



Chefsstrateg
Lena Åström
468152
lena.astrom@engelholm.se
Datum: 2022-02-10

Regeringskansliet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringen.se

Yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033, dnr I2021/02884

Medlemskommunerna i Familjen Helsingborg har beretts möjlighet att yttra sig över Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Ängelholms kommun yttrande baseras på Familjen Helsingborgs prioriteringar för infrastruktur och kollektivtrafik. I bilaga redovisas därför också en objektspecifik jämförelse mellan förslaget till nationell plan och Familjen Helsingborgs prioriteringar. Yttrandet baseras också på de tidigare ställningstagande som Region Skåne och Greater Copenhagen gjort kring infrastrukturens utveckling i Öresundsregionen.

Bakgrund

Trafikverket har fått i uppdrag av staten att upprätta en ny nationell plan för transportsystemet för perioden 2022–2033. Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar är de transportpolitiska målen, regeringens proposition Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) och riksdagens beslut med anledning av densamma (bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409) samt regeringens direktiv. Planförslaget bygger också på Trafikverkets kunskap om samhällsutvecklingen och behov i transportsystemet.

Trafikverket har strävat efter att skapa öppenhet om förutsättningarna för planen och dess utveckling och innehåll, och planförslaget har tagits fram i dialog med berörda aktörer. Hearingar, dialoger och samråd har genomförts i olika skeden av processen. De löpande kontakterna med omvärldens aktörer har främst skett via Trafikverkets regioner och i olika samverkansgrupper.



Den nationella planen för transportinfrastrukturen beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Planen omfattar i huvudsak:

- Drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar.
- Investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar.
- Åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan.
- Medel till forskning och innovation.

Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen uppgår till 799 miljarder kronor för perioden 2022–2033. Medlen fördelas enligt följande:

- 165 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande (drift, underhåll och reinvesteringar) av statliga järnvägar.
- 197 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande av statliga vägar, inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar.
- 437 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet. Av dessa anger regeringen i direktivet att 107 miljarder kronor bör avsättas till nya stambanor för höghastighetståg, och 42 miljarder kronor till länsplanerna.

Jämfört med den gällande planen för 2018–2029 innebär anslagen till vidmakthållande av vägar och järnvägar en ökning med 13 procent respektive 25 procent (uttryckt i fasta priser). Anslaget till utveckling av transportsystemet innebär en ökning med 25 procent jämfört med den gällande planen.

Remissperioden gäller från 2021-11-30 till 2022-02-28 och planen fastställs av Regeringen under våren/sommaren 2022.

Synpunkter från Familjen Helsingborg **Övergripande synpunkter på planförslagets innehåll och prioriteringar**

I bilaga redovisas en objektsspecifik jämförelse mellan förslaget på nationell plan och Familjen Helsingborgs prioriteringar för infrastruktur och kollektivtrafik.



Kort sammanfattning

De synpunkter som Familjen Helsingborg särskilt vill trycka på är:

- att utbyggnaden av dubbelspår på Västkustbanan Maria - Helsingborg C behöver tidigareläggas och vara fullt finansierad inom planperioden 2022–2033.
- att utbyggnaden av ny stambana Hässleholm-Lund finansieras utanför den nationella planen för att inte tränga undan andra angelägna åtgärder.
- att Skånebanan byggs ut enligt plan och med god kvalitet ansluter till ny stambana i Hässleholm.
- att en lokaliseringsutredning av en fast HH-förbindelse genomförs.
- att det behövs akuta insatser utifrån 4-stegsprincipen på de högtrafikerade delarna av E6 Vellinge-Helsingborg och att situationen på vägavsnittet pekas ut som en brist i planen.
- att kostnadsökningar i nationella planen behöver hanteras och minskas.
- att situationen kring hamnen i Helsingborg pekas ut som en brist i planen.

Infrastrukturen är viktig för utvecklingen inom Familjen Helsingborg

Utvecklingen av transportinfrastrukturen är nära sammankopplat med arbetet mot en hållbar samhällsutveckling, inklusive kollektivtrafik och tillgängligheten för näringsliv och arbetsmarknad. Alla resor är viktiga, oavsett om de sker i staden eller på landsbygden och oavsett vilket trafikslag som används. En övergripande helhetssyn är nödvändig, utifrån ett hela resan-perspektiv. Syftet är att skapa en god livsmiljö för alla och i hela Skåne. I ”Familjen Helsingborgs prioriteringar för infrastruktur och kollektivtrafik” görs en delregional konkretisering av hur de övergripande målen för transportinfrastruktursystemet i Skåne ska kunna nås.

