksantikvarieämbetet är klassade som "Övrig kulturhistorisk lämning". Den negativa konsekvensen bedömdes som stor.

Naturmiljö

Alternativ 1 och 2 berör riksintresse för naturvård och strandskyddat område. Strandbrinken närmast Reningsverksvägen kommer sannolikt behöva förstärkas med stödmur och stora träd kommer behöva avverkas.

Alternativ 5 och 6 ligger inom riksintresse för naturvård och strandskyddat område. Alternativerna bedömdes ge mer negativa konsekvenser än alternativ 1 och 2 eftersom de kommer att ligga snett över vattendraget (längre sträcka) och kommer gå genom relativt orörd naturmark i Hembygdsparken och även på motsatt sida av ån. Stora träd behöver avverkas både i Hembygdsparken och utmed sträckan från bron till Reningsverksvägen.

Årummet och stadsbilden

Nya broar i alternativ 1 och 2 innebär en visuell förändring av årummet, men med en genomtänkt satsning bedömdes konsekvenserna för stadsbilden inte behöva bli negativ. En stödmur mot Rönne å vid Reningsverksvägen kommer förändra upplevelsen av stranden, sett från ån och Hembygdsparken. Träd kommer avverkas, vilket kan synliggöra Rönne å från vägen. Promenadvägen mellan Pyttebron och Reningsverksvägen kommer att förändras. Bro och väg ligger på samma plats som befintlig bro och väg idag, vilket bedömdes medföra mindre påverkan på stadsbilden än sträckningar i orörd terräng.

Alternativ 5 och 6 medför mycket stor påverkan på miljön kring ån och på sittplatsen vid vattnet. Den nya vägen går nära entrén till Hembygdsparken. Till skillnad från alternativ 1 och 2 berör dessa mer orörd natur.

Rekreation och friluftsliv

Samtliga alternativ påverkar områden med stora värden för rekreation och friluftsliv. Konsekvenserna för samtliga alternativ bedömdes som negativa.

Buller

Alternativen uppvisade både positiva och negativa konsekvenser avseende buller.

Luft, risk och vibrationer

Inga av alternativen bedömdes medföra risk för att miljö kvalitetsnormerna ska överskridas. Inga av alternativen kommer att utnyttjas för transporter av farligt gods. Uppgifter saknades för bedömning av eventuella vibrationer.

Trafiksäkerhet och barriäreffekter

Samtliga alternativ innebär en avlastning av trafik i centrala staden, vilket ökar trafiksäkerheten på stadsgatorna och minskar barriäreffekten eftersom det blir lättare att röra sig till fots och med cykel i centrum.

I alternativ 1 och 2 ökar riskerna för oskyddade trafikanter på den sträcka som nu är bilfri.

Alternativ 5 bedömdes ha samma konsekvenser som 1 och 2, samt ökad säkerhetsrisk och barriäreffekt när ny väg går nära och genom en bostadsmiljö. Alternativ 6 bedömdes ha någon mindre negativ konsekvens

för barriäreffekt och säkerhet än alternativ 5 eftersom sträckningen går på befintlig väg mellan Klippanvägen och Hembygdsparken.

Kommunala planer och markanvändning

Samtliga alternativ innebär påverkan på mark som idag inte är vägområde. Alternativ 1 innebär inlösen av ett bostadshus, medan alternativ 5 innebär intrång i Hembygdsparkens parkmark.

Jämställdhet och barnkonsekvenser

Med jämställdhet avses här att alla ska ha lika rätt och möjlighet att röra sig i staden och att nå attraktiva målpunkter. Samtliga alternativ medför att ökad tillgänglighet ges till havet och järnvägsstationen och att risken för köbildning minskar. Behovet för de boende i centrala staden att ha naturmiljöer nära sin bostad bedömdes komma i konflikt med samtliga föreslagna alternativ.

Samlad bedömning

Sammanfattningsvis bedömdes alternativ 5 och 6 via Hembygdsparken ha större negativ påverkan på natur- och kulturmiljön än alternativ 1 och 2 via Pyttebron. Samtliga alternativ påverkar på olika sätt stadsbilden och årnumret, där gestaltningen av broar och landfästen kommer att ha stor betydelse för upplevelsen. Det är därför inte möjligt att avgöra vilken påverkan som uppkommer.

Samtliga alternativ påverkar rekreation och friluftsliv, där Hembygdsparken bedömdes innehålla ett bredare värde eftersom den kan ses som en samlingspunkt för kommunen som helhet och för turister.

Alternativen bedömdes likvärdiga vad gäller trafiksäkerhet, barriärer, jämställdhet och barnkonsekvenser. Alternativ 5 och 6 bedömdes påverka bullerförhållande för omgivande bebyggelse i något större utsträckning och alternativ 1 förutsätter intrång i en fastighet.

Vid en samlad bedömning framstod alternativ 2 som mest fördelaktigt.

I en komplettering till trafikplanen (Ramböll, 2011) förlängdes prognosåret fram till år 2030 och markanvändningen justerades på vissa ytor. I rapporten fogades två av de tidigare alternativen – Varvsgatan och Kulltorpsvägen – ihop till en sammanhängande väg i väster så att den, tillsammans med befintlig väg 107 (Kungstorpsleden), skulle kunna bilda ett övergripande vägnät runt staden.



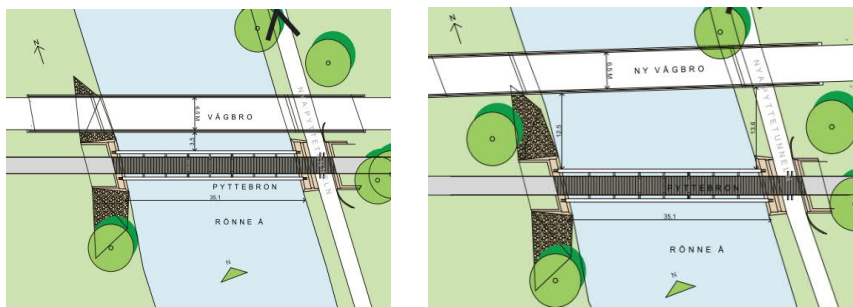
Figur 8. Bild hämtad ur rapporten Komplettering av trafikplanen för Ängelholm (Ramböll, 2011). Blå linje markerar befintlig väg 107, Kungsleden och grön linje utrett alternativ. Cirklarna markerar planerade bostadsområden fram till år 2030.

Det sammanfogade alternativet i väster jämfördes med alternativ Pyttebron. Jämförelsen visade att den nya förbindelsen i väster hade en helt annan uppgift i trafiksystemet än förbindelsen via Pyttebron. Den gav inte någon större avlastning av trafiken på Nybron och gav ensam inte samma möjligheter att utveckla centrum som en förbindelse vid Pyttebron. Kostnaden för en förbindelse i väster bedömdes dessutom bli mer än dubbelt så hög som för en ny förbindelse vid Pyttebron. Förbindelsen vid Pyttebron (alternativ två) bedömdes därmed kunna uppfylla trafikplanens mål i högre grad.

5.2.2 Alternativ utformning

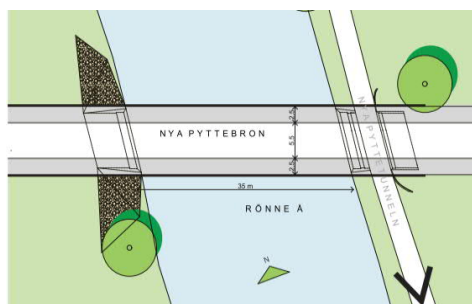
En idéstudie (Tyréns, 2011) togs fram i syfte att utifrån valt alternativ i Trafikplanen (Pyttebron) beskriva och illustrera följande alternativ:

- Alternativ 1:** Pyttebron bibehålls för gång- och cykeltrafik, ny vägbro byggs invid Pyttebron.
- Alternativ 1A:** Pyttebron bibehålls för gång- och cykeltrafik, ny vägbro byggs 15 meter norr om Pyttebron.
- Alternativ 2:** Pyttebron ersätts av en ny kombinerad väg- och gång- och cykelbro.



Alternativ 1

Alternativ 1A



Alternativ 2

Figur 9. Illustrationer över de olika alternativen, hämtade ur rapporten Idéstudie förbindelse över Rönne å (Tyréns, 2011).

I alternativen kunde korsningen mellan Klippanvägens förlängning och Storgatan utformas antingen som en cirkulationsplats eller som en planskild korsning där Klippanvägen passerar på bro över Storgatan.

Analysen visade att en planskildhet medför ett stort intrång i stadsmiljön, samtidigt som den ger störningar i form av buller och ljus på intilliggande fastigheter. Framkomligheten för oskyddade trafikanter begränsas, dessutom är lösningen dyrare än en plankorsning. Mot bakgrund av detta rekommenderades en plankorsning med Storgatan.

Alternativ 2 bedömdes vara det alternativ som sammantaget uppfyllde målen bäst, bland annat eftersom det medförde mindre intrång på fastigheter och i vegetation.

Efter det att idéstudien färdigställts har ett pumphus byggts utmed den nordvästra sidan av Pyttebron. Det har även tillkommit en detaljplan som medger ny bostadsbebyggelse ovanpå befintligt parkeringsdäck sydost om Pyttebron. Alternativ 1 och 1A är därmed inte längre möjliga alternativ.

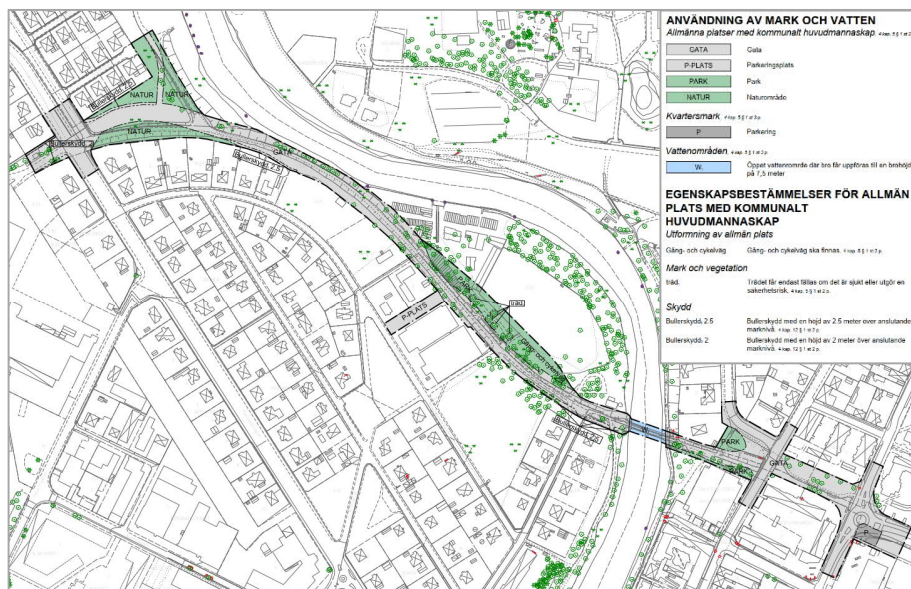
5.3 Detaljplaneförslaget

Nedan redovisas planförslaget i korthet, vilket också är illustrerat i Figur 10. Ytterligare information ges i planbeskrivningen och på plankartan.

En ny väg föreslås mellan Östergatan och Havsbadsvägen, där nya korsningspunkter föreslås med Östergatan, Storgatan, Danielslundsgatan, Reningsverksvägen och Havsbadsvägen. En gång- och cykelväg planeras att anläggas utmed vägen. Vägen ansluter även till en parkeringsplats vid tennishallen och en ny parkeringsplats planeras vid Östergatan.

Över Rönne å får en bro uppföras över vattenområdet till en brohöjd på maximalt 7,5 meter.

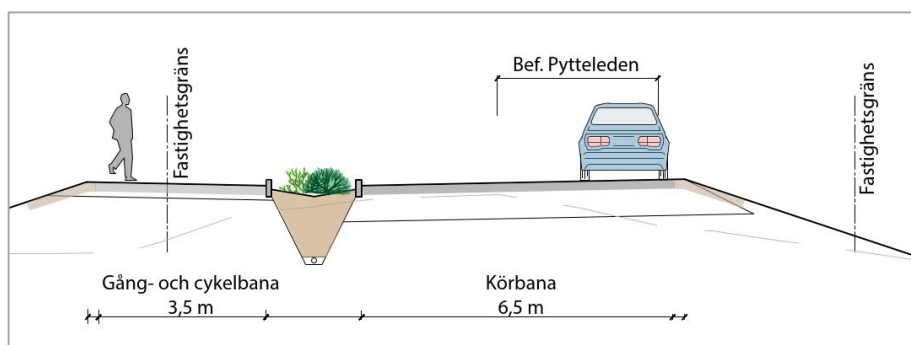
Ny park föreslås vid Danielslundsgatan, samt mitt emot tennishallen. Inom parkområden säkerställer plankartan möjligheten att en gång- och cykelväg kan förläggas inom parkområdet. Utpökade träd får endast fällas om de är sjuka eller utgör en säkerhetsrisk. Den nya vägens korsning med Reningsverksvägen förskjuts något västerut och områdena runt den nya korsningen planläggs som natur.



