FÖRSTUDIE

Spårvägstrafik Helsingborg - Höganäs

BESLUTS-PM 2014-04-15

Beställare
Helsingborgs stad och Höganäs kommun.

Styrgrupp
Renée Mohlkert, Helsingborgs stad
Ulla Ingers, Helsingborgs stad
Kristina Magnusson, Helsingborgs stad
Karin Sterte, Helsingborgs stad
Kerstin Nilermark, Höganäs kommun
Andreas Ekberg, Skånetrafiken
Marcus Horning, Spårvagnar i Skåne

Arbetsgrupp
Håkan Lindström, Helsingborgs stad, stadsledningsförvaltningen
Susanne Duval, Helsingborgs stad, stadsledningsförvaltningen
Martin Wester, Helsingborgs stad, stadsbyggnadsförvaltningen
Erik Bredmar, Höganäs kommun, samhällsbyggnadsförvaltningen
Mattias Schiöth, Skånetrafiken

SWECOs uppdragsgrupp
Cornelis Harders, uppdragsledare
Martin Ljungström, biträdande uppdragsledare

Dokumentinformation

Titel:	Förstudie för spårvägstrafik Helsingborg – Höganäs
Foto:	SWECO eller beställarna om inget annat anges.
Kartor och figurer:	SWECO om inget annat anges.
Fotomontage framsida:	Metro Arkitekter på uppdrag av Spårvagnar i Skåne
Kartdata:	© Lantmäteriet Geodatasamverkan Helsingborgs stad, Geodataenheten

Version	**Datum**
1.0	2014-04-04
2.0	2014-04-15

HELSINGBORG

HÖGANÄS KOMMUN

SWECO

Innehållsförteckning

1	**Inledning**	**4**
1.1	Läsanvisning	5
2	**Sammanfattning av förslagshandling**	**6**
2.1	Bakgrund	6
2.2	Alternativ	6
2.3	Konsekvenser	8
3	**Remisshantering**	**9**
4	**Granskningsändringar av förslagshandling**	**10**
4.1	Trafikupplägg	10
4.2	Etappindelningen	12
4.3	Val av alternativ	13
4.4	Samhällsekonomi	17
5	**Samlad bedömning**	**20**
6	**Fortsatt arbete**	**22**

Bilagor

Bilaga 1 Inkomna remissvar

1 Inledning

Under våren 2012 startade Helsingborgs stad och Höganäs kommun arbetet med en förstudie för spårvägstrafik i ett antal möjliga stråk mellan Höganäs och Helsingborg och lokalt inom Helsingborg. Arbetet pågick fram till sommaren 2013. I augusti 2013 skickades förstudiens förslagshandling på remiss till bland annat kommunala förvaltningar och bolag, till regionala och nationella myndigheter, till fastighetsägare och ledningsägare. Remissvar inkom under hösten 2013.

Arbetet med förstudien har genomförts av en arbetsgrupp bestående av tjänstemän från kommunerna, Skånetrafiken och Trafikverket i samarbete med SWECO. Styrning av arbetet har skett genom en styrgrupp med ledande tjänstemän från de båda kommunerna och Skånetrafiken. Efter granskning av de inkomna remissvaren tog styrgruppen ett antal vägledande beslut för det fortsatta arbetet.

Styrgruppen beslutade om en annan beskrivning av den etappvisa utbyggnaden. Utbyggnaden redovisas nu i två paket och inte i sex mindre etapper så som anges i förslagshandlingen.

Vidare tog styrgruppen beslut om vilka av de alternativa sträckningarna av korridoren genom Viken i Höganäs kommun och genom Berga i Helsingborgs kommun som ska tas vidare till nästa skede. När det gäller val av utformningsalternativ mellan Laröd och Maria beslöts att Helsingborgs stad ska genomföra en fördjupad utredning för de två alternativa linjesträckningarna. För de alternativa sträckningarna söder om H+ mot Råå finns det inget behov av att i detta skede fatta beslut om vilket alternativ som ska tas vidare.