Strukturplanen för Familjen Helsingborg har som utgångspunkt att utveckla kollektivtrafiknära bebyggelse och verksamheter - en princip som funnits länge och som också kopplar till ambitionerna i arbetet med den skånska regionplanen. Detta har bland annat konkretiserats i Familjen Helsingborgs prioriteringar för infrastruktur och kollektivtrafik, där en övergripande målsättning är att binda samman huvudtätorterna i delregionen och i vårt omland. Vi ser att förslagen på länsplan och nationell plan i stort stärker detta, men att många åtgärder dröjer alldeles för länge eller saknas.



Oroande kostnadsfördyringar

Den nationella planen för transportinfrastruktur bygger till stor del på regeringens direktiv att nu gällande plan i första hand ska fullföljas. Detta innebär att utrymmet för nya investeringar är begränsat eftersom flera utpekade objekt i nuvarande plan endast delvis är fullt finansierade. Utöver detta så har kostnaderna för investeringarna i gällande plan ökat med ca 80 miljarder. Sammanlagt innebär detta att den gällande planens utpekade satsningar i sin helhet inklusive fördyringar (totalt 460 miljarder) överstiger det angivna utvecklingsanslaget på 437 miljarder. Därför undersöker Trafikverket kostnadsbesparingar, etappindelningar samt förskjutning av projekt. Vi ser kostnadsökningen som en mycket oroande utveckling generellt och i synnerhet eftersom det drabbar viktiga investeringar i/runt Helsingborg och i Skåne.

Västkustbanan genom Helsingborg

En konsekvens av planförslagets förutsättningar enligt ovan är att Trafikverket föreslår att investeringar i Västkustbanan på sträckan Maria-Helsingborgs C skjuts framåt i tiden. Gällande plan redovisar en möjlig byggstart åren 2027-2029. Nu försenas byggstarten ytterligare och i planförslaget kan en byggstart tidigast antas år 2031. Det är mycket olyckligt och oroväckande att åtgärdandet av sista flaskhalsen längs Västkustbanan försenas ytterligare. Det är därmed ett faktum att det sannolikt passerat nästan 50 år från beslutet att bygga ut Västkustbanan till dubbelspår innan det står helt färdigt och potentialen i samtliga investeringar kan nyttjas fullt ut. Det är därför oerhört viktigt att komma igång så fort som möjligt med lokaliseringsutredningen för projektet.

Västkustbanan 250km/h

Trafikverket föreslår en påbörjan av uppgradering av Västkustbanan till 250 km/t på sträckan Lund – Göteborg - Öxnered. Full nytta av uppgraderingen uppnås dock först när Västkustbanan har dubbelspår i hela sin sträckning. Det är viktigt att samordna denna satsning med att bygga bort återstående flaskhalsar och genomföra åtgärder som ökar kapaciteten så att restiderna minskar samtidigt som robustheten ökar. Vi ser att denna satsning borde prioriteras högre. Västkustbanan är pulsådern i ett stråk med stark tillväxt, men där stora potentialer och nyttor även i och med planförslaget inte kan utnyttjas fullt ut. I relation till kostnaderna för nya stambanor är åtgärderna som krävs små, varför också nyttorna per satsad krona är stora.



En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör

En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör är av största vikt för Helsingborg, Familjen Helsingborg, Skåne och hela Greater Copenhagen. Förbindelsen har också en nationell nytta för svensk handel i och med förbättrad tillgänglighet med kontinenten och en ökad redundans för transportererna genom Öresundsregionen. Planförslaget redovisar en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör som en brist. Planförslaget redovisar dock varken förslag till nästa steg eller en finansiering för detta. Vi tolkar detta som att finansiering av en fast förbindelse kan lösas utanför anslagen för nationell plan för transportsystemet.

Skånebanan

I gällande plan finns åtgärder planerade på Skånebanan som också återfinns i förslaget 2022-2033. Vi ser dock att Skånebanan under en längre tid inte fått det fokus som behövs för att skapa robusthet, utveckla trafiken och fånga de nyttor som finns. Många av de planerade åtgärderna har flera gånger senarelagts. Vi förutsätter nu att åtgärderna (som också medfinansieras lokalt, exempelvis av Klippans kommun där det finns avtal kring lokala åtgärder) fullföljs enligt planerat. Snabbare förbindelser på banan behöver inte invänta ankomsten av ny stambana i Hässleholm. Banan bör pekas ut som en brist utifrån inriktningarna och tänkt trafikutbud i den skånska persontågsstrategin. Restiderna mellan arbetsmarknaderna Helsingborg – Hässleholm/Kristianstad är alldeles för långa, men samtidigt förhållandevis enkla att åtgärda. Då ny stambana byggs bör definitivt Skånebanan ha en sådan standard att den möjliggör utveckling av den regionala tågtrafiken. Då kan nyttan av den gigantiska satsningen som nya stambanor innebär nyttiggöras fullt ut, även för städer och orter på anslutande banor.