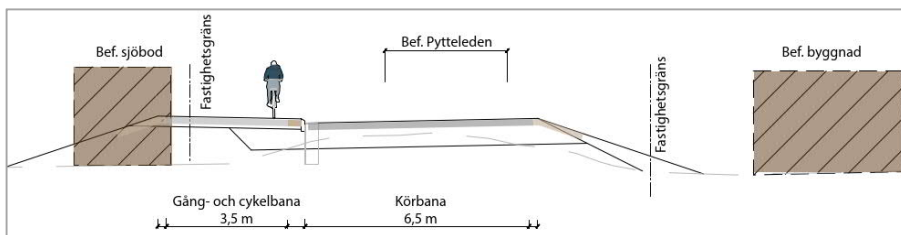
Figur 10. Illustration baserad på planförslaget.

Detaljplanen innehåller även bullerskydd på sex platser, vilka har en höjd på 2 respektive 2,5 meter över anslutande mark.

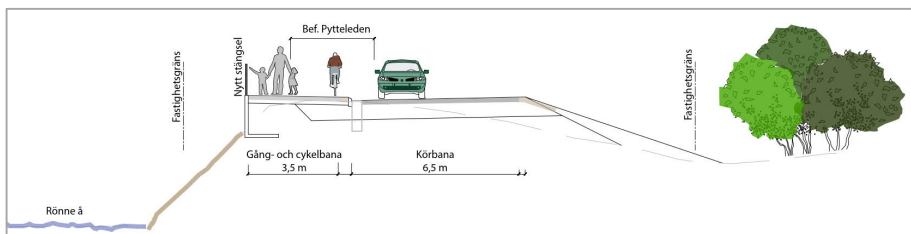
Utformningen av detaljplanen utgår från ett antal olika typsektioner. Dessa redovisas i Figur 9 - Figur 11 nedan. Sektionerna fastställs inte i detaljplanen, men kan ge en idé om vilken typ av väg och gång- och cykelväg som får plats inom det utpekade området.



Figur 11. Illustration över ett utformningsalternativ där gång- och cykelväg förläggs vid sidan av den nya vägen. Mellan dem kan exempelvis finnas anordningar för omhändertagande av vägdagvatten.



Figur 12. Illustration som visar utformningsexempel där det finns båtstugor.



Figur 13. Utformningsexempel där vägen kommer att ligga som närmast Rönne å.

6 Beskrivning och bedömning av betydande miljöpåverkan

I följande kapitel beskrivs förutsättningarna för detaljplaneområdet samt detaljplaneförslagets miljökonsekvenser för de aspekter som har bedömts innebära en betydande miljöpåverkan. Detaljplanens konsekvenser utgår från att maximal byggrätt utnyttjas. Där negativa konsekvenser bedöms uppstå föreslås, där så är möjligt, åtgärder för att eliminera eller mildra konsekvenserna. I kapitlet beskrivs även nollalternativets konsekvenser.

6.1 Buller

6.1.1 Bedömningsgrunder

Riksdagen har antagit riktvärden för buller vid ny- och väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur (*Infrastrukturinriktning för framtida transporter 1996/97:53*), se Tabell 3. Dessa bör normalt inte överskridas vid nybyggnad av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur.

Tabell 3. Riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder eller nybyggnad/väsentlig ombyggnad av infrastruktur.

Utrymme	Högsta trafikbullernivå dB(A)	
	Ekvivalentnivå	Maxnivå
Inomhus	30	45 (nattetid)
Utomhus (frifältsvärde)		
Vid fasad	55	
På uteplats		70

Vid tillämpning av riktvärdena för planering av åtgärder bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

I en första etapp bör åtgärdsprogrammen avse minst de fastigheter som exponeras av vägtrafikbuller över 65 dBA ekvivalentnivå.

Vid bedömning av påverkan för aspekten buller har följande kriterier använts:

Stora negativa konsekvenser uppstår om detaljplanen medför stor bullerökning utomhus vid bostäder.

Måttliga negativa konsekvenser uppstår vid måttlig bullerökning utomhus vid bostäder eller då ökade bullernivåer uppstår på en plats och lägre på en annan.

Små negativa konsekvenser uppstår vid liten bullerökning utomhus vid bostäder.

Ingen konsekvens uppstår om bullernivåerna är oförändrade.

Positiva konsekvenser uppstår om bullernivåerna sänks.

6.1.2 Förutsättningar

Större delen av detaljplaneområdet utgörs av ett bilfritt område där endast oskyddade trafikanter vistas och bullernivåerna därför är låga, men i detaljplanens östra och västra delar finns trafikerade vägar. Klippanvägen är en viktig infartsväg som leder trafik från motorvägen (E6/E20 Malmö-Göteborg) till Ängelholms centrum, där den sedan ansluter till en cirkulationsplats med Östergatan. Enligt kommunens trafikmätningar trafikerades Klippanvägen år 2016 av ca 6 500 fordon/dygn (varav cirka 4 % tung trafik) på delen mellan Polisgatan och Östergatan. Nybron trafikerades år 2017 av cirka 7200 fordon/dygn, varav ca 4 % var tung trafik.

Trafikflödena i både i noll- och planalternativet baseras på ett scenario där staden vuxit med nya bostäder och verksamheter fram till år 2037. I en beräkningsmodell har trafikflöden beräknats utifrån den demografi som finns i tätorten år 2017 och 2037 samt enligt de exploateringar som är planerade enligt kommunens översiktsplan. Den innehåller bland annat ett planprogram med cirka 2700 nya bostäder.

De beräknade trafikmängderna har använts som underlag för att beräkna bullernivåer från trafiken. Bullernivåerna har beräknats enligt den nordiska beräkningsmodellen för buller från vägtrafik (Naturvårdsverket 1996). Vid beräkningar har programmet Cadna/A version 2019 MR 2 använts för att tillämpa beräkningsmodellen (Sweco, 2020).

Trafikflödet på berörda vägar har således skrivits upp till år 2037, men nollalternativet och planalternativet ska beskriva situationen år 2040. Vid bullerberäkningar krävs en ökning av trafikflödet med 25% för att få en förändring av ljudnivån med 1dBA. Att räkna upp trafik från år 2037 till 2040 skulle resultera i en ökning på ca 2–3%. Detta skulle resultera i en ljudnivåskillnad som är försumbar. Att konvertera flödena till år 2040 med hjälp av en fast konverteringsfaktor kan leda till mindre exakta flöden än de

ursprungliga. De beräknade trafikflödena för år 2037 har därför använts även för år 2040.

De trafikflöden som uppkommer varierar på berörda gator, beroende på om en ny väg byggs enligt denna detaljplan (detaljplaneförslaget) eller om det fortsatt är en gång- och cykelväg (nollalternativet).

6.1.3 Nollalternativets påverkan

Trafiken år 2040 beräknas fördela sig på omgivande vägnät enligt Figur 14.



Figur 14. Prognos över trafikflöden på ett urval av gator i nollalternativet år 2037 (antal fordon/dygn).

Bullerberäkningarna visar att samtliga fastigheter inom beräkningsområdet har ekvivalentnivåer som understiger 65 dBA ekvivalentnivå, vilket är gränsen för att få komma i fråga för åtgärdsprogram för buller i befintlig bebyggelse.

Utmed Havsbadsvägen, Danielslundsgatan, Storgatan, Östergatan och Klippanvägen finns det sammanlagt tolv fastigheter som har ekvivalenta bullernivåer som överstiger 55 dBA och elva fastigheter där riktvärdet på 70 dBA maximal ljudnivå överskrids vid fasad.

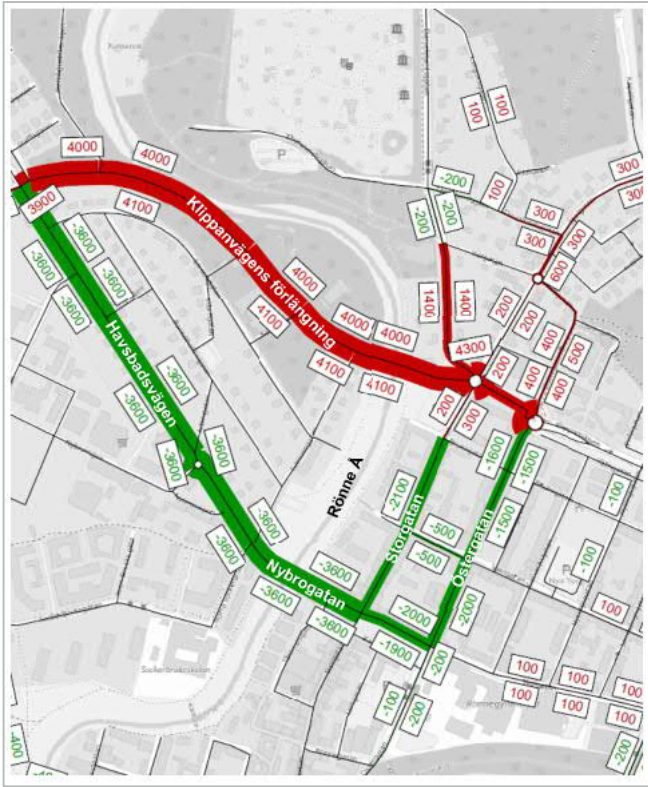
Nollalternativet bedöms medföra små negativa konsekvenser.

6.1.4 Detaljplaneförslagets påverkan

Den nya vägen bedöms bidra till att biltrafiken omfördelas och därigenom minskar belastningen på gator som idag har allt för hög trafikbelastning, se Figur 15.

I figuren nedan illustreras vilka gator som får ökade respektive minskade trafikflöden i planalternativet år 2037 jämfört med nollalternativet. Röda band och siffror visar på en ökning av trafiken, och gröna band och siffror på en minskning av trafiken (Sweco 2020). Notera att trafiken redovisas per köriktning. En beräkning av trafikprognoserna visar att den planerade vägen i detaljplaneförslaget beräknas trafikeras av $4000+4100=8100$ fordon/dygn i båda riktningarna. Beräkningarna visar också att den nya vägen kan

resultera i en stor minskning av trafikflödena på Havsbadsvägen, Nybrogatan, samt längs de södra delarna av Storgatan och Östergatan.



Figur 15. Skillnader i trafikflöde år 2037 då Klippanvägen förlängts från Östergatan till Havsbadsvägen (antal fordon/dygn). (Sweco 2020)

De bedömda trafikflödena inom och strax utanför planområdet visas i Figur 16.



Figur 16. Prognos över trafikflöden på ett urval av gator i planförslaget år 2037 (antal fordon/dygn).

Inom ramen för projektet har en bullerutredning utförts (Sweco 2020). Beräkningarna har begränsats till en radie på 135 meter från den nya vägen.

Det går därför inte att redovisa i vilken mån detaljplaneförslaget medför sänkta bullernivåer för fastigheter utmed vägar som beräknas få minskade trafikflöden när den planerade vägen är uppförd. Då planförslaget bedöms medföra minskade trafikflöden längs Havsbadsvägen, Storgatan och Östergatan kan ändå slutsatsen dras att dessa gator även erhåller lägre bullernivåer.

Resultatet av bullerberäkningarna visar att detaljplaneförslaget medför att riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad överskrids för 19 fastigheter, och riktvärdet 70 dBA maximal ljudnivå vid fasad överskrids vid fasad för 13 fastigheter. De fastigheter där riktvärdena överskrids är till stor del lokaliserade i korsningen mellan Klippanvägen och Havsbadsvägen samt på delsträckorna öster om Pyttebron.

En jämförelse mellan hur många bostadshus som har ekvivalenta och maximala ljudnivåer som överskrider 55 dBA ekvivalentnivå respektive 70 dBA maximalnivå i nollalternativet och planalternativet redovisas i Tabell 4. Det ska här uppmärksammas att riktvärdet för maximalnivå gäller för uteplats, medan det i tabellen medräknats hus som på någon sida har nivåer över 70 dBA. I tabellen kan det därför finnas bostadshus som har sin uteplats vänd mot en sida som har lägre ljudnivåer, och riktvärdet därmed inte överskrids.

Tabell 4. Antal bostadshus som har ljudnivåer överskridande 55 dBA ekvivalentnivå respektive 70 dBA maximal ljudnivå vid fasad. Observera att riktvärdet för maximalnivå gäller för uteplats. Om riktvärdet överskrids beror på var uteplatsen till respektive bostadshus är belägen.

Scenario	Antal fastigheter där 55 dBA ekvivalent ljudnivå överskrids vid fasad	Antal fastigheter där 70 dBA maximal ljudnivå överskrids vid fasad
Nollalternativ	12	11
Planalternativ	19	13

Okulära studier av ortofoton visar att det inom planområdet bedöms finnas fyra fastigheter som har en uteplats vänd bort från den planerade nya vägen. I ytterligare två fall behöver uteplatsens placering fastställas med en fysisk inventering.

En av de fastigheter som har överskridande av både ekvivalent och maximal ljudnivå är inlöst av Ängelholms kommun.

6.1.5 Åtgärder som regleras i detaljplan

För denna plan har möjligheten att reducera bullernivån med vägnära åtgärder undersökts. Bullerskyddsskärmar har begränsad effekt vid korsningar med andra vägar och vid högre flerfamiljshus. På sådana platser får istället fastighetsnära åtgärder prövas. I detaljplanen föreslås att bullerskyddsskärm sätts upp på följande platser:

- Utmed Spårgatan, vid korsningen med Havsbadsvägen, föreslås två stycken cirka 35 meter långa bullerskydd som är 2 meter höga över

anslutande marknivå. Dessa säkerställs på plankartan med bestämmelse Bullerskydd₂ 2.

