



**Åstorp kommuns yttrande avseende remissversion av
"Nationell plan för transportsystemet 2018-2029" med bilagor**
Dnr. KSFD 2017/283

Regeringskansliets diarienummer: N2017/05430/TIF
Trafikverkets ärendenummer: TRV 2017/32405

Ärendet

Sveriges kommuner hör till de som beretts möjlighet att yttra sig över förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Familjen Helsingborg, som är en samarbetskommitté bestående av elva kommuner i nordvästra Skåne, har valt att lämna ett gemensamt yttrande på planförslaget. Yttrandet kommer också att beslutas av respektive kommuns kommunstyrelse. I Familjen Helsingborg, som har nästan 350 000 invånare och 166 000 arbetstillfällen, finns ett långvarigt formaliserat samarbete som bland annat innebär att samlade ställningstaganden kan göras när det gäller prioriteringar inom infrastruktur. Arbetet är grundlagt i en strukturplan som garanterar en samlad bedömning och vi har inför planperioden 2018-2029 beslutat om en gemensam strategi för infrastruktur och kollektivtrafik.

Ärendet har hanterats av tjänstemän vid avdelningen för strategisk samhällsutveckling vid stadsledningsförvaltningen i Helsingborgs stad. Synpunkter och underlag har inhämtats från miljöförvaltningen och stadsbyggnadsförvaltningen i Helsingborgs stad samt från kommuner inom Familjen Helsingborg. I Åstorps kommun har ärendet vidare beretts av samhällsbyggnadsförvaltningens plankontor.

Bakgrund

Trafikverket har på uppdrag av och enligt direktiv 2017-03-23 från regeringen tagit fram förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2018-2029. Planförslaget omfattar åtgärder för att underhålla statlig infrastruktur och utveckla statliga vägar och järnvägar samt sjöfart och luftfart. De åtgärder som föreslås ska bidra till att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem i dag och i framtiden, och förbättra möjligheterna för individer och företag att möta dagens och morgondagens utmaningar.

Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar är de transportpolitiska målen, riksdagens beslut om infrastrukturpropositionen samt regeringens direktiv. I direktivet utpekas sex samhällsutmaningar och dessa har utgjort viktiga inriktningar i planförslagsarbetet.

Åtgärderna i planförslaget bygger på den av regeringen beslutade nationella planen för transportsystemet 2014-2025, fördjupade underlagsrapporter och promemorior samt de åtgärder som pekats ut i infrastrukturpropositionen och i regeringens direktiv. Fyrstegsprincipen, som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis, har varit vägledande för att säkerställa god resurshushållning och för att åtgärderna ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Utifrån nuvarande och förväntade utmaningar i transportsystemet har brister identifierats på regional och nationell nivå, i relation till de transportpolitiska målen. För föreslagna åtgärder har en sammanvägning gjorts av bland annat kopplingen till regeringens utmaningar, identifierade brister, samhällsekonomisk effektivitet, nationell och regional prioritering och fördelning över landet samt kostnad och relation till tillgängliga medel.

Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 kommer att fastställas av regeringen under våren 2018.

Synpunkter från Åstorps kommun

Familjen Helsingborgs och Åstorps kommuns yttrande tar utgångspunkt i Skånebilden, som tagits fram i samverkan mellan Region Skåne och de sju största kommunerna i Skåne, samt Familjen Helsingborgs beslutade strategi för infrastruktur och kollektivtrafik. För Familjen Helsingborg är arbetet med infrastruktur intimt sammankopplat med kollektivtrafik och samhällsbyggnad samt social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet. För oss är "hela resan" viktig oavsett trafikslag och oavsett om resan sker på landsbygd eller i stad, på fritiden eller till, från och i arbete och skola i vardagen.

Familjen Helsingborg vill i detta yttrande lyfta fram ett antal synpunkter som är av särskild vikt för nordvästra Skåne men även för hela Skåne.