Trimningsåtgärder

I förslaget föreslås 42 miljarder läggas på trimnings- och miljöåtgärder som kostar mindre än 100 miljoner (vilka då inte behöver namnges och beslutas av regeringen). Mindre åtgärder och insatser är ytterst viktiga för att kunna möta uppkomna behov och åtgärda smärre brister, vilka dessutom ofta ger goda effekter i transportsystemet i förhållande till deras kostnad. Även den regionala planen har ramar för motsvarande åtgärder. Det är viktigt att tågtrafikens utveckling och infrastrukturen utvecklas ömsesidigt, och här kan trimningsåtgärderna spela en



viktig roll. I Nordvästskåne och Skåne, finns flera exempel på åtgärder som är aktuella som trimningsåtgärder eller skulle kunna bli. Bland annat spår- och vägsystemet kring Helsingborg och spår för ökad vändmöjlighet för Pågatåg i Båstad.

Steg 1 och 2-åtgärder

I den skånska regionala planen avsätts 2 miljoner till steg 1 och 2 åtgärder fördelat på 12 år, vilket är långt ifrån tillräckligt. Den nationella planen har inga ramar alls för detta. Här bör Region Skåne och Trafikverket verka för att få ett ökat uppdrag att arbeta med påverkansarbete för ett mer hållbart resande vilket borde ligga till grund för en större pott för detta fördelat över planperioden. Ska vi få den överflyttning till hållbart resande som krävs för att nå målen är det av största vikt att Region Skåne och staten genom Trafikverket tar ett större ansvar och arbetar tillsammans med kommunerna för att säkerställa ett mer hållbart resande i framtiden.

Ramlösa station

En satsning som inte redovisas i planförslaget, men som prioriteras högt i Familjen Helsingborg är en utbyggnad av Ramlösa station till fyra spår samt ökad kapacitet Ramlösa-Helsingborg C genom ett tredje spår på sträckan inklusive ökad möjlighet för längre godståg. På längre sikt behövs även en planskildhet mellan Västkustbanan och Skånebanan vid Ramlösa station. Åtgärderna har utretts av Trafikverket som kandidater inför planperioden 2022-2033 och har god nytta för järnvägssystemet i stort.

E6

Sträckan Helsingborg-Malmö längs väg E6 har ett särskilt strategiskt läge för lager- och logistikverksamhet. Under de senaste tio åren har det skett många nyetableringar och utökningar av verksamheter längs väg E6, även upp mot Ängelholm. Ökad e-handel och en ökande globalisering kommer sannolikt förstärka denna trend. Det är positivt att planförslaget fortsatt innehåller satsning på ITS-åtgärder (intelligenta transportsystem) längs väg E6 för ökad trafiksäkerhet och kapacitet. Det är dock viktigt att Trafikverket tillsammans med Region Skåne och kommunerna fortsätter att utreda och stärka framkomligheten och trafiksäkerheten längs väg E6 i enlighet med fyrstegsprincipen. Möjligheten till redundans, d v s alternativa färdvägar vid olyckor på E6 bör också utredas. Vi anser



att steg 3 och 4 åtgärder (bygg om, bygg nytt) är aktuellt i kommande planrevideringar, för sträckan Helsingborg-Malmö samt för trafikplatserna Kropp, Vasatorp och Helsingborg södra.

Vägunderhåll

Planförslagets satsningar på drift och underhåll av statliga vägar är för lågt. Vi ser en risk, precis som Trafikverket själva redovisar, att det leder till successiv nedbrytning av vägnätet samt ökade kostnader i framtiden.

Planförslagets effekter

Beskrivningen av planförslagets effekter är ärlig och transparent, men visar tydligt att planen inte ger de effekter som eftersträvas för att nå uppsatta mål på nationell och regional nivå. Planen bidrar på ett bra sätt till funktionsmålet och hänsynsmålet, men viss tveksamhet kvarstår kring planens effekter på klimat och miljö samt uppsatta mål om framtida färdmedelsfördelning. Planens konsekvensbeskrivning bör utveckla resonemang kring buller och föroreningar. Det är tydligt att planen endast till viss del kan bidra till att uppnå målen och att det krävs andra incitament, styrning och satsningar utanför planens omfattning.

Kommunspecifika synpunkter från Ängelholms kommun

Ängelholm Helsingborg Airport är belägen i Ängelholms kommun och ägs numera av sju kommuner inom Familjen Helsingborg. Ängelholm Helsingborg Airport är strategiskt viktig för näringslivet, arbetstillfällena, fortsatt tillväxt och utveckling. En stor andel arbetsresor sker till Stockholm från flygplatsen, som därför har stor betydelse för vår regions nationella tillgänglighet och välfärd. Det är viktigt att driftsbidrag avsätts för icke statliga flygplatser i länsplanerna, då flera av flygplatserna fått minskat antal resenärer under Corona.

Det är även viktigt att medel avsätts till utbyggnad av fler statliga cykelvägar samt resurser för genomförande av utbyggnaden. I Familjen Helsingborg arbetar vi för säkra och gena cykelförbindelser mellan huvudorterna samt attraktiva leder för rekreativ cykling. I Ängelholms kommun arbetar vi för att öka cyklandet genom bland annat skapa ett kommunövergripande huvudnät som sammanbinder kommunens största tätorter.



I förslaget till nationell plan föreslås att medel till stadsmiljöavtalen upphör efter 2030. Stadsmiljöavtalen behöver utvärderas i sin nuvarande form men vi ser fortsatt att statens satsning på hållbara stadsmiljöer är viktig för att nå de nationella målen. Ett ekonomiskt utrymme bör avsättas för en fortsatt satsning efter 2030 även om det inte sker i samma form som stadsmiljöavtalen.

Med vänlig hälsning
ÄNGELHOLMS KOMMUN

Robin Holmberg
Kommunstyrelsens ordförande



Bilaga - specifika synpunkter på nationella planens prioriteringar

Ängelholms kommun synpunkter tar utgångspunkt i Familjens Helsingborgs gemensamma infrastrukturarbete och Familjen Helsingborgs beslutade prioriteringar för infrastruktur och kollektivtrafik. Vi anser att det är viktigt att se på hela transportinfrastruktursystemet, både det nationella och regionala, inklusive trafikering med tåg och bussar. Nedan görs därför en enklare redovisning av hur förslaget på nationell plan för transportinfrastrukturen. NTP, men även den regionala RTI-planen, stämmer överens med Familjen Helsingborgs prioriteringar.

Fast förbindelse Helsingborg-Helsingör

Vårt mål: Att en fast förbindelse Helsingborg-Helsingör pekas ut i nationell plan för transportsystemet samt att svenska och danska regeringen fattar beslut om fortsatt utredande och genomförande med målsättning om färdigställande senast år 2030.

Utfall RTI/kommentar: Behandlas inte i förslaget på RTI-plan.

Utfall NTP/kommentar: Pekas ut som en brist. Trafikverket behöver inriktning från regeringen att gå vidare. Vi tolkar detta som att finansiering av en fast förbindelse kan lösas utanför anslagen för nationell plan för transportsystemet

Västkustbanan, 250 km/h Oslo-Köpenhamn

Vårt mål: Västkustbanans fortsatta utbyggnad till dubbelspår och anpassning till 250 km/h och att sträckan Göteborg-Oslo fortsätter att rustas upp vilket möjliggör trafikering med nya snabba regionaltåg.

Utfall RTI/kommentar: Behandlas inte i förslaget på RTI-plan.

Utfall NTP/kommentar: Finns med i plan, men fler åtgärder (bl a dubbelspår på hela sträckan) behövs för att större restidvinster ska kunna nås.

Skånebanan, dubbelspår Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad

Vårt mål: Att Skånebanan etappvis förstärks med partiella dubbelspår på sträckan Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad genom utpekande i nationell plan för transportsystemet.

Utfall RTI/kommentar: Dubbelspår delen Hässleholm-Kristianstad samfinansieras i RTI-planen. I beskrivningen av ”Trimningspaket järnväg” framförs dock att fler åtgärder på Skånebanan kan identifieras i samband med bristanalyser. Detta bör pekas ut i RTI-planen så att åtgärdsförslag i linje med behoven utifrån tågstrategin kan utredas.



Utfall NTP/kommentar: Samma åtgärder som enligt gällande plan 18-29. Ingen satsning på dubbelspår Hässleholm-Kristianstad. Avseende åtgärderna i Klippan (inklusive mötesspår, planskild övergång m m) så pågår en kostnadsöversyn. Åtgärderna är över 100 mkr och är en namngiven åtgärd i nationell plan (medfinansierad av Klippans kommun). Det är viktigt att fullfölja ingångna avtal.

Skånebanan, hastighetshöjning Kattarp-Åstorp

Vårt mål: Att en hastighetshöjning längs Skånebanan på sträckan Kattarp-Åstorp pekas ut i nationell plan för transportsystemet.

Utfall RTI/kommentar: Behandlas inte i förslaget på RTI-plan.

Utfall NTP/kommentar: Behandlas inte i förslaget på NTP.

Söderåsbanan, mötesspår Ängelholm-Åstorp

Vårt mål: Att en utbyggnad av mötesspår på Söderåsbanan mellan Ängelholm och Åstorp pekas ut i nationell plan för transportsystemet.

Utfall RTI/kommentar: Behandlas inte i förslaget på RTI-plan.

Utfall NTP/kommentar: Behandlas inte i förslaget på NTP.

Stickspar Båstad station

Vårt mål: Att en utbyggnad av stickspar norr om Båstad station pekas ut i nationell plan för transportsystemet.

Utfall RTI/kommentar: Behandlas inte i förslaget på RTI-plan. Åtgärden är viktig för att säkra befintlig och utvecklad Pågatågstrafik till Båstad (som riskerar att omöjliggöras redan 2024 i och med bristande bankapacitet).

Utfall NTP/kommentar: Behandlas inte i förslaget på NTP. Bör utredas som trimningsåtgärd (om kostnad under 100 mkr).

Kapacitetsåtgärder Ramlösa station

Vårt mål: En utbyggnad av fler plattformar och plattformsspår för resande vid Ramlösa station samt att planskildhet mellan Skånebanan och Väst kustbanan pekas ut i nationell plan för transportsystemet.

Utfall RTI/kommentar: Behandlas inte i förslaget på RTI-plan.

Utfall NTP/kommentar: Inte med i förslaget på NTP. Trafikverket hade dock med åtgärderna (som är analyserade i en teknisk utredning) vid Ramlösa station som möjliga kandidater i nationell plan 22-33.



Kapacitetsåtgärder för Pågatåg i attraktiv och robust halvtimmetrafik

Vårt mål: Att utbyggnad av kapacitetsåtgärderna nedan pekas ut i nationell plan för transportsystemet:

- Söderåsbanan, mötesspår mellan Teckomatorp och Kävlinge.
- Rååbanan, mötesspår i Marieholm.
- Teckomatorp station, utbyggnad till fyra plattformsspår.
- Plattformsutbyggnad till dubbel plattform i Perstorp, Gantofta, Vallåkra och Tågarp.
- Plattformsförlängning till 250m i Barkåkra och Förslöv.
- Stickspår Båstad station

Utfall RTI/kommentar: Behandlas inte i förslaget på RTI-plan. Satsningar på halvtimmetrafik beslutas i ett första steg Trafikförsörjningsprogrammet för Skåne.

Utfall NTP/kommentar: Ingår ej i NTP 22-33. Åtgärd i Gantofta ingår dock i Rååbanan.

Spårväg Helsingborg-Höganäs (på lång sikt)

Vårt mål: På sikt en utbyggnad av regional spårväg i stråket Helsingborg-Höganäs.

Utfall RTI/kommentar: Behandlas inte i förslaget på RTI-plan.

Utfall NTP/kommentar: Behandlas inte i förslaget på NTP.

Väg E6, ökad framkomlighet och trafiksäkerhet

Vårt mål: Att framkomligheten och trafiksäkerheten längs väg E6 på sträckan Helsingborg-Malmö ökas i enlighet med fyrstegsprincipen.

Utfall RTI/kommentar: RTI-planen samfinansierar med 27 mkr för satsningar på ITS-åtgärder (intelligenta transportsystem, dynamiska hastighet, information).

Utfall NTP/kommentar: ITS-åtgärder finns med. Additionskörfält Alnarp-Flädie vid ökad ram 10%.

Väg E6, trafikplats Ängelholm-Helsingborg Airport

Vårt mål: Att en ny trafikplats på väg E6/E20 med anslutning till Ängelholm Helsingborg Airport pekas ut i nationell plan för transportsystemet.

Utfall RTI/kommentar: Behandlas inte i förslaget på RTI-plan. ÅVS-arbete pågår, är i slutskedet.

Utfall NTP/kommentar: Behandlas inte i förslaget på NTP.



Väg 21 Klippan-Hyllstofta

Vårt mål: Att utbyggnad av väg 21 längs sträckan Klippan-Hyllstofta enligt genomförd åtgärdsvalsstudie pekas ut i regional transportinfrastrukturplan alternativt genomförs inom ramen för nationellt bidrag för mötesseparering.

Utfall RTI/kommentar: Projektet kan komma att finansieras som en särskild trafiksäkerhetsåtgärd ur nationell plan. I så fall ligger objektet långt fram i Trafikverkets planering för genomförande under planperioden 2022-2033, vilket är positivt.

Utfall NTP/kommentar: Behandlas inte i förslaget på NTP.

Väg 109 Ekeby-Kågeröd

Vårt mål: Att utbyggnad av väg 109 längs sträckan Ekeby-Kågeröd enligt genomförd åtgärdsvalsstudie pekas ut i regional transportinfrastrukturplan.

Utfall RTI/kommentar: Behandlas inte i förslaget på RTI-plan då endast ÅVS:er genomförda 2018-2022 redovisas. Se särskilt stycke om väg 109 i yttrande.

Utfall NTP/kommentar: Regional väg, behandlas inte i förslaget på NTP.

Väg 111 Höganäs-Helsingborg

Vårt mål: Att framkomligheten och trafiksäkerheten längs väg 111 ökas i enlighet med fyrstegsprincipen samt att åtgärder för att uppnå regionala superbusskonceptets målstandard ska genomföras så snart som möjligt.

Utfall RTI/kommentar: RTI-planen redovisar att ÅVS är genomförd. Diskussion pågår för genomförande. Anpassningarna längs väg 111 för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet bör även prioriteras inom potten för trafiksäkerhet med tanke på framtida trafikökningar från utbyggnadsområden i till exempel Höganäs kommun. Både i närhet av Brohults trafikplats, men även i korsningspunkterna längs väg 111 som till exempel i Domsten.

Utfall NTP/kommentar: Regional väg, behandlas inte i förslaget på NTP.

Väg 13 Ängelholm-Klippan-Ljungbyhed

Vårt mål: Att en åtgärdsvalsstudie genomförs för väg 13 Ängelholm-Klippan-Ljungbyhed senast år 2025.

Utfall RTI/kommentar: Är inte prioriterad i förslaget på RTI-plan.

Utfall NTP/kommentar: Regional väg, behandlas inte i förslaget på NTP.



Väg 17 Landskrona-Eslöv

Vårt mål: Att en åtgärdsvalsstudie genomförs för väg 17 Landskrona-Eslöv senast år 2025.

Utfall RTI/kommentar: RTI-planen anger att en ÅVS ska genomföras under planperioden 2022-2033.

Utfall NTP/kommentar: Regional väg, behandlas inte i förslaget på NTP.

Väg 21/Skånebanan genom Perstorp

Vårt mål: Att en åtgärdsvalsstudie genomförs för väg 21 och Skånebanan genom Perstorp med fokus på stationsområdet senast år 2022.

Utfall RTI/kommentar: Kommenteras/redovisas inte i RTI-planen. Trafikverket bedömer dock att ÅVS:en genomförs under 2022.

Utfall NTP/kommentar: Åtgärder Skånebanan utifrån resultat ÅVS och kommande planrevideringar.

Väg 108 Örkejlunga-Perstorp-Ljungbyhed

Vårt mål: Att en åtgärdsvalsstudie genomförs för väg 108, Örkejlunga-Perstorp-Ljungbyhed senast år 2023.

Utfall RTI/kommentar: RTI-planen anger att en ÅVS ska genomföras under planperioden 2022-2033.

Utfall NTP/kommentar: Regional väg, behandlas inte i förslaget på NTP.

Ängelholm Helsingborg Airport

Vårt mål: En flygplats som bär sina egna kostnader och erbjuder ett fossilfritt inrikesflyg till flera regioner och utvalda internationella destinationer.

Utfall RTI/kommentar: Behandlas inte i förslaget på RTI-plan.

Utfall NTP/kommentar: Behandlas inte i förslaget på NTP.

Göteborg-Köpenhamn, halvtimmestrafik Väst kustbanan år 2024

Vårt mål: Att Öresundståglinjen Göteborg-Köpenhamn får halvtimmestrafik längs hela sträckan, senast december 2024, när dubbelspåret på Väst kustbanan sträckan Ängelholm-Maria är klart.

Utfall RTI/kommentar: Behandlas inte i förslaget på RTI-plan.

Utfall NTP/kommentar: Utgångspunkten för infrastrukturinvesteringarna på Väst kustbanan möjliggör bl a halvtimmestrafik med Öresundståg på hela sträckan. Trafikhuvudmännen genom Öresundståg AB beslutar om trafikstart.



Helsingborg-Åstorp-Hässleholm-Kristianstad, snabbare tågförbindelse längs Skånebanan

Vårt mål: Att trafikering med snabba regionaltåg pekas ut i det regionala trafikförsörjningsprogrammet och regional tågstrategi med trafikstart när Väst kustbanan och Skånebanan har tillräcklig kapacitet och standard.

Utfall RTI/kommentar: Behandlas inte direkt i förslaget på RTI-plan. I beskrivningen av ”Trimningspaket järnväg” framförs dock att fler åtgärder på Skånebanan kan identifieras i samband med bristanalyser. Det är viktigt att identifiera dessa brister kopplat mot målen och ambitionerna enligt Persontågsstrategin, så att åtgärder överhuvudtaget kan prövas i kommande planer. Diskussion och dialog om genomförande kommer att fortsätta löpande.

Utfall NTP/kommentar: Några ytterligare åtgärder än vad som redan finns i plan 18-29 finns inte i planförslag 22-33. Skånebanan bör pekas ut som en brist, se ovan.

Ängelholm-Åstorp, Pågatågstrafik på Söderåsbanan

Vårt mål: Att persontrafik på sträckan Ängelholm-Åstorp pekas ut i det regionala trafikförsörjningsprogrammet och den regionala tågstrategin.

Utfall RTI/kommentar: Behandlas inte i förslaget på RTI-plan. Diskussion och dialog om genomförande kommer dock att fortsätta löpande.

Utfall NTP/kommentar: Behandlas inte i förslaget på NTP.

Båstad-Trelleborg, genomgående Pågatågstrafik och uppehåll på samtliga stationer

Vårt mål: Att en Pågatågslinje mellan Båstad och Trelleborg med halvtimmestrafik och uppehåll på samtliga stationer pekas ut i det regionala trafikförsörjningsprogrammet och den regionala tågstrategin.

Utfall RTI/kommentar: Behandlas inte i förslaget på RTI-plan. Diskussion och dialog om genomförande kommer dock att fortsätta löpande.

Utfall NTP/kommentar: Trafikeringsfråga, behandlas inte i förslaget på NTP.

Köpenhamn-Maria station, nytt tågkoncept (System 3)

Vårt mål: Att nytt tågkoncept (System 3) på sträckan Köpenhamn-Helsingborg förlängs till Maria station så snart detta är möjligt men senast när Väst kustbanan sträckan Maria-Helsingborg C är utbyggd till dubbelspår.



Utfall RTI/kommentar: Behandlas inte i förslaget på RTI-plan. Statusen för ”system 3” är oklar i nuläget, men oavsett så är vårt mål att de tåg som på sträckan Helsingborg-Malmö redan idag kompletterar stomlinjen Malmö-Göteborg har Maria som utgående station.

Utfall NTP/kommentar: Trafikeringsfråga, behandlas inte direkt i förslaget på NTP, men den ändrade takten på Öresundsbron från 20-min trafik till 15-min trafik skapar ett ökat kapacitetsbehov i Skåne och på Västkustbanan.

Genomförande av regionalt superbusskoncept

Vårt mål: Införande av regionalt superbusskoncept på sträckan Helsingborg-Örkelljunga-Markaryd samt på sträckan Helsingborg-Höganäs senast år 2022.

Utfall RTI/kommentar: Finns med i RTI-plan, endast redovisat som delen Helsingborg-Örkelljunga (vilket också är upphandlat för busstrafik). En sammanhållen linje utan byten i Örkelljunga är vårt långsiktiga mål. Diskussioner pågår. För stråket Höganäs-Helsingborg har trafiken handlats upp med två separata linjer; en direktförbindelse respektive en via/genom Viken (med fler stopp). Diskussioner pågår gällande infrastrukturåtgärder utifrån genomförd ÅVS.

Utfall NTP/kommentar: Behandlas inte i förslaget på NTP.

”R-nät” med ett taktfast och ordentligt utbud på de 14 största regionbusslinjerna

Vårt mål: Ett ökat turutbud på de 14 största regionbusslinjerna i Familjen Helsingborg varav nio av dessa bör ingå i ett taktfast R-nät tillsammans med Pågatågstrafiken.