Styrgruppen har även angett en inriktning för det fortsatta arbetet, något som redan har redovisats i förslagshandlingen.

Styrgruppen fattade även beslut om att inte ändra på förslaghandlingens dokument, utan att redovisa beslut och sammanfattning samt bemötande av remissvaren i ett särskilt PM.

Detta dokument redovisar ovanstående beslut från styrgruppen och utgör ett beslutsdokument för förstudien. De formella besluten om fortsatt utredning ska tas av respektive kommuns kommunfullmäktige med förstudien som underlag.

1.1 Läsanvisning

Avsnitt två i detta dokument innehåller en sammanfattning av förstudiens förslagshandling. I efterföljande avsnitt redovisas en kort genomgång av remissvaren. En fullständig redovisning med bemötande finns i bilaga till detta dokument. Avsnitt fyra redovisar de förändring av förslagshandlingens resultat som är ett resultat av styrgruppens beslut enligt ovan och av de felaktigheter som har påpekats av några remissinstanser. Avsnittet innehåller även en uppdaterad samhällsekonomisk bedömning av projektet. Sedan finns i avsnitt fem och sex den samlade bedömningen av hela projektet och förslag på fortsatt arbetet. Dessa avsnitt är i stort sett lika som presenterades i förslagshandlingen.

2 Sammanfattning av förslagshandling

2.1 Bakgrund

Helsingborg och Höganäs är tillväxtkommuner. Pendlingen mellan kommunerna och inom Helsingborg är omfattande. Kommunerna utgör i praktiken en gemensam arbetsmarknad. Befolkningen i Höganäs och Helsingborg förväntas öka med 19 - 24 procent från år 2011 till år 2035 och enligt Skånetrafikens bedömning kommer antalet kollektivtrafikresenärer att öka tre till fem gånger fram till år 2037.

Helsingborg och Höganäs har i ett antal tidigare studier och i sina översiktsplaner övervägt spårväg för att förbättra kollektivtrafikförsörjningen och för att möta problemen med dålig luftkvalité, trängsel och buller. Detta till följd av en växande fordonstrafik i det expansiva stråket mellan orterna och inom Helsingborg i stråket Väla, Helsingborg C, genom H+ området och vidare söderut till Ramlösa station och Ättekulla. Behovet av högre kapacitet och komfort i kollektivtrafiken är därför tydligt.

Under år 2012 påbörjades en förstudie enligt Lag om byggande av järnväg och kompletterades under 2013 till att omfatta en åtgärdsvalsanalys enligt fyrstegsprincipen som anpassning till lagstiftningen för väg- och järnvägsplanering som trädde i kraft 2013. Syftet med förstudien har varit att utreda behov av och former för prioriterad kollektivtrafik samt utgöra underlag för att reservera utrymme för en spårvägsanläggning, dels i fortsatt översiktlig planering, dels i kommande detalj- eller järnvägsplaner. Genom förstudien har den formella fysiska planläggningen för ett spårvägssystem inletts.

Utifrån nationella, regionala och lokala mål har projektspecifika mål satts upp. Kollektivtrafiken ska bli attraktivare med högre kvalitet, högre kapacitet och bättre tillgänglighet. Den ska bidra till att göra transportsystemet mer effektivt och på sikt fossilbränslefritt, bidra till minskat buller och mindre luftföroreningar. Vidare ska kollektivtrafiken bidra till stadsförnyelse och en hållbar utveckling av Höganäs och Helsingborg genom att åtgärderna stödjer förtätning och utveckling av bebyggelse och verksamheter i ett stråk med långsiktig och god kollektivtrafikförsörjning. Den regionala utvecklingen i stråket mellan Höganäs och Helsingborg ska förstärkas.

2.2 Alternativ

Trots att kommunerna har genomfört och planerar fler åtgärder för att i första hand påverka transportbehovet och utnyttja befintlig infrastruktur bättre, helt i enlighet med fyrstegsprincipen, blir slutsatsen att det på sikt behövs spårväg för att klara transportbehovet med ett attraktivt, kapacitetsstarkt, miljövänligt system som bidrar till samhällsutveckling i lägen med god kollektivtrafikförsörjning.

I förslagshandlingen redovisas ett geografiskt område för spårväg från Höganäs norr om Kullagatan till Ättekulla i södra Helsingborg. Spårvägssystemet omfattar två huvudsakliga stråk, ett regionalt stråk från Höganäs i norr via Viken, Domsten, Laröd, Maria, Stattena, Lasarettet, Helsingborg C vidare till Ramlösa station och ett lokalt stråk från Väla via Dalhem, Drottninghög, Stattena, Hälsovägen, Drottninggatan, Helsingborg C, vidare över H+-området, Planteringen och Raus till Ättekulla i söder (se figur 1).

Ett flertal alternativa sträckningar har valts bort vilket motiveras i förslaghandlingen. Det utredda systemet omfattar 41,1 – 43,1 km spårväg beroende på val av alternativ sträckning. Förslaget omfattar typsektioner, hållplatslägen och principiella hållplatsutformningar.

Figur 1. Översiktskarta med korridor framtagen i förslagshandling.

2.3 Konsekvenser

Studien visar att spårvägsstråket väl kopplar till pågående planering och stadsutveckling i Helsingborg och Höganäs. Preliminärt föreslagna hållplatslägen ger en god täckning av befintliga och planerade stadsdelar samt verksamhetsområden och stadsdelar under omdaning, såsom till exempel Drottninghög och H+ området i Helsingborg och området norr om Kullavägen i Höganäs.

Spårvägen kommer att påverka natur- och kulturlandskapet i liten utsträckning då den i huvudsak lokaliseras inom eller nära intill befintlig infrastruktur. Landskapsbild och stadsbild påverkas av att spåranläggningens strömförsörjning sker via kontaktledningar i luften. Spårvagnstrafiken ersätter många bussar vilket innebär att den bidrar till att minska luftföroreningar och trafikbuller i den lokala miljön.

En kostnadsberäkning med metoden "förenklad successiv kalkyl" visar att hela systemet troligen kan komma att kosta mellan 6 000 och 12 700 Mkr. Systemet ger betydande nyttoeffekter men det går inte att påvisa samhällsekonomisk lönsamhet då kostnaderna är höga. Det finns förväntade positiva effekter som inte ingår i den standardiserade samhällsekonomiska beräkningen. Det gäller till exempel svårvärderade effekter som ökade fastighetsvärden, höjning av socioekonomisk status av stadsdelar, ökad attraktivitet i stadsmiljön och utveckling av ett kollektivtrafiksystem med fler noder för byte till regionaltåg vid Maria station och Ramlösa station. Det gäller också det faktum att Helsingborg enligt ett fastställt åtgärdsprogram måste vidta åtgärder i trafiksystemet för att klara normer för luftkvalitén. Därtill är det inte aktuellt att bygga ut hela systemet på en gång vilket gör att kostnaden kan spridas över en längre tidsperiod.

Förstudiearbetet som inleddes under hösten 2012 har bildat plattform för den lagstadgade samrådsprocessen med allmänhet och organisationer. Samrådet har omfattat möten med länsstyrelsen, allmänheten i Helsingborg och Höganäs samt kommunala förvaltningar. Länsstyrelsen har tryckt på vikten av att tydligare än hittills arbeta in spårvägskorridoren i det kommunala översiktsplanearbetet och även pekat på möjligheten att den föreliggande förstudien kan ligga till grund för ett kommunövergripande tillägg till översiktsplanerna.

3 Remisshantering

Förslagshandlingen har skickats ut på remiss till kommunala förvaltningar och bolag, regionala och nationella myndigheter, fastighetsägare och ledningsägare. Både Helsingborgs stad och Höganäs kommun har haft handlingen tillgänglig på sin hemsida. Hemsidorna har även haft nyhetsblänkare om förstudien och remissförfarandet. Färdigställandet av förslaghandlingen har även uppmärksammats i dags- och facktidningar.