Allmänt

Skåne är en region som befinner sig i en stark tillväxt, med en växande befolkning och ett näringsliv i ständig utveckling. Inflyttningen är hög till regionen och inte minst i nordvästra Skåne är andelen yngre inflyttare hög. Detta ställer också höga krav på ett väl fungerande transportsystem inte minst då arbetsmarknaden blir alltmer integrerad. Alla prognoser pekar också på en fortsatt mycket stark befolkningstillväxt. Detta ställer höga krav på en fungerande arbetsmarknad och därmed goda möjligheter till pendling och varutransporter.

Familjen Helsingborg ställer sig positiva till förslaget för nationell plan för transportsystemet för perioden 2018-2029. Remissmaterialet är omfattande och håller generellt sett hög kvalitet.

I Familjen Helsingborgs beslutade strategi så har vi som nya objekt 2018-2029 enbart prioriterat Västkustbanan Maria-Helsingborg C och Skånebanan

Helsingborg-Hässleholm förutom de objekt som ingår i den gällande nationella planen 2014-2025, dvs Väst kustbanan Ängelholm-Maria, Skånebanan Åstorp-Hässleholm och Söderåsbanans persontrafik. Vi har också prioriterat ett fortsatt svenskt-danskt utredande av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Så det är glädjande att samtliga i Familjen Helsingborg prioriterade objekt återfinns i planförslaget.

Skånes roll i det nationella transportsystemet är mycket viktig, inte minst då stora delar av det gods som transporteras till och från Sverige går via fyra stora skånska hamnar. Skåne har därför en viktig roll som transitregion, vilket samtidigt medför betydande trängsel och miljöproblem då en alltför stor del av godset transporteras på väg. Familjen Helsingborg anser därför att staten bör ta ett betydligt större ekonomiskt ansvar för infrastrukturens utveckling i regionen än vad som nu är fallet.

Det är bra att regeringen höjde den ekonomiska planeringsramen inför den nya planperioden, men ytterligare utökade medel krävs för att utveckla transportsystemet till önskad funktion och för att de transportpolitiska målen ska kunna uppnås. Kapacitetsbristen i framför allt järnvägssystemet i Skåne är stor och detta innebär att den spårburna kollektivtrafiken inte kan utvecklas i den takt som krävs för att medborgarna ska få tillgång till ett robust och högkvalitativt transportsystem som alternativ till bilen.

Familjen Helsingborgs uppfattning är att investeringsnivån för infrastruktur i Skåne måste höjas väsentligt, inte minst med tanke på att Skåne och dess skattebetalare redan idag lägger in betydligt större medfinansiering/capita än vad övriga delar av landet gör.

Namngivna investeringar i Skåne

Väst kustbanan

Familjen Helsingborg är mycket positiva till att Väst kustbanans sista dubbelspårsetapp på sträckan Maria-Helsingborg C äntligen ingår i den nationella planen och att tunnellsättning i ny sträckning föreslås. Helsingborgs stad och Trafikverket samverkar här för att få till stånd en teknisk lösning som ska innebära så lite störningar som möjligt för tågtrafiken och staden under byggtiden samtidigt som den ska vara framtidssäkrad och klara av en anslutning av en framtida fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Det är mycket angeläget att slutföra 1992 års riksdagsbeslut om dubbelspår utmed hela Väst kustbanan. Byggstarten för den sista etappen bör prioriteras så att den kommer i direkt anslutning till färdigställandet av etappen Ängelholm-Maria. Vilket spar både tid och pengar!

Skånebanan

Familjen Helsingborg ser mycket positivt på de åtgärder som planeras för Skånebanan. Det förlängda mötesspåret Klippan-Hyllstofta tillsammans med förhöjd hastighet och åtgärder på sträckan Åstorp-Bjuv kommer att bidra till att förkorta restiden mellan Helsingborg och Hässleholm. Sedan återstår

dubbelspår Hässleholm-Kristianstad och åtgärder på sträckan Åstorp-Ramlösa, inklusive en spårport vid Ramlösa, dessa sträckor hör till de högst belastade enkelspåren i Sverige. Det är mycket angeläget att det görs en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för Åstorp-Ramlösa i början av planperioden så att aktuella åtgärder kan tas med i den nationella planen 2022-2033.