- Utmed ny väg för att skydda bostäder utmed Staffligatan föreslås ett cirka 80 meter långt bullerskydd som är 2,5 meter högt över anslutande marknivå. Detta säkerställs på plankartan med bestämmelse Bullerskydd₁ 2.5.
- Utmed ny väg för att skydda bostäder utmed Idrottsgatan föreslås ett cirka 85 meter långt bullerskydd som är 2,5 meter högt över anslutande marknivå. Detta säkerställs på plankartan med bestämmelse Bullerskydd₁ 2.5.
- Utmed ny väg för att skydda bostäder utmed Garvaregatan föreslås tre bullerskydd som sammanlagt är cirka 120 meter långt och 2,5 meter högt över anslutande marknivå. Dessa säkerställs på plankartan med bestämmelse Bullerskydd₁ 2.5.

Enligt bullerutredningen bedöms bullerskyddsskärmar bidra till att fyra fastigheter kan hamna inom nivåer som underskrider riktvärdena. Dock påverkas 15 fastigheter fortsatt av buller som överskrider minst ett av riktvärdena.

6.1.6 Förslag på övriga åtgärder

Utöver de bullerskydd som föreslås i detaljplanen avser kommunen att erbjuda fasadnära åtgärder för de fastigheter där riktvärdena inomhus inte uppnås. De fasadnära åtgärderna kan exempelvis bestå av byte av fönster, dörrar och eventuellt friskluftsventiler.

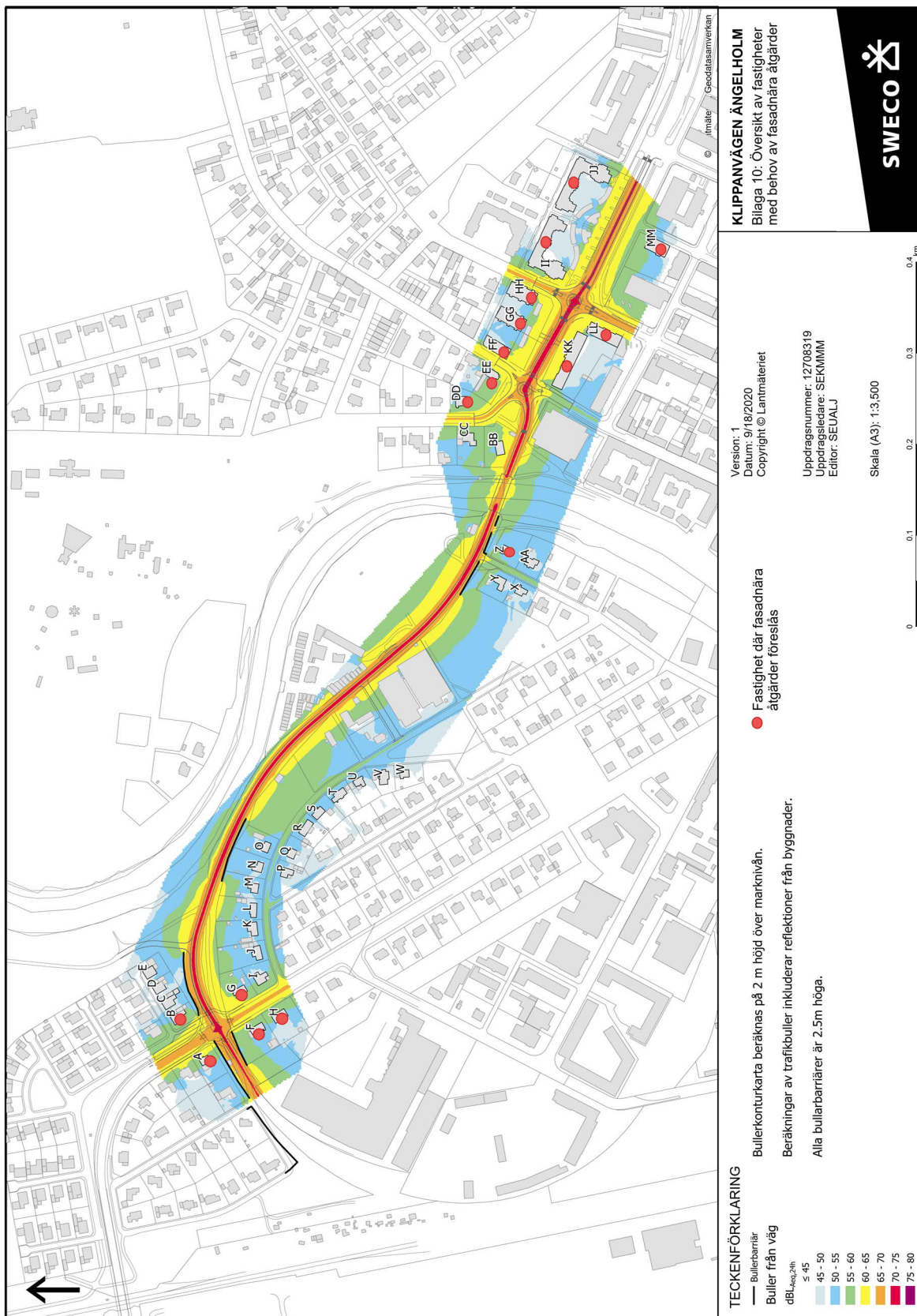
I Tabell 5 och i Figur 17 anges vilka fastigheter som skyddas av bullerskyddsplank enligt detaljplan samt vilka fastigheter där fastighetsnära åtgärder kan bli aktuella om de efter utredningen visar sig ha bullernivåer inomhus som överskrider riktvärdena.

Tabell 5. Föreslagna bullerskyddsåtgärder för respektive fastighet. Endast vägnära åtgärder (bullerskyddsskärmar) fastställs i detaljplanen.

Hus-ID	Inget behov av skyddsåtgärder	Bullerskyddsskärm enligt detaljplan	Fasad-åtgärder
A		X	X*
B		X	X*
C			
D		X	
E			
F		X	X*
G			X*
H			X*
I-M	X		
N		X	
O		X	
P-X	X		
Y		X*	
Z		X*	
AA	X		
BB	X**		
CC	X		
DD-MM			X*

* Fysisk inventering krävs innan rätt åtgärd kan föreslås.

** Fastigheten är uppköpt av Ängelholms kommun. Ingen åtgärd vidtas.



Figur 17. Beräknade bullernivåer 2040 med hänsyn taget till föreslagna bullerskyddsskärmar samt angivet vilka hus där det kan bli aktuellt med fastighetsnära åtgärder. (SWECO 2020)

6.1.7 Sammanfattande bedömning

Sammantaget bedöms bullernivåerna öka och delvis ske längs en sträcka som inte tidigare varit trafikerad. Riktvärdena för utomhusvärdena kommer att överskridas vid ett antal hus. Detaljplanen bedöms medföra stora negativa konsekvenser avseende bullersituationen inom detaljplaneområdet.

Inga bullerberäkningar har gjorts för gator där trafikmängderna väntas minska, såsom Havsbadvägen, Storgatan och Östergatan. Bullernivåerna väntas minska längs dem, men det är oklart till vilken nivå.

Vid en sammanvägning mellan den bullerökning som sker inom detaljplaneområdet och den sänkning av bullernivåer som kan väntas inom stadens centrala gator bedöms detaljplanen sammanfattningsvis medföra måttligt negativa konsekvenser avseende buller.

6.2 Stadsbild

6.2.1 Bedömningsgrunder

Gatans utformning vad gäller mått, beläggningar och möblering, liksom dess omgivning beskrivs eftersom det har betydelse för hur stadsbilden uppfattas och upplevs. Upplevelsen av stadsbilden kan vara olika beroende på om man färdas med bil, cykel, till fots eller om man befinner sig på ett område intill gatan.

Vid bedömning av påverkan för stads- och landskapsbilden har följande kriterier använts:

Stora negativa konsekvenser uppstår där föreslagen åtgärd står i stor kontrast med eller påverkar det omgivande landskapets värden. Det kan exempelvis vara invanda stråk, landmärken, utblickar, avgränsningar.

Måttliga negativa konsekvenser uppstår där åtgärden kontrasterar omgivningen i liten grad och påverkar det omgivande landskapets värden i begränsad omfattning.

Små negativa konsekvenser uppstår där åtgärden harmonierar med omgivande landskap (stadsmiljö) och underordnar sig det omgivande landskapets värden, vilket påverkar upplevelsen av landskapet i liten grad.

Obetydliga eller inga konsekvenser uppstår när stadsbilden bibehålls.

Positiva konsekvenser uppstår då föreslagna åtgärder innebär att området landskapsbild tillförs nya värden, exempelvis ökad rumslighet, förbättrad utsikt, förstärkande av stråk, målpunkter eller landmärken.

6.2.2 Förutsättningar

Stadsbilden inom planområdet är varierad, men består till största delen av ett sammanhängande grönstråk som börjar vid Östergatan i öster och slutar vid Havsbadvägen i väster. Planområdet innehåller stråk för gående och cyklisterna som används både för pendling och för rekreation. Det finns också värdefulla kopplingar från området till de betydelsefulla rekreativstråken längs Rönne å. En mer detaljerad indelning kan göras, där området delas in i åtta delområden med olika karaktärer enligt tabell och bild nedan:

1. Område vid korsningen mellan Klippanvägen – Östergatan
2. Område mellan Östergatan – Storgatan
3. Område mellan Storgatan och bro över Rönne å
4. Bro över Rönne å och dess anslutande stråk
5. Område med skogskaraktär mellan bro över Rönne å och Scoutstigen
6. Område mellan Scoutstigen och Reningsverksvägen
7. Reningsverksvägen med omgivande grönområden
8. Område vid korsning mellan Havsbadsvägen och Reningsverksvägen



Figur 18. Delområden med olika stads- och landskapsbild, inom planområdet, numrerade från 1 vid korsningen Klippanvägen- Östergatan, till 8 vid Reningsverksvägen-Havsbadsvägen.

1. Område vid korsning mellan Klippanvägen – Östergatan

Den östra delen av planområdet börjar vid korsningen mellan Klippanvägen och Östergatan där en cirkulationsplats har anlagts. Breda refuger finns mellan körbanorna på inkommande och utgående tillfartsvägar till cirkulationsplatsen.

Klippanvägen är idag en bred infartsväg, som leder från motorvägen (E6/E20 Malmö-Göteborg), vidare in mot centrum. Gång- och cykelstråk samt träd saknas längs vägen. En trädrad står på den norra sidan av vägen, på fastighetsmark. En bensinstation (Preem) ligger på södra sidan av cirkulationsplatsen, i övrigt domineras omgivningen av bostadshus i tre till fem våningar samt stora parkeringsytor kring Klippanvägen. Klippanvägen är

i första hand utformad för fordonstrafik och inte för stadsliv eller oskyddade trafikanter och gaturummet upplevs som öppet och storskaligt.

Östergatan har en mer stadsmässig utformning med trottoarer och med gång- och cykelstråk. Gaturummet avgränsas i sidled av bebyggelse som i vissa fall är indragen i förhållande till gatan. Vegetationen inom förgårdsmarken har stor betydelse för upplevelsen av gaturummet, det blir grönare än vad det annars skulle vara.



Figur 19. Korsningen mellan Klippanvägen och Östergatan med cirkulationsplats.

2. Område mellan Östergatan – Storgatan

Mellan Östergatan och Storgatan finns idag en mindre park, med en mjukt slingrande gång- och cykelväg längs södra sidan som leder från Östergatan vidare mot Pyttebron. I parken finns träd av olika storlek och ålder. De stora träden står norr om gång- och cykelvägen. På ömse sidor av parkens långsidor finns flerbostadshus, mellan tre till fyra plan, parkeringsplatser samt garage. Marken sluttar kraftigt från Östergatan ner mot Storgatan. Stadsbilden och parkmiljön är småskalig och anpassad för gående och cyklisterna med markbeläggning i olika material, sittplatser samt lägre belysning.



Figur 20. Parken mellan Östergatan och Storgatan är en grön länk till Danielslundsparken, med en relativt nyanlagd gång- och cykelväg med belysning och möblering.

3. Område mellan Storgatan och bro över Rönne å

I området mellan Storgatan och Pyttebron finns idag en fin liten parkmiljö, Danielslundsparken. I parken finns stora träd, prydnadsplanteringar samt anläggningar som minner om tiden då området användes för järnvägsändamål. Exempel är den gamla järnvägsbanken som idag används som gång- och cykelstråk. Även det gamla stenfundamentet till den järnvägsbro som tidigare gick över Storgatan finns kvar, samt en så kallad "vattenhäst", som användes när tågen skulle förses med vatten. Parkområdet avgränsas av Storgatan och Danielslundsgatan i väster och öster och Rönne å i norr. Banken där järnvägen låg skiljer rummet från en angränsande parkeringsyta i väster. Höjdskillnaderna i området är relativt stora, från Storgatan som ligger i en sänka upp till Pyttebron som ligger på ett krön. Kring Danielslundsgatan finns lägre villabebyggelse med uppväxta trädgårdar.



Figur 21. Danielslundsparken är en liten grön park med många spår från tiden då järnvägen gick i området. Här syns brofästet till järnvägsbron som tidigare gick över Storgatan. Marken stiger kraftigt från Storgatan, upp till Pyttebron.

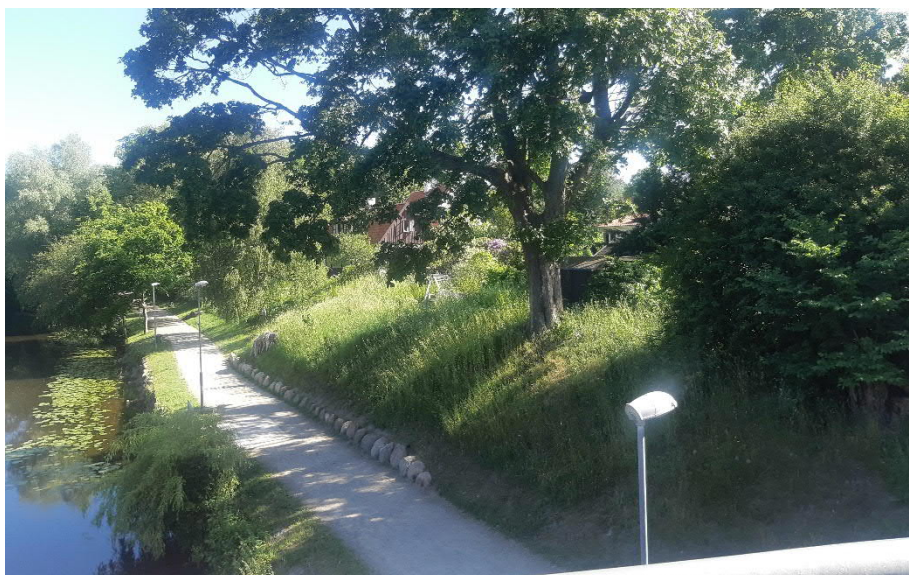
4. Bro över Rönne å och dess anslutande stråk

Pyttebron är en gammal järnvägsbro, som idag används som gång- och cykelväg över Rönne å. Det är också ett landmärke i staden. Bron utgör också länk i de rekreativstråk som finns längs med ån. Norr om bron finns det ett gång- och cykelstråk på den östra sidan av Rönne å, medan det söder om bron finns gång- och cykelstråk på bägge sidor av ån.

Rönne å meandrar mjukt och dalgången kring ån omges av stora lummiga träd. Den omgivande bebyggelsen kan bara anas bakom krönet på dalgången och de stora träden. Den rödmålade gamla Pyttebron och naturmiljön kring den upplevs som mycket vacker och rofylld.



Figur 22. Pyttebron används idag för gång- och cykeltrafik och är en viktig länk över Rönne å.



Figur 23. Gång och cykelstråken längs Rönne å är värdefulla gröna stadsrum i Ängelholm. Pyttebron är en länk för dessa, men även en viktig grön länk mellan stationsområdet och havet samt de östra delarna av Ängelholm.

5. Område med skogskaraktär mellan bro över Rönne å och Scoutstigen

På den västra sidan av Pyttebron fortsätter gång-cykelvägen på den gamla järnvägsbanken vidare västerut, mot stationsområdet och havet. Stora träd skapar ett lummigt och slutet rum kring det grusade stråket.

På den södra sidan av gång- och cykelvägen finns enfamiljshus och en tennis- och idrottsanläggning. Här ligger även en scoutgård och förskola som angränsar till områden med lövskog.

På den norra sidan av gång- och cykelvägen finns ett mindre skogsområde med stora träd. Mellan träden finns också ett öppet område bestående av en

grusad yta. Området användes tidigare för växthusodling. Norr om gång- och cykelvägen finns även ett båthusområde. Från gång- och cykelvägen på den gamla järnvägsbanken, går mindre gångstigar ner till natur- och båthusområdet. Ytterligare gång- och cykelstråk finns mellan intilliggande bostäder och fritidsanläggningar söder om gång- och cykelvägen.

Möjligheten att röra sig i en bilfri miljö under de stora träden och intill ån, ger upplevelsen att vara i mitt i naturen trots närheten till staden.



Figur 24. Gång- och cykelvägen ligger på den gamla järnvägsbanken som omges av områden med höga träd. Vid soligt väder bildas ett vackert skuggspel på vägen, och man får upplevelsen av att vara i mitt i naturen trots närheten till staden.



Figur 25. På den norra sidan av vägen finns ett båthusområde med många små byggnader, placerade tätt intill varandra, och nära gång- och cykelstråket.

6. Område mellan Scoutstigen och Reningsverksvägen

Öster om båthusområdet minskar bredden på grönstråket mellan Rönne å och enfamiljshuset. Gång- och cykelvägen omges fortfarande av träd på ömse sidor, men rummet är mindre slutet och kontakten till ån utgör en viktig del av upplevelsen. I den branta slänten ner mot Rönne å finns en vegetationsridå av träd och buskar. Ån skymtar fram mellan träden under sommarhalvåret. Vattnet blir mer synligt när löven fallit på hösten.



Figur 26. Väster om båthusområdet ligger gång- och cykelvägen tätt intill Rönne å och vattenkontakten med ån är viktig.

7. Reningsverksvägen med omgivande grönområden

Reningsverksvägen och grönområdena kring denna väg, utgör den sista delen av stråket fram till Havsbadsvägen. Reningsverksvägen har en V-formad dragning. Vägen viker skarpt åt nordväst där gång-cykelstråket möter an på den gamla järnvägsbanken och det bildas på så sätt en trevägskorsning mellan det grusade gång-cykelstråket och den asfalterade Reningsverksvägen. Reningsverksvägen har en smal sektion, cirka fem meter, och saknar separerad trottoar.

Den västra delen av Reningsverksvägen, fram till Havsbadsvägen, omges på ömse sida av villabebyggelse som döljs bakom täta vegetationsridåer av träd och buskar. Den smala vägbanan med dess omgivande vegetation gör att man upplever att grönstråket sträcker sig fram till Havsbadsvägen.



Figur 27. Reningsverksvägen är en smal asfalterad väg som leder fram till Havsbadsvägen i öster där planområdet slutar. På bägge sidor av vägen finns trädvegetation. Man kan bara skymta den intilliggande villabebyggelsen bakom träden.

8. Område vid korsning mellan Havsbadsvägen och Reningsverksvägen

Havsbadsvägen har en mycket bred sektion, cirka 20 meter. På ömse sidor av gatan finns trottoarer belagda med grus och cykelbanor har markerats med linjer på asfaltsytan. Gatan omges av villabebyggelse med stora trädgårdar. På den nordöstra sidan av vägen finns även en långsmal yta med träd. Reningsverksvägen slutar i Havsbadsvägen men Spårgatan tar vid på motsatta sidan av Havsbadsvägen och leder vidare mot stationsområdet. Det finns visserligen plats för gående och cyklister i det överdimensionerade gaturummet, men stadsrummet ger inte ett omhändertaget intryck, vilket är särskilt markant i korsningspunkterna.



Figur 28. Havsbadsvägen har en helt annan utformning och bredd, än de anslutande gatorna Reningsverksvägen och Spårgatan.

6.2.3 Nollalternativets påverkan

I nollalternativet bevaras området mellan Östergatan fram till Reningsverksvägen som ett stadsnära natur- och rekreationsområde med ett sammanhängande gång- och cykelstråk. Förutsättningar finns att förstärka värdena för stadsbilden och stadsmiljön i området.

Förutsättningar finns även kvar att stärka kopplingarna till natur- och rekreationsstråken kring ån, liksom till Hembygdsgården norr om planområdet, på andra sidan av Rönne å.

Nollalternativet bedöms medföra positiva konsekvenser för aspekten stadsbild eftersom området kan förbli ett lugnt naturområde utan biltrafik och möjligheter finns att utveckla detta till ett ännu mer värdefullt gång- och cykelstråk samt grönstråk i staden.

6.2.4 Detaljplaneförslagets påverkan

Detaljplaneförslaget kommer att medföra att en ny huvudgata för trafik anläggs i ett område som tidigare har varit bilfritt.

Planförslaget bedöms också medföra att den totala upplevelsen av Rönne å förändras genom att infrastrukturen ligger närmare strandzonen, och den tidigare fridfulla och rogivande platsen påverkas av trafikbuller.

Planförslagets påverkan på stadsbilden beskrivs först per delområde, därefter ges en samlad bedömning för planområdet som helhet.

6.2.4.1 Delområden för stadsbilden

Påverkan beskrivs för de delområden som tidigare har identifierats inom planområdet. Bedömningen görs utifrån den utformning och stadsmiljö områdena har idag i relation till planförslaget. Namn och nummer på delområdena är samma som i tidigare beskrivning.

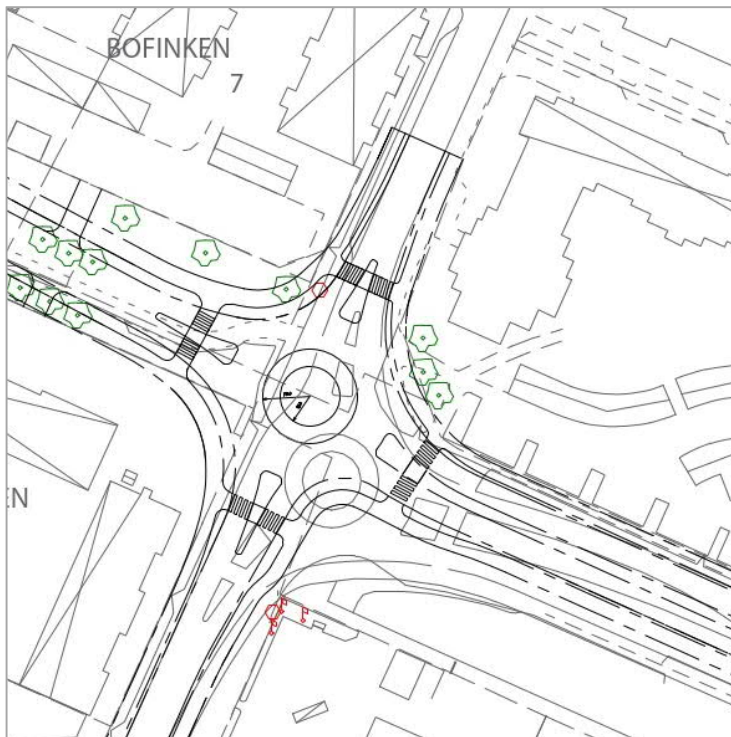


Figur 29. Delområden inom planområdet, med olika förutsättningar för aspekten stadsbild.

1. Område vid korsningen mellan Klippanvägen – Östergatan

Planförslaget medför att Klippanvägen får en mer stadsmässig utformning jämfört med idag med en smalare sektion och trottoarer på ömse sidor. Risk finns att Klippanvägen förblir storskalig och med svag rumslighet eftersom trädplanteringar bara ryms på den södra sidan av vägen. Den nya parkeringsplatsen, med sin placering i korsningen med Östergatan, kan komma att påverka gaturummet negativt om inte rumslighet kring den utvecklas i förhållande till det som redovisas i detaljplaneförslaget. Tillgänglighet för gående och cyklister blir bättre än idag eftersom nya stråk för oskyddade trafikanter skapas.

Konsekvenserna på stadsbilden på delområde 1 bedöms sammantaget vara liten.



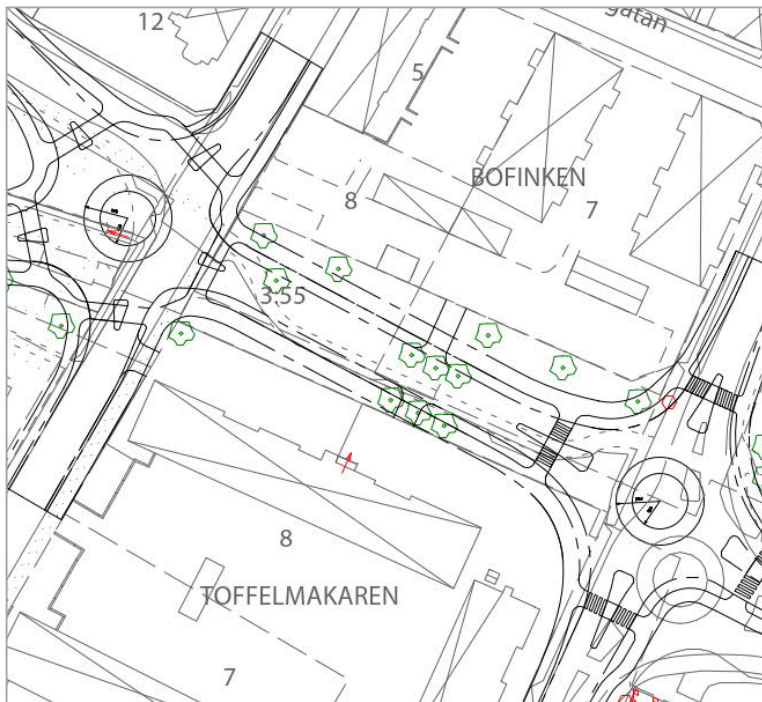
Figur 30. Området vid korsningen mellan Klippanvägen – Östergatan. De grå linjerna redovisar befintlig situation, medan de färgade linjerna är en förprojektering som redovisar en möjlig utformning av vägen om detaljplanen antas.

2. Område mellan Östergatan – Storgatan

Mellan flerbostadshusen öster om Storgatan kommer parkmarken helt att försvinna och en stadsmässig gata för trafik, med gång- och cykelbanor på båda sidor, anläggs i dess ställe. Den nya cirkulationsplatsen går in i tomtmarken i sydväst.

Stadsbilden förändras från att vara en småskalig, lugn, parkmiljö med stora träd, gång- och cykelstråk och sittplatser till att bli ett hårdgjort gaturum.

Planförslaget bedöms medföra stora negativa konsekvenser på stadsbilden inom delområde 2.

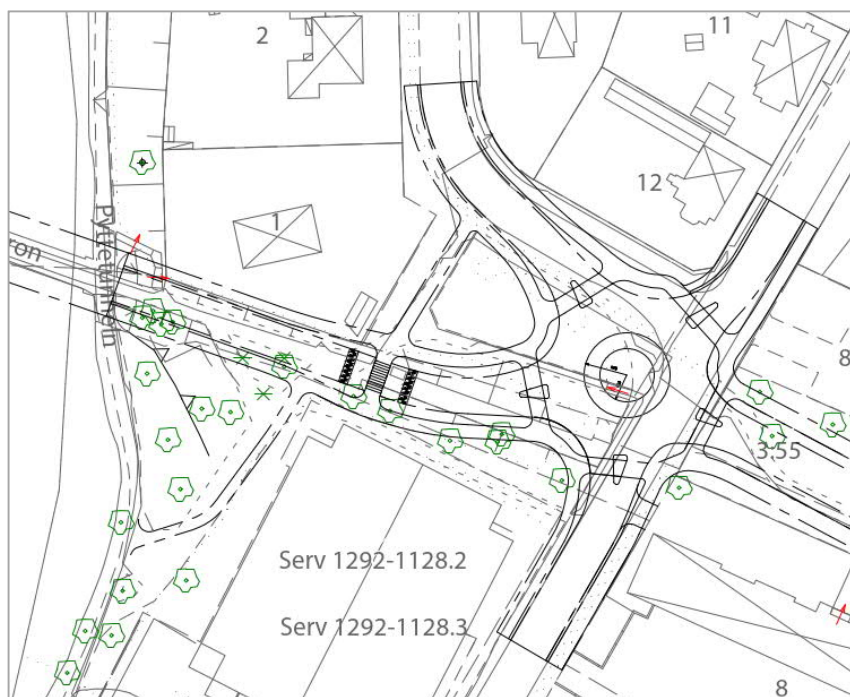


Figur 31. Området mellan Östergatan och Storgatan kommer att övergå från att vara en lugn, grön parkmiljö till ett hårdgjort gaturum.

3. Område mellan Storgatan och bro över Rönne å

Med detaljplanens genomförande kommer Danielslundsparken att förändras från ett småskaligt parkområde till ett område som domineras av stadstrafik. Bara små parkytor kommer att bli kvar av i form av restytor mellan gatorna. Ett övergångsställe anläggs över vägen för passage mellan Danielslundsgatan och gång- och cykelstråket på den södra sidan av vägen. Flera stora träd kommer att behöva fällas när gatan förlängs fram mot Rönne å. Bullerskyddskärmar kommer anläggas mellan gatan och tomten till villafastigheten norr om den nya vägen. Stadsmiljön kring denna fastighet påverkas kraftigt av planförslaget. Kulturhistoriska värden kopplade till tiden då järnvägen var i bruk, påverkas. Vissa objekt som "vattenhästen" kan flyttas och ges en ny placering i närområdet, andra värden i miljön försvinner.

Detaljplanen bedöms medföra stora negativa konsekvenser för stadsbilden på delområde 3.



Figur 32. Planerade förändringar i området mellan Storgatan fram till Rönne å. Gatan förlängs fram till ån och den nya bron. Flera träd behöver fällas i parken. Bullerskyddskärm anläggs norr om gatan mellan gatan och villafastigheten. Ett övergångsställe anläggs som förbinder gång- och cykelstråken från Danielslundsgatan och från sydöstra sidan av Rönne å.

4. Bro över Rönne å och dess anslutande stråk

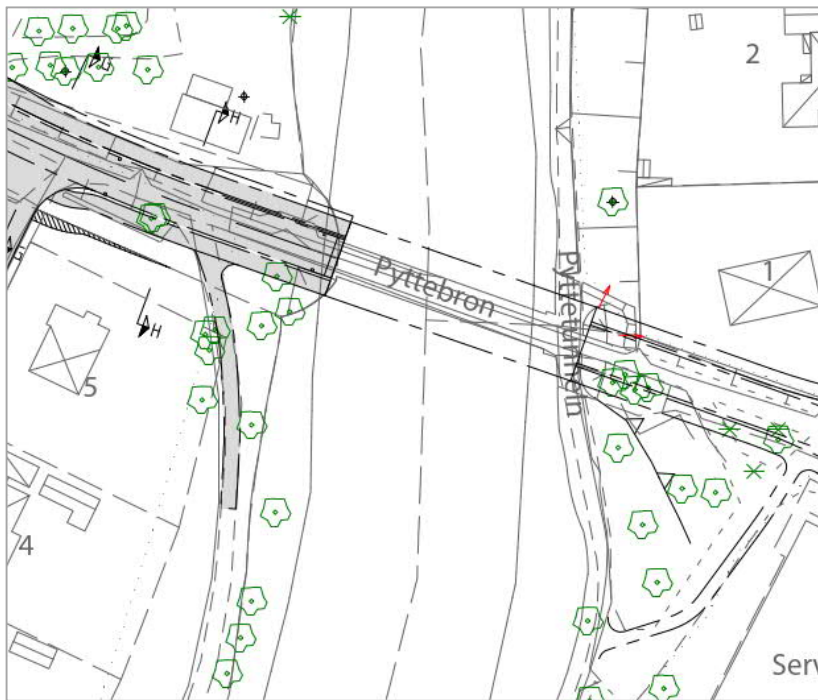
Den nya bron avses utformas för biltrafik, och med en gång- och cykelväg på båda sidor om körbanan. Pyttebron, som idag används för gång- och cykeltrafikanter, har en bredd på 5,45 meter. Den nya bron är ca 2,3 gånger bredare än Pyttebron. Höjden på bron är säkerställd på plankartan till samma nivå som Pyttebron idag har idag, +7,5 meter. Den fria höjden över vattenytan regleras inte.

Pyttebron har idag en funktion som en sammanbindande länk mellan de rekreativstråk som ligger på ömse sida om Rönne å.

När Pyttebron rivs försvinner ett befintligt värdefullt landmärke i staden. Den nya bronns gestaltande utformning är inte säkerställd. Beroende på hur den nya bron gestaltas kan den komma att tillföra positiva eller negativa värden till stadsbilden. Den nya bron kommer dock också att medföra fordonstrafik och buller i en tidigare ostörd miljö.

Med planförslaget kommer den småskaliga och rofyllda och miljön som finns i området idag ersättas med en trafikintensiv miljö med en ny bro med en större skala än dagens bro.

Planförslaget bedöms medföra stora negativa konsekvenser på stadsbild för delområde 4.

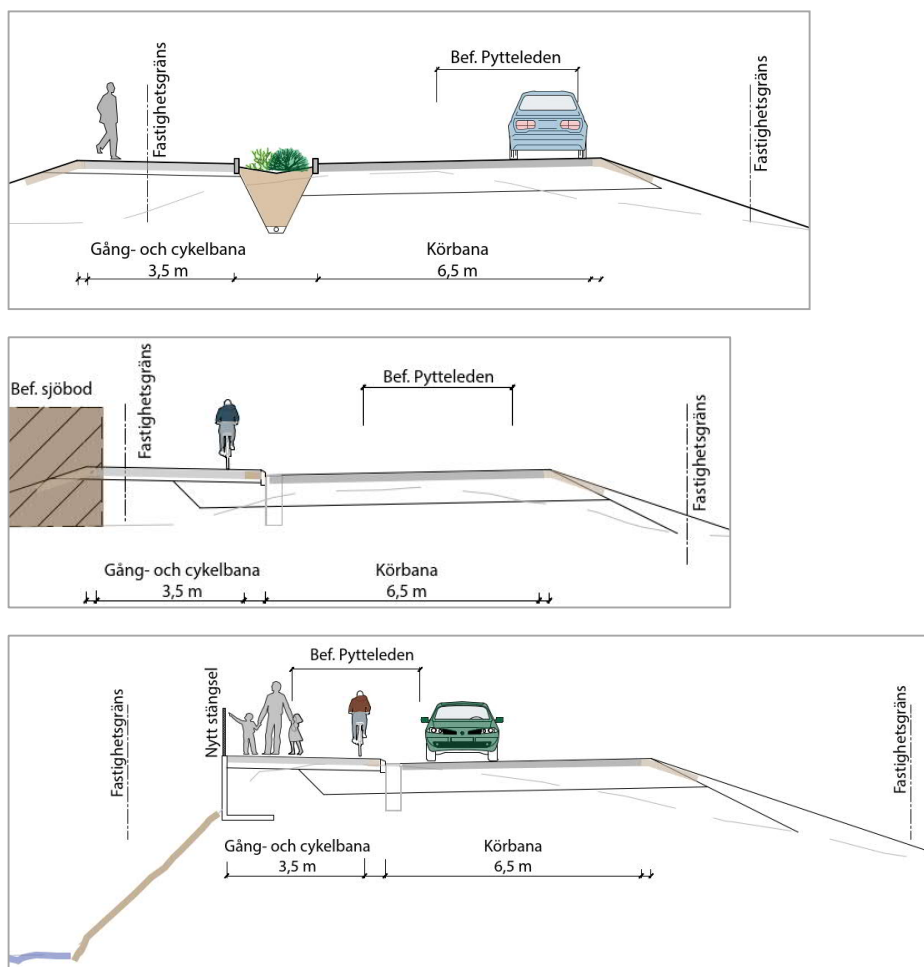


Figur 33. Pyttebron ersätts med en ny, breddad bro med plats för såväl gång som biltrafik. Höjden på bron får ligga på +7,5 meter över vattnet, vilket är samma höjd som dagens bro ligger på. Utformningen av den nya bron är inte bestämd.

5. Område med skogskaraktär mellan bro över Rönne å och Scoutstigen

Gång- och cykelstråket på den gamla järnvägsbanken kommer att ersättas med en väg för biltrafik samt med gång- och cykelstråk på den norra sidan av körbanorna. I en del av området kommer gång- och cykelvägen ledas in i parken mellan träden, i stället för att ligga intill vägbanan som den gör i övrigt. En busshållplats ska anläggas norr om Sportsstigen och en parkeringsplats i anslutning till idrottshallen på södra sidan av vägen. Bullerskyddsplank ska uppföras i den sydöstra delen av delområdet, mellan väg och villabebyggelse. Inom området ska även så kallade raingardens anläggas, där delar av vägdagvatten leds in och renas före det leds vidare till recipienten, Rönne å.

Utformningen av den nya vägen har här fått ett mindre stadsmässigt uttryck än den har på östra sidan av bron vilket kan motiveras med att den gröna karaktären ska bevaras. Vägen avgränsas bara på den norra sidan av kantstöd och gång- och cykelbana. Mot bebyggelsen i söder föreslås istället att vägbanan avslutas med stödremsa av grus och höjdskillnaden mellan vägbanan och omgivande mark tas upp i en slänt. Härifrån och vidare västerut kan gående och cyklister bara röra sig längs den norra sidan av vägen.



Figur 34. Illustrationer som visar utformningsexempel för tre olika typsektioner längs den nya vägen. Sektionerna visar föreslagna bredder och lägen för körbana, gång- och cykelväg samt raingardens. I sektionerna går det också att utläsa var det befintliga gång- och cykelstråket ligger i förhållande till den nya vägen och hur höjdskillnader till befintlig mark kan komma att utformas med slänter och stödmurar. Vägområdets storlek i detaljplanen är bestämt utifrån dessa typsektioner.

Med planförslaget kommer den tidigare lugna naturmiljön förändras och fordonstrafik och buller föras in i området. Med vägens breddning och med det planerade läget för busshållplatsen samt de planerade lägena för raingardens, kommer många av träden att behöva fällas. Även delar av båthusområdet kommer behöva rivras eftersom flera befintliga byggnader hamnar inom vägområdet.

Hur många träd som totalt påverkas av planförslaget beror på hur den slutliga utformningen och hur anläggningen av vägen utförs. Även om träden inte befinner sig inom själva området för vägen, den planerade gång- och cykelbanan eller busshållplatsen, kan släntutformningar och själva anläggningsarbetena orsaka skada på träden och dess rotsystem.

Miljön i området kring Rönne å och kring rekreativstråken vid ån kommer också att påverkas av den planerade vägen samt trafikbullret som fordonstrafiken på den medför.

Detaljplanen bedöms medföra stora negativa konsekvenser för stadsbilden inom delområde 5.



Figur 34. Väster om bron över Rönne å ska en ny väg uppföras med gång- och cykelstråk samt raingardens på den norra sidan av vägen.

6. Område mellan Scoutstigen och Reningsverksvägen

Med planförslaget kommer all vegetation mellan vägen och ån inom området nordöst om båthusområdet att behöva fällas då förstärkningsåtgärder och stödmurar kommer att krävas i detta parti. Även de träd som står på södra sidan vägen riskerar att försvinna när den nya vägen anläggs och slänter och stödmurar i anslutning till den utförs.

Den idag lummiga miljön kommer bli öppen och naturkaraktären kommer helt, eller till stora delar att försvinna. Detta kommer också att medföra att ån exponeras mer vilket kan upplevas positivt för de trafikanter som rör sig på den nya vägen eller på gång- och cykelbanan. Den lugna naturkaraktären området har idag, kommer dock att försvinna.

Detaljplanen bedöms medföra stora negativa konsekvenser för stadsbilden inom delområde 6.



Figur 35. Norr om båthusområdet närmar sig vägen Rönne å. Här är området mellan ån och villafastigheterna smalare än tidigare. Med planförslaget kommer de träd som står i slänten mot ån, men kanske också invid tomtränserna söder om vägen att försvinna. Stödmurar kommer att krävas längs med ån.



Figur 36. Vyn mot ån kan bli en tillgång i den nya miljön som skapas längs denna sträcka. Här kan också bryggor med sittplatser anläggas. Fotomontaget är endast ett exempel på möjlig utformning.

7. Reningsverksvägen med omgivande grönområden

Reningsverksvägen är idag en mycket smal asfalterad väg som går genom ett grönområde med unga till medelålders träd. Planförslaget medför att den befintliga vägen, delvis får en ny dragning, breddas och en stor del av den befintliga vegetationen norr om vägen tas ned. Det kommer finnas möjlighet att anlägga ny vegetation på den södra sidan av vägen. Stadsbilden upplevs inte som lika värdefull i detta delområde dels för att vegetationen är relativt ung, men också för att det redan är påverkat av trafik.

Detaljplanen bedöms medföra måttliga negativa konsekvenser för stadsbilden inom delområde 7.



Figur 37. Reningsverksvägen ges en ny dragning, och breddas och raingarden planeras på den västra sidan.

8. Område vid korsning mellan Havsbadvägen och Reningsverksvägen

Planförslaget medför att den nya vägen förlängs fram till korsningen med Havsbadvägen och en cirkulationsplats anläggs. Parallellvägen Palettvägen, nordöst om korsningen görs om till återvändsgränd. Det storskaliga gaturummet i korsningen till Havsbadvägen ges en mer bearbetad utformning med en cirkulationsplats. Kopplingen mot stationen och havet förstärks. I korsningen, på båda sidor av Spårgatan, kommer bullerskyddsskärmar att uppföras. Den mer stadsmässiga utformningen av korsningen bedöms ge en positiv effekt på stadsbilden medan bullerskyddsskärmarna kan komma att påverka stadsmiljön negativt.

Detaljplanen bedöms sammantaget medföra små negativa konsekvenser för stadsbilden inom delområde 8.



Figur 38. En cirkulationsplats anläggs i korsningen mellan Havsbadsvägen och Reningsverksvägen. Anslutande vägar ges en justerad utformning. Bullerskyddsskärmar kommer att uppföras väster om cirkulationsplatsen, på båda sidor av Spårgatan.

6.2.5 Åtgärder som regleras i detaljplan

Inga direkta åtgärder för stadsbilden regleras i detaljplanen. Indirekt kommer dock planområdets utbredning utgöra styrande förutsättning för vägens utformning samt vilka släntutformningar, planteringar mm som ryms inom planområdet.

Även de områden som inte har tagits med inom planområdet kan komma att påverka stadsbilden om ny användning och utformning tas fram för dessa områden.

6.2.6 Förslag på övriga skyddsåtgärder

Ett gestaltungsprogram bör tas fram för planområdet med syfte att beskriva den framtida utformningen för området. Programmet bör omfatta både befintliga och framtida kvaliteter och hur dessa kan bevaras, utvecklas och förstärkas. Gestaltungsprogrammet bör omfatta riktlinjer för både helhet som detaljer. Gatusektioner, beläggningar och markmaterial, släntutformningar, stödmurar, dagvattenlösningar, möblering och belysning bör beskrivas. Utformningen och höjdsättning bör anpassas så att så många som möjligt av de befintliga, värdefulla träden kan bevaras.

Exempelvis skulle busshållplatsen kunna läggas längre norrut, inom det område där båthusen ligger idag. Och de raingardens som ytterligare breddar vägrummet, tas bort och andra åtgärder för dagvatten görs närmare recipienten på områden som inte skadar befintliga träd. Även höjden på vägen bör studeras vidare i syfte att undvika att den ligger på en hög bank med långa slänter ner till befintlig mark. Stödmurar på fler ställen längs vägen bör beaktas.

Återplantering kan bli aktuellt i vissa partier för att bibehålla den lummiga karaktären där träd måste tas ner. En möjlighet skulle kunna vara att återplantera träd i enlighet med vad som föreslås i kommunens Trädplan där mer värdefulla träd ska ersättas av två nya träd. En bibehållen skogskaraktär är önskvärd i området till sin helhet, liksom träd som tillåts skapa ett "grönt tak" över vägen. Mer ordnade planteringar kan lämpa sig inom det nyskapade bostadsområdet.

Där vägen går som närmast Rönne å, väster om båtområdet, bör åtgärder för att skapa rumskänsla vidtas. Det finns annars risk att sträckan ser kal och steril ut när träden som idag växer på slänten ner mot ån samt vid tomtgränsen till enplanshusen, försvinner.

6.2.7 Sammanfattande bedömning

Detaljplaneförslaget kommer att medföra att en ny huvudgata för trafik anläggs i ett område som tidigare huvudsakligen har varit bilfritt. Park- och naturområden försvinner och en väg med fordonstrafik leds in i ett tidigare relativt lugnt och tyst område. Man kan också anta att upplevelsen av stadsrummet på andra sidan av Rönne å påverkas av trafikanläggningarna samt bullret från dem.

Stadsbilden kommer att förändras då planförslaget medför att många befintliga träd och annan vegetation längs med den nya vägen kommer att försvinna. Längs delar av sträckan kommer höga bullerskyddsplank att uppföras vilket också kommer att påverka stadsbilden på ett negativt sätt då de även kommer fungera som visuella skärmar mellan gatan och omgivande bebyggelse.

Effekten och konsekvensen på stadsbilden för planområdet i sin helhet bedöms medföra stora negativa konsekvenser.

6.3 Rekreation och friluftsliv

6.3.1 Bedömningsgrunder

Vid bedömning av värde och påverkan för rekreation och friluftsliv har följande parametrar tagits i beaktande

- Ytan på området
- Närhet till bostäder
- Möjlighet att ta sig till området med olika kommunikationer, respektive barriärer som hindrar
- Kvalitet och attraktivitet i form av exempelvis målpunkter, förekomst av friluftsanläggningar
- Koppling till andra friluftsområden
- Upplevelsevärden såsom exempelvis natur- och kulturvärden, aktivitet och rofylldhet

Parametrarna är ett urval av de faktorer som enligt Naturvårdsverkets rapport *"Regionala och kommunala friluftsplaner - Inledande metodstudie i Uppsala län"* har särskild betydelse för friluftslivet och dess upplevelsevärden.

På Naturvårdsverkets hemsida (*Vägledning och riktvärden för buller från vägar och järnvägar vid nybyggnationer*) anges att 55 dBA ekvivalentnivå ska eftersträvas för rekreationsområden i tätort. Med frilufts- och rekreationsområde avses område i översiktsplan för det rörliga friluftslivet eller andra områden som används mer frekvent för friluftsliv och rekreation där naturupplevelsen är en viktig faktor och där en låg ljudnivå utgör en särskild kvalitet. Vad som är god ljudmiljö i parker och andra rekreationsområden inne i tätorter anges bland annat vara beroende av bakgrundsnivån på platsen. (Naturvårdsverket, 2013)

Vid bedömning av konsekvenser för aspekten friluftsliv har följande kriterier använts

Stora negativa konsekvenser uppstår om kärnområden i riksintressen eller regionalt utpekade områden för friluftsliv förstörs, om det uppstår barriärer mellan viktiga målpunkter och upplevelsevärden kraftigt försämras.

Måttliga negativa konsekvenser uppstår när mindre delar av nationella eller regionala områden eller kärnområden i kommunala rekreationsområden försämras, liksom när upplevelsevärden försämras men möjligheten till rekreation och friluftsliv kvarstår.

Små negativa konsekvenser uppstår om möjligheten att nyttja området försämras något och barriärer påverkar tillgängligheten och upplevelsevärden i viss grad.

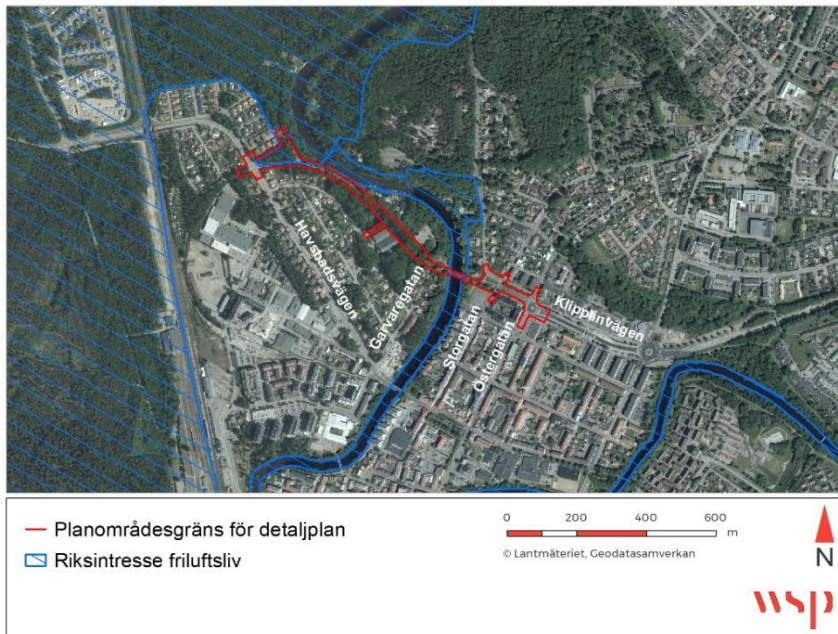
Ingen konsekvens uppstår om möjligheten att nyttja området är oförändrad och inga nya barriärer tillkommer. Områdets tillgänglighet och upplevelsevärden påverkas inte.

Positiva konsekvenser uppstår om möjligheten att nyttja området förbättras i varierade grad och betydande barriärer avlägsnas eller minskar. Områdets tillgänglighet och upplevelsevärden ökar.

6.3.2 Förutsättningar

Riksintresse

Det aktuella planområdet berör två områden som utgör riksintresse för friluftsliv. Dessa utgörs av Bjärekusten-Skalderviken (beslut 2017-01-19, beteckning FM 01) och området Rönne å (beslut 2017-05-04, beteckning FM 04), se Figur 39.



Figur 39. Inom detaljplaneområdet finns två olika riksintressen för friluftslivet.

Bjärehalvön och Skäldervikskusten är mycket populära utflykts- och turistmål. Inom riksintresset finns bland annat goda förutsättningar för vandring, cykling, promenader, bad, båtliv, fritidsfiske, fågelskådning och ridning. I värdebeskrivningen avges att åtgärder, verksamheter och andra intressen som påtagligt skada områdets värden är särskilt hindrande bebyggelse och anläggningar i strandområdet liksom negativ visuell inverkan av t.ex. master och vindkraft. För stort slitage i naturmarker och störande användning av vattenområden kan skada områdets värden. Riksintresset innefattar ett vidsträckt område utmed kusten, som berör aktuell plan längs planområdets nordvästra sida mellan Palettvågen och Rönne å på en sträcka som omfattar cirka 180 meter.

Även Rönne å är utpekad som riksintresse för friluftslivet. Rönne å är 85 km lång och Skånes näst längsta vattendrag. I dess värdebeskrivning anges att de vackra och varierade omgivningarna och det bitvis påtagliga lugnet och tystnaden gör att ån har stort värde för rekreation, både för närboende och mer långväga besökare. Utmed ån förekommer ett rikt fågelliv och ån har ett ursprungligt bestånd av atlantflax. Aktiviteter som förekommer längs ån är exempelvis fiske, vandring och paddling med kanot. De åtgärder, verksamheter och intressen som påtagligt kan skada områdets värden är särskilt hindrande bebyggelse och anläggningar i strandområdet. Försämring av vattenkvaliteten kan skada värdena.

Regionala intressen

Norr om Rönne å ligger Ängelholms Hembygdspark, som är ett populärt turistmål i nordvästra Skåne.

Grönstråket runt Rönne å finns med i *Strukturplan för Familjen Helsingborg* (godkänd av Familjen Helsingborg 2013-11-29), vilket är ett samarbete mellan elva kommuner i nordvästra Skåne. Samarbetet har som mål att göra

regionala naturområden tillgängliga för allmänheten och sprida information om dessa.

Vad gäller vattendrag finns en tanke om att skapa gröna korridorer och sammanlänkande vandringsleder längs med vattendragen. Dessa syftar till att sammanbinda kommunerna och de större grönområdena.

Lokala värden

Planområdet sträcker sig i ett smalt stråk längs med Rönne ås södra sida mellan Pyttebron och Havsbadsvägen. Sträckan ligger nära stadens centrum och ett flertal bostäder, vilket gör att stråket är lättillgängligt för närboende.

Den aktuella sträckan upplevs av många närboende som ett rekreativstråk, och via stråket kan även motionsslingor längre västerut nås. Eftersom Rönne å endast kan passeras på ett visst antal begränsade platser, fungerar stråket för oskyddade trafikanter även som en genväg mot kusten samt stationsområdet.

Det finns ett stort antal platser för idrott och rekreation i direkt angränsning till detaljplaneområdet såsom tennishall, idrottshall, båtklubb, bryggor och scoutstuga. Det finns möjlighet till lek i de angränsande skogsmiljöerna utmed sträckan. Cirka 300 meter nedströms planområdet finns Ängelholms rodd- och kanotklubbs anläggning.

Norr om planområdet har det påbörjats ett arbete för att göra Rönne ås södra strandkant mer tillgängligt och attraktivt för allmänheten. Projektet är en del av det så kallade Ängelholmspaketet (se beskrivning under kapitel 2.1). Ett tidigare inhägnat växthus har tagits bort och en gångstig har anlagts mellan Pyttebron och båthusen. Längs stigen, intill Rönne å, har det anordnats grillplats och utsiktsplatser vilket har skapat nya värden för närrekreation.

Befintlig gång- och cykelväg längs med Rönne å ingår även i ett skyltat cykelstråk, Lergöksrundan. En vandringsled, den så kallade "Ottos runda", går längs med åns strandzon på den södra sidan av Pyttebron.

Sammanfattningsvis kan sägas att de rekreativa värdena som finns inom planområdet främst är kopplade till vegetationen längs med stråket och strandzonen, närheten till ån samt möjligheten till rofylldhet och återhämtning. De enskilda rekreativa värdena är inte unika, men dess kombination och tätortsnära läge ger dem tillsammans ett högt lokalt värde.

6.3.3 Nollalternativets påverkan

Inom planområdet finns det möjligheter till fortsatt utveckling för den fastighet som tidigare innehöll växthus. Det skulle kunna tillföra målpunkter och kvalitéer i planområdets närhet och därmed öka områdets attraktion. Kommunen har nyligen startat upp ett arbete med att planlägga denna fastighet med syfte att främja friluftslivsvärden.

De nya bostäder som föreslås uppföras inom stationsområdet bedöms kunna öka användningen av de tätortsnära grönområdena.

Nollalternativet bedöms därmed medföra positiva konsekvenser för friluftslivet.

6.3.4 Detaljplaneförslagets påverkan

Två riksintressen för friluftsliv berörs av planförslaget, Bjärekusten-Skälderviken och Rönneå.

Riksintresseområdet Bjärekusten-Skälderviken är ett långsträckt område som ligger mellan Utvälinge och Båstad och som vid Ängelholm även omfattar Kronoskogen. Det område som berörs av detaljplaneförslaget ligger i riksintressets utkant och utgörs av en mindre sträcka norr om Reningsverksvägen. Det berörda området ligger nära Rönne å, men används idag inte som rekreationsområde och innehåller inte några av riksintressets kärnområden, vilket innebär att de negativa effekterna av detaljplanen blir begränsade. De negativa effekterna består till största delen av arealbortfall. Då de rekreativa värdena av riksintresset i denna del bedöms vara låga och inga kärnområden berörs, och då intrånget i riksintresseområdet är begränsat, bedöms de negativa konsekvenserna som små.

Riksintresseområdet Rönne å är cirka åtta mil långt, och går både genom Ängelholms tätort och ut på landsbygden. Detaljplaneförslaget medför intrång i riksintresseområdet vid Pyttebron över Rönne å samt öster om korsningen med Reningsverksvägen, där den nya vägen kommer att gå i direkt anslutning till ån. Planförslaget bedöms inte påverka tillgängligheten till Rönne å och årummet. Den negativa påverkan på riksintresseområdet bedöms främst utgöras av en ökad bullerpåverkan från trafik längre västerut jämfört med nollalternativet, vilket kan påverka upplevelsen av årummet negativt. Sträckan genom Ängelholms tätort är dock redan idag bullerpåverkad, varför viss störning redan finns inom riksintresset. Detaljplanen bedöms lokalt medföra negativa konsekvenser, dock bedöms dessa som små.

I anslutning till planområdet finns regionala rekreationsintressen i form av Hembygdsparken och grönstråket runt Rönne å. Detaljplaneförslaget kommer att beröra Hembygdsparken, inte genom fysiskt intrång, men genom ökade bullernivåer på de delar som ligger närmast den planerade nya vägen, vilka kan påverka upplevelsen i denna del av parken negativt.

Den bullerutredning som har upprättats inom ramen för föreliggande detaljplan omfattar inte Hembygdsparken. Utifrån redovisade värden där den föreslagna, nya vägen ligger som närmast Rönne å, bedöms nivåerna uppgå till, eller vara lägre än, 50–55 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad. Eftersom bullervärden minskar med ökade avstånd bedöms därmed nivåerna inom Hembygdsparken vara som högst 55 dBA ekvivalentnivå. Detta innebär att de nivåer som Naturvårdsverket anger ska eftersträvas inom rekreationsområden i tätort inte överskrids. Då rekommenderade gränsvärden för rekreationsområden i tätort inte antas överskridas, bedöms planförslaget medföra små negativa konsekvenser för Hembygdsparken.

Planförslaget medför att grönstråket runt Rönne å minskar då en del vegetation kommer att behöva tas ner då den nya vägen byggs. Möjligheten att skapa en grön korridor utmed ån kommer dock att finnas kvar på delar av sträckan, men inte på den delsträcka där vägen ligger i direkt anslutning till Rönne å. Det kommer vara fortsatt möjligt att vandra och paddla utmed ån,

även om upplevelsen kommer att vara förändrad från en parklik miljö till en stadsmiljö. Bullernivåerna kommer att variera inom den yta som i översiktsplanen är utpekad som grönstråk, från cirka 65–70 dBA ekvivalentnivå nära den nya vägen, till cirka 45–50 dBA där åstranden ligger som längst från vägen. Eftersom delar av grönstråket längs med Rönne å kommer att behöva tas ned och den totala upplevelsen av rekreatiomsområdet förändras av den nya vägen, bedöms måttliga negativa effekter uppstå.

Promenadstråket mellan Pyttebron och Havsbadsvägen har lokalt ett högt rekreativvärde för de människor som bor och verkar i dess närhet. Planförslaget medför att ytan för närrekreation minskar när den nya vägen byggs i området. Den nya vägen kommer att utgöra en barriär till målpunkterna utmed ån samt grönområdet utmed åns norra sida. Möjligheten att ta sig till målpunkterna utmed planområdet och motionsspår längre västerut kommer att finnas kvar efter det att den nya vägen har byggts, eftersom både bilväg och gång- och cykelväg planeras och säkerställs i detaljplanen. Den känsla och möjlighet av rofylldhet, relativ tystnad och möjlighet till en kort återhämtning, kommer att bytas ut mot en trafikerad miljö som kräver den oskyddade trafikantens uppmärksamhet, och som dessutom är bullerpåverkad av fordonstrafik. I området där det tidigare fanns ett växthus visar bullerberäkningarna att de ekvivalenta ljudnivåerna uppgår till mellan 45 och 65 dBA ekvivalentnivå, beroende på avstånd från den nya vägen.

Även om tillgängligheten till rekreativsmöjligheterna fortsatt komma att vara hög, bedöms den nya vägen medföra en barriäreffekt eftersom passager över vägen sannolikt endast kan ske på vissa utpekade platser. Den nya vägen medför att upplevelsen och kvalitén av att vistas utomhus i området försämras av trafik och trafikbuller. Upplevelsen av ett rekreativstråk kommer att försvinna. Detaljplanen bedöms medföra måttligt till stora negativa konsekvenser för rekreation och friluftsliv på den lokala nivån.

6.3.5 Åtgärder som regleras i detaljplanen

Över Rönne å föreslås en ny bro. Detta säkerställs på plankartan med bestämmelse "W₁, Öppet vattenområde där bro får uppföras till en brohöjd på 7,5 meter".

Inom yta för park mitt emot idrottshallen skyddas större träd genom bestämmelsen "Träd₁, Trädet får endast fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk".

Inom yta för park utmed den nya vägens norra sida ska gång- och cykelvägen ligga inom parkområdet. Det säkerställs på plankartan genom bestämmelsen "Gång- och cykelväg, Gång och cykelväg ska finnas".

6.3.6 Förslag till övriga åtgärder

För friluftslivet är det viktigt att bron över Rönne å utformas så att möjligheten att röra sig längs åns stränder, över ån och under den på vattnet, bibehålls. En lägre bro skulle exempelvis annars kunna påverka vilken typ av båtar

som kan ta sig under den. För att mildra den nya vägens barriäreffekt bör passager tvärs vägen föreslås på lämpliga ställen.

Genom att bevara en del av de höga träd som finns utmed sträckan och planera för fortsatt växtlighet kring den nya vägen finns möjlighet att bibehålla lite av den skogliga känslan, även om vägen blir mer trafikerad.

6.3.7 Sammanfattande bedömning

Planförslaget bedöms medföra små konsekvenser för riksintressena, små till måttliga för de regionala intressena och måttliga till stora negativa konsekvenser för de lokala värdena för rekreation och friluftsliv.

Detaljplaneförslaget bedöms sammantaget medföra måttligt negativa konsekvenser för rekreation och friluftsliv.

7 Alternativens bidrag till måluppfyllelse av miljömål

7.1 Nationella miljömål

Sveriges riksdag har beslutat om 16 miljö kvalitetsmål. Miljö kvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Till varje miljö kvalitetsmål finns ett antal preciseringar som ska konkretisera innebörden av målet.

Av de 16 miljömålen har ett bedömts vara relevant för detta projekt och det är miljömålet God bebyggd miljö.

God bebyggd miljö

Riksdagens definition av miljömålet: "Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas."

Målet god bebyggd miljö innehåller många olika delar. Det handlar exempelvis om en hållbar samhällsplanering, en infrastruktur som tar hänsyn till människors behov, klimatpåverkan, natur- och kulturmiljö mm, säkra och effektiva gång- och cykelvägar, natur- och grönområden i närhet till bebyggelsen, bevara kulturella värden, ger skönhetsupplevelser, variation och trevnad och hushållning med resurser.

Nollalternativet:

Nollalternativet innebär att trafiken ökar på de centrumnära gatorna, vilket kan leda till minskade kvaliteter i form av trängsel och minskad trafiksäkerhet. Tillgängligheten till det lilla området med tätortsnära natur är god och området medför variation och en omväxling till de trafikerade gatorna i staden.

Planförslaget:

För att möjliggöra utbyggnad av bostadsområden i denna del av staden har bedömts att en ny trafiksäker väg behöver byggas. Planalternativet leder till avlastning av de centrumnära gatorna vilket i sin tur leder till minskad trängsel, förbättrad trafiksäkerhet och sänkta bullernivåer i dessa områden. Tillgängligheten till nya bostadsområden och havet på den västra sidan av Rönne å blir bättre. Den nya vägen kommer att gå igenom ett tätortsnära grönstråk och föra in buller i ett tidigare relativt ostört område. Detaljplanen medför säker infrastruktur till nya bostadsområden men kommer ta resurser i anspråk för att bygga.

Sammantaget medför detaljplanen både positiva och negativa konsekvenser på målet. Att få bort trafik från centrumnära gator innebär positiva värden i de områdena, medan tillkomsten av en ny väg innebär negativ påverkan i ett relativt ostört område som uppfattas som ett rekreationsstråk och även går genom tätortsnära natur.

8 Samlad bedömning av miljöpåverkan

8.1 Detaljplanens miljökonsekvenser

Ängelholms kommun har fattat beslut om att detaljplanen bedöms medföra en betydande miljöpåverkan på miljön, människors hälsa och säkerhet eller hushållningen med mark, vatten och andra resurser. Det innebär att en miljöbedömning ska genomföras och att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska upprättas enligt 6 kap. 11 § miljöbalken. Följande aspekter har bedömts kunna medföra en betydande miljöpåverkan; stadsbild, buller och rekreation. Övriga aspekter beskrivs i planbeskrivningen.

Nedanstående tabell sammanfattar de konsekvenser som bedöms uppstå av föreslagen planläggning. Åtgärder har i vissa fall hanterats inom ramen för detaljplanen och några är förslag till åtgärder som kommer att hanteras vidare i planeringsprocessen.

Tabell 6. Sammanfattning av bedömda konsekvenser samt jämförelse mellan detaljplaneförslaget och nollalternativet.

Aspekt	Nollalternativet	Planförslaget
Buller	Små negativa	Måttligt negativa
Stadsmiljö	Positiva	Stora negativa
Rekreation och friluftsliv	Positiva	Måttligt negativa

Nollalternativet innebär att stråket mellan Pyttebron och Havsbadsvägen även fortsättningsvis kommer att vara bilfritt och det finns möjlighet att utveckla värden för rekreation och friluftsliv utmed detta. Trafiken på omgivande vägnät kommer öka och leda till något förhöjda bullernivåer för boende utmed dessa gator. Sammantaget bedöms nollalternativet medföra små negativa konsekvenser med anledning av lite ökade bullernivåer, och

positiva konsekvenser med avseende på stadsbild samt rekreation och friluftsliv.

Detaljplaneförslaget medför att trafik omfördelas från Havsbadsvägen, Nybrogatan och de södra delarna av Storgatan och Östergatan till den nya vägen. Trafiken leds in i ett tidigare bilfritt område, där stadsbilden förändras när träd och annan vegetation försvinner. Bullernivåerna minskar utmed de gator där trafikflödena minskar och ökar i anslutning till den nya vägen. Vägnära bullerskyddsåtgärder i form av skärmar föreslås, vilka även påverkar stadsbilden och kan fungera som visuella skärmar mellan vägen och omgivande bebyggelse. Den känsla och möjlighet av rofylldhet och relativ tystnad som kunnat upplevas i promenadstråket byts ut mot en trafikerad miljö som är bullerpåverkad av fordonstrafik. Upplevelsen och kvalitén av att vistas utomhus i området försämras. Detaljplaneförslaget bedöms medföra måttligt negativa konsekvenser rekreation, friluftsliv och buller, och stora negativa konsekvenser på stadsbilden.

8.2 Överenskommelse med miljöbalken

8.2.1 Allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens 2 kap. beskrivs de allmänna hänsynsreglerna. Syftet med bestämmelserna är framförallt att förebygga negativa effekter på människors hälsa och på miljön. De innebär bland annat att den som är ansvarig ska ha den kunskap som behövs, välja lämplig plats för åtgärden, vidta åtgärder eller begränsningar om det finns risk för skada eller olägenhet, använda bästa produkt och teknik samt att hushålla med råvaror och energi.

Kommunen har i sin Trafikplan utrett alternativa lokaliseringar och genom detaljplaneprocessen med tillhörande utredningar har hänsyn tagits till värdena på plats vid utformningen av detaljplanen. Detaljplanen bedöms vara förenlig med de allmänna hänsynsreglerna.

8.2.2 Hushållningsprinciperna

Miljöbalkens grundläggande och särskilda hushållningsregler 3 och 4 kap. miljöbalken ska tillämpas.

I miljöbalkens 3 kap. anges att mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpande med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde ska ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning. Mark- och vattenområden som är särskilt känsliga från ekologisk synpunkt ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön. Områden som är av riksintresse för naturvården, kulturmiljövården eller friluftslivet ska skyddas mot påtaglig skada.

Delar av planområdet omfattar Rönne å, som utgör riksintresse för naturmiljö enligt 3 kap. miljöbalken. Detaljplanen bedöms inte påverka riksintresseområdet då det berörda området inte omfattas av områdets kärnvården eller är av betydande vikt för fridlysta arter.

Detaljplanen berör även två områden som utgörs av riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap. miljöbalken, Bjärekusten-Skalderviken och Rönne å.

Planförslaget bedöms inte påverka några av de kärnområden som finns inom riksintresseområdet, och de rekreativa värdena av riksintresset i denna del bedöms vara låga. Intrånget är även begränsat och består till största delen av arealbortfall. För Rönne å bedöms den negativa påverkan främst bestå av en ökad bullerpåverkan. Dock är riksintresseområdet redan idag bullerpåverkat. Mot bakgrund av ovanstående resonemang bedöms de negativa konsekvenserna på riksintresseområdena för rekreation och friluftsliv som små, och ingen påtaglig skada bedöms uppstå.

Detaljplanen ligger även inom riksintressen för flyget (hinderfria ytor) och totalförsvaret (influensområde för väderradar). Byggande av en väg kommer inte påverka dessa riksintressen. Detaljplanen berör inga riksintressen enligt 4 kap. miljöbalken.

8.2.3 Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt styrmedel som regleras i 5 kap. miljöbalken. En miljö kvalitetsnorm ska ange de föroreningsnivåer eller störningsnivåer som människor kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse eller som miljön eller naturen kan belastas med utan fara för påtagliga olägenheter. För närvarande finns miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet, vattenförekomster, fisk- och musselvatten och buller. Miljö kvalitetsnormerna för buller är inte tillämpbara i tätorter under 100 000 invånare.

Den aktuella sträckan av Rönne å ingår i vattenförekomsten Rönne å: Rössjöholmsån - Hunserödsbäcken (SE623915-131881) (VISS, 2020). Antagna miljö kvalitetsnormer är god ekologisk status år 2027 och god kemisk ytvattenstatus (med undantag för bromerade difenyleter samt kvicksilver och kvicksilverföreningar). Vattenförekomstens nuvarande statusklassning är måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Bedömningen av måttlig ekologisk status baseras på provtagningar som visar att ån är påverkad av övergödning. Miljö kvalitetsnormen är satt till år 2027 eftersom det bedöms vara tekniskt omöjligt att uppnå god ekologisk status med avseende på näringsämnen till år 2021 eftersom en eller flera vattenförekomster uppströms har tidsundantag till år 2027.

Planförslaget kommer medföra förändringar i konstruktionen av Pyttebron. Det kan även bli aktuellt med förstärkningsåtgärder i form av någon typ av stödmur på en sträcka öster om korsningen med Reningsverksvägen, där vägen ligger nära ån. Utformningen av eventuella åtgärder kommer bestämmas genom en mer detaljerad geoteknisk undersökning samband med projektering. Utformningen av bron kommer att utgå från målsättningen att möjligheterna att nå miljö kvalitetsnormerna inte motverkas.

Förändringar av den fysiska miljön vid Rönneås stränder berör kvalitetsfaktorer kopplat till hydromorfologi. Detta innefattar kvalitetsfaktorerna konnektivitet, hydrologisk regim och morfologiskt tillstånd.

Planförslaget bedöms inte medföra påverkan på kvalitetsfaktorerna hydrologisk regim eller konnektivitet, eftersom ingen påverkan kommer ske på åfårens form eller vattnets flöde. Vad gäller morfologiskt tillstånd (nuvarande status god) kan vattendragsfårens kanter påverkas genom de

fysiska förändringar som brons konstruktion och eventuella stabilitetsåtgärder medför. Detta gäller i så fall en mycket liten del av vattenförekomstens hela sträcka (vars sammanlagda längd är 12 km).

Befintlig vegetation i åfårans kanter kommer även till viss del att kunna bevaras vilket mildrar påverkan. Detaljplaneförslaget bedöms därför inte medföra någon negativ påverkan på den samlade bedömningen av vattendragets morfologiska tillstånd, och därigenom inte heller på hydromorfologin eller den samlade bedömningen av Rönneås ekologiska status.

Detaljplanen bedöms inte motverka uppfyllandet av fastställda miljö kvalitetsnormer (se även kap. 3.1.2 Sakmässig avgränsning).

9 Fortsatt arbete och uppföljning

När en plan har genomförts ska den beslutande myndigheten eller kommunen enligt 6 kap. 18 § miljöbalken "skaffa sig kunskap om den betydande miljöpåverkan som planens genomförande faktiskt medfört". Detta ska göras för att myndigheten eller kommunen "tidigt ska få kännedom om sådan betydande miljöpåverkan som tidigare inte identifierats så att lämpliga åtgärder för avhjälpande kan vidtas".

Det är viktigt att notera att det är både den förutsedda och den oförutsedda betydande miljöpåverkan som ska följas upp. Enligt lagstiftningen ska därför en MKB innehålla en redogörelse för "de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför" (6 kap. 12 § miljöbalken).

I kapitel 6.1.5, 6.2.5 och 6.3.5 redogörs för olika skadeförebyggande åtgärder under respektive miljöaspekt. Uppföljningen av detaljplanens betydande miljöpåverkan bör dels utvärdera utfallet av den beskrivna miljöpåverkan, dels i vilken mån föreslagna åtgärder genomförts i senare skeden.

De bullerberäkningar som utförts baseras på vissa förutsättningar, bland annat den planerade vägens profil, vilken inte är fastställd i plan. Beräknade bullernivåer bör därför följas upp. För att genomföra bullerskyddsåtgärder på befintliga fastigheter krävs överenskommelse med respektive fastighetsägare.

10 Prövningar enligt miljöbalken

10.1 Strandskydd

Strandskydd kommer inte inrättas i områden som planläggs för gata eller kvartersmark, vilket det krävs dispens för. I miljöbalken 7 kapitlet 18c§ anges skäl för att få dispens från strandskyddet.

1. redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften,
2. genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen,
3. behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området,
4. behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området,
5. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området, eller
6. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett annat mycket angeläget intresse.

I planförslaget föreslås att strandskyddet upphävs inom allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap markerade som GATA och P-plats.

Genomförandet av föreliggande detaljplaneförslag prövas enligt punkt 5 behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området. En lokaliseringsutredning har utförts som visat att vald ny vägdragning på bästa sätt uppfyller de övergripande mål kommunen har satt upp i den avsiktsförklaring man har formulerat för att utveckla trafiken och stadsmiljön i Ängelholm så att den blir långsiktigt hållbar.

Planförslaget innebär att strandskydd fastställs för ytor som planläggs som PARK och NATUR samt vattenområden. De äldre planerna (B40, B46 och B240) som främst är de som ligger inom 100 m från Rönne å anges inget specifikt strandskydd. Detta innebär att detaljplanen likt nollalternativet inte specifikt skyddar området inom 100 m från Rönne å från exploatering.

Allmänheten kommer fortsättningsvis garanteras tillträde till hela planområdet.

Planförslaget bedöms inte försämra livsbetingelserna för någon känd hotad flora och fauna i området.

10.2 Tillstånd för vattenverksamhet

Byggnad av ny bro samt uppförande av nya eller förstärkning av befintliga erosionsskydd kan medföra arbete i vatten. Arbeten som bedrivs inom ett vattenområde, det vill säga ett område som ligger under vatten vid högsta högvatten, är att betrakta som vattenverksamhet. För all vattenverksamhet gäller generell tillståndsplikt enligt 11 kap 9 § miljöbalken (MB) och prövning sker i miljödomstol. Från och med den 15 maj 2007 omfattas vissa vattenverksamheter av anmälningsplikt enligt förordning (1998:1388) om vattenverksamhet. Anmälan ska göras till Länsstyrelsen som är tillsynsmyndighet.

11 Medverkande

I arbetet med att redovisa och bedöma projektets påverkan har följande personer deltagit, se Tabell 7.

Tabell 7. Medverkande konsulter i projektet samt deras utbildning och erfarenhet.

Sakområde	Ansvarig konsult	Utbildning	Erfarenhet
Uppdragsansvarig	Jessica Gilbertsson	M.Sc. Biologi med inriktning naturvård samt MKB	Jessica arbetar som miljökonsult med olika typer av ekologiska utredningar samt MKB och tillståndsfrågor sedan 2002.
Buller samt rekreation och friluftsliv	Åse Pettersson	Civ. Ing. Väg- och vattenbyggnad, M.Sc.	Åse har arbetat med miljöfrågor kopplade till infrastrukturprojekt i drygt 20 år och bland annat tagit fram förstudier och MKB:er till vägplaner sedan 2004.
Stadsbild	Siv Degerman	Landskapsarkitekt M.Sc. LAR/MSA	Siv är landskapsarkitekt och har arbetat med olika landskapsanalyser, planerings- och gestaltungsfrågor sedan 1993.
Ytvatten och naturmiljö	Malin Stensson	M.Sc. Miljövetenskap med inriktning naturvård	Malin arbetar som konsult med olika typer av ekologiska utredningar samt MKB och tillståndsfrågor sedan 2018.
Granskare	Jessica Andersson	Planarkitekt	Jessica arbetar som konsult med fokus på MKB för planläggning och infrastruktur sedan 2000.

12 Referenser

- Naturvårdsverket, 1996. Den nordiska beräkningsmodellen för buller från vägtrafik, Naturvårdsverkets rapport 4653.
- Naturvårdsverket, 2006. Regionala och kommunala friluftspaner - Inledande metodstudie i Uppsala län, rapport 56125.
- Naturvårdsverket, 2013. Nationell samordning av omgivningsbuller. Redovisning av arbetsgruppen "Gemensamma definitioner och begrepp", godkänd av styrgruppen 2013-05-31, reviderad 2016-10-05
- Ramböll, 2011. Komplettering av trafikplanen för Ängelholm, 2011-06-20.
- Ramböll, Trafikflöden Pytteleden 2037 och Trafikflöden Bas 2037
- Sweco, 2020. Bullerutredning Klippanvägens förlängning, Ängelholm 3:28 m fl., version 2,1, 30 september 2020.
- Sweco, 2020, PM Trafikutredning Klippanvägens förlängning, 2020-05-20.
- Tyréns, 2011. Idéstudie Förbindelse över Rönne å, november 2011.
- Ängelholms kommun, 1987. Bevaringsprogram, Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och miljö, Del II Ängelholms kommun, utom centrala staden, Områdespresentation, Del II Skälderviken, Ängelholm (utom centrala staden), Rebbelberga.
- Ängelholms kommun, 2011. Trafikplan för Ängelholm 2011–2020, 2011-01-31, rev 2012-01-18.
- Ängelholms kommun, 2010. Trädplan för Ängelholm.
- Ängelholms kommun, Översiktsplan 2035, antagen av kommunfullmäktige 28 augusti 2017.
- Ängelholms kommun, 2020. Checklista undersökning Detaljplan för Ängelholms 3:28 m fl. 2020-01-20, reviderad 2020-09-22.
- Hemsidor:
- Naturvårdsverket, 2020. Riktvärden för buller från vägar och järnvägar vid nybyggnationer, <https://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning/Buller/Buller-fran-vagar-och-jarnvagar-nybyggnation/>
- VISS (Vatteninformationssystem Sverige), 2020. Rönne å: Rössjöholmsån-Hunserödsbäcken. <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA53740837>
- Ängelholms kommun: www.angelholm.se

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi verkar på våra lokala marknader med stöd av global expertis. Som tekniska experter och strategiska rådgivare har vi tillgång till ingenjörer, tekniker, naturvetare, planerare, utredare och miljöspecialister liksom professionella projektörer, konstruktörer och projektledare. Vi erbjuder hållbara lösningar inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Med drygt 39 000 medarbetare på 500 kontor i 40 länder medverkar vi till en hållbar samhällsutveckling. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare. wsp.com

WSP Sverige AB
Box 714
251 07 Helsingborg
Besök: Bredgatan 7

T: +46 10 7225000
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
wsp.com