Utfall RTI/kommentar: Behandlas inte i förslaget på RTI-plan. Diskussion och dialog om genomförande kommer dock att fortsätta löpande.

Utfall NTP/kommentar: Behandlas inte i förslaget på NTP.

Helsingborg-Rydebäck, elektrifiering av linje 219

Vårt mål: Att linje 219, Helsingborg-Rydebäck, blir Skånes första eldrivna Regionbusslinje, som ett steg mot att uppnå målet om minskade klimatutsläpp. Bör genomföras redan år 2022, i samband med förnyat trafikavtal.

Utfall RTI/kommentar: Behandlas inte i förslaget på RTI-plan. I de senare trafikupphandlingarna har andra regionala linjer med eldrift handlats upp, bland annat busslinjen Örkelljunga-Markaryd.

Utfall NTP/kommentar: Behandlas inte i förslaget på NTP.



Ängelholm-Höganäs, snabbare bussförbindelse

Vårt mål: Att en ny regionbusslinje med färre stopp och genare linjesträckning i stråket Ängelholm-Höganäs pekas ut i det regionala trafikförsörjningsprogrammet som komplement till dagens linje 225.

Utfall RTI/kommentar: Behandlas inte i förslaget på RTI-plan, men en sådan trafik är upphandlad av Skånetrafiken med trafikstart december 2022.

Utfall NTP/kommentar: Behandlas inte i förslaget på NTP.

Ängelholm/Helsingborg Airport-Barkåkra, bussförbindelse

Vårt mål: Att en bussförbindelse från Ängelholm eller Barkåkra station till Ängelholm Helsingborg Airport införs snarast.

Utfall RTI/kommentar: Behandlas inte i förslaget på RTI-plan. Diskussion och dialog fortsätter med Skånetrafiken och i samband med översyn av Trafikförsörjningsprogrammet.

Utfall NTP/kommentar: Behandlas inte i förslaget på NTP.

Örkelljunga-Lund, bussförbindelse

Vårt mål: Att en regionbusslinje på sträckan Örkelljunga-Perstorp-Ljungbyhed-Kävlinge-Lund pekas ut i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Utfall RTI/kommentar: RTI-planen anger att en ÅVS ska genomföras under planperioden 2022-2033, vari frågan kan komma att ingå.

Utfall NTP/kommentar: Behandlas inte i förslaget på NTP.

Helsingborg-Örkelljunga-Markaryd, genomgående bussförbindelse

Vårt mål: Att regionbusslinje 521 slås ihop med SkåneExpressen 10 så snart det är möjligt.

Utfall RTI/kommentar: Endast redovisat som delen Helsingborg-Örkelljunga (vilket också är upphandlat för busstrafik). En sammanhållen linje utan byten i Örkelljunga är vårt långsiktiga mål, för att bidra till tillgänglighetsmålen i Trafikförsörjningsprogrammet. Diskussioner pågår.

Utfall NTP/kommentar: Behandlas inte i förslaget på NTP.

Jonstorp-Helsingborg, direktbuss

Vårt mål: Att en direktbuss mellan Jonstorp-Helsingborg pekas ut i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.



Utfall RTI/kommentar: Behandlas inte i förslaget på RTI-plan. Fortsatt diskussion och dialog kommer att ske kopplat mot Trafikförsörjningsprogram och Skånetrafikens årliga trafikplanarbete.

Utfall NTP/kommentar: Behandlas inte i förslaget på NTP.

Helsingborg-Bårslöv-Ekeby, effektivare trafikering

Vårt mål: Att en översyn av trafikeringen Helsingborg-Bårslöv-Ekeby leder till införande av en effektivare trafikering med potential att öka kollektivtrafikresandet i stråket.

Utfall RTI/kommentar: Behandlas inte i förslaget på RTI-plan, men ett förändrat trafikupplägg är upphandlat av Skånetrafiken med trafikstart dec 2022. Utvärdering av resande m m behöver göras.

Utfall NTP/kommentar: Behandlas inte i förslaget på NTP.

Cykel

Vårt mål: Familjen Helsingborgs kommuner prioriterar tillsammans satsningar för att uppnå säkra och gena cykelförbindelser mellan huvudorterna samt attraktiva leder för rekreativ cykling.

Utfall RTI/kommentar: Vi anser att potten för regionala cykelsatsningar behöver öka.

Utfall NTP/kommentar: Ramar för cykelåtgärder finns i NTP. Ska samordnas med RTI-plan.