Söderåsbanan/Godsstråket genom Skåne

Persontrafik på Söderåsbanan är en av de viktigaste framtida kollektivtrafiksatsningarna i Skåne, jämte Väst kustbanan och Skånebanan, och det är med oro som vi i Familjen Helsingborg ser att investeringsmedel för planerad ombyggnation av Teckomatorps station för att klara fyrtågsmöte saknas. Vi anser att detta är olyckligt och innebär konsekvenser för framtida trafikering och bytesmöjligheter för Pågatågstrafiken inom nordvästra Skåne. En begränsning av Teckomatorp station kan på sikt riskera den spårburna kollektivtrafikens attraktivitet för personresor utmed Söderåsbanan och Rååbanan. En fullt utbyggd station i Teckomatorp är dessutom en absolut förutsättning för framtida halvtimmestrafik på Söderåsbanan och Rååbanan.

Ny Stambana Hässleholm-Lund

Det viktigaste för Familjen Helsingborg när det gäller nya stambanor mellan Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö är att tillgängligheten förbättras så att vi klarar resan Helsingborg-Stockholm på under tre timmar. Detta restidsmål förutsätter höghastighetståg med maxhastighet 320 km/h. För att ha båda banorna i drift innan 2050 krävs finansiering utanför den nationella planens ram.

Åtgärder på vägnätet

Trafiken och framför allt lastbilstrafiken har under senare år ökat kraftigt på stamvägnätet i Skåne, dvs europavägarna. Antalet olyckor på E4 och E6/E20 har ökat markant och Familjen Helsingborg tror att åtgärder enligt fyrstegsprincipen måste vidtas under planperioden. Förhoppningsvis kan den ÅVS som genomförs för E6/E20 påvisa kostnadseffektiva åtgärder som kan inrymmas i planens trimningsåtgärder för bättre tillgänglighet och bättre säkerhet under planperioden.

Ängelholms kommun har startat en ÅVS för norra Ängelholm, där bland annat förbättrad tillgänglighet med kollektivtrafik och bil till Ängelholm Helsingborg Airport utreds. Tillgängligheten till flygplatsen från E6 med en ny trafikplats är en högt prioriterad fråga i Familjen Helsingborg.

Familjen Helsingborg tycker att det är bra med en nystart för Nollvisionen och ser här en möjlighet till statlig samfinansiering från nationell plan av trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. Vi ser positivt på att Trafikverket ges denna möjlighet, vilket kan öka framdriften i 2+1 åtgärder på de regionala vägarna. Reglerna för detta bör tydliggöras. Vi tycker också att dialogen mellan Trafikverket och regionen samt kommunerna bör förbättras när det gäller investeringar från de så kallade pottarna för

trimnings- och miljöåtgärder. Möjlighet bör också ges till regionerna att via länsplanerna finansiera steg 1- och 2-åtgärder utanför namngivna objekt.

Vidmakthållande

Familjen Helsingborg ställer sig positiva till att järnvägens underhåll prioriteras, vilket ger ett mer tillförlitligt och robust järnvägssystem med förhoppningsvis färre trafikstörningar under planperioden. Vi anser att Trafikverket ska föra en dialog med regionala aktörer om de treåriga drift- och underhållsplanerna som ska upprättas.

Cykel och stadsmiljö

Större delen av landets cykelvägar finns längs regional och kommunal infrastruktur. Den nationella planen omfattar investeringsåtgärder för cykling längs det nationella vägnätet, ofta trimningsåtgärder som förbättrar möjligheten till arbetspendling i större tätortsregioner samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder som gång- och cykelpassager. Familjen Helsingborg anser att cykelsatsningar bör ske utifrån funktionella och inte fysiska samband

Medel för underhåll omfattar både statliga cykelvägar längs nationellt stamvägnät och övrigt statligt vägnät. Familjen Helsingborg är positiva till att det under planperioden föreslås en satsning på förbättrat underhåll av cykelvägar längs nationellt och regionalt vägnät som används frekvent året om. Behovet av förbättringar gäller främst vintertid eftersom tillgängligheten behöver förbättras året om.

Potentialen för ökad säker cykling ligger framför allt hos kommunerna. Förutom investeringsmedel till det nationella vägnätet omfattar planen statlig medfinansiering till cykelvägar eller andra anläggningar för cykeltrafik i kommunerna. Sådan medfinansiering möjliggörs inom ramen för stadsmiljöavtalen och storstadsförhandlingarna.

Familjen Helsingborg tycker det är bra att stadsmiljöavtalen förlängs under hela planperioden och att det ekonomiska utrymmet ökar till 12 miljarder kronor. Vi ställer oss positiva till att staten främjar hållbara stadsmiljöer genom att skapa förutsättningar för att en större andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik och cykel. Vi anser dock att formerna och regelverket för stadsmiljöavtalen behöver utvecklas och eventuellt kopplas till RTI-planerna. Vi vill här också betona svårigheterna för mindre kommuner att kunna medfinansiera eller bidra med motprestationer i den omfattning som förväntas.

Planen ska bidra till minskad miljöpåverkan

Trafikverket har i planen utgått från att en god tillgänglighet är nödvändig för ett hållbart samhälle. Men tillgängligheten måste också utvecklas inom ramen för ett hållbart samhälle.

Med riksdagens antagna mål om att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (utom flyg) med minst 70 procent till 2030, jämfört med 2010, antar Trafikverket att trafik med bil och lastbil minskar både jämfört basprognosen och dagens vägtrafikvolym. Familjen Helsingborg är positiv till att känslighetsanalyser utförs för större projekt, för att undersöka hur samhällsnyttan för projektet påverkas om trafiken minskar.

Investeringar för ett ökat bostadsbyggande

Huvudsakligen är det tre typer av åtgärder som ger effekter på bostadsbyggandet. Den första typen är åtgärder som ökar tillgängligheten och förstorar arbetsmarknadsregioner, den andra är åtgärder som minskar infrastrukturens påverkan på platser där efterfrågan på bostäder är hög och den tredje typen är åtgärder som ger mer effektiva transporter i tätorter.

Helsingborgs stad sammanställde till Sverigeförhandlingen ett underlag med åtgärder inom samtliga tre åtgärdestyper som visar på att integration och bostadsbyggande avsevärt kan förbättras och ökas. De åtgärder som redovisats är bland annat Västkustbanan Maria-Helsingborg C, Skånebanan, Ramlösa, spårväg och fast förbindelse Helsingborg-Helsingör. Det bedöms finnas potential för cirka 20 000 nya bostäder i Helsingborg den kommande tjugoårsperioden, under förutsättning att ett helhetsperspektiv för ett infrastrukturellt "Helsingborgspaket" präglar framtida planering och arbete. Ett sådant paket får även stora positiva effekter i Familjen Helsingborgs övriga kommuner.

Uttekade brister

Familjen Helsingborg ser mycket positivt på att behovet av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör utpekade som en brist i planförslaget. Vi ser fram emot Sverigeförhandlingens arbete tillsammans med Trafikverket för att ta fram ett fördjupat underlag tillsammans med danska regeringen.



Klara Harmark

Planarkitekt
Samhällsbyggnadsförvaltningen
Åstorps kommun
Storgatan 7
265 80 Åstorp
Tel. 042-640 81
klara.harmark@astorp.se
www.astorp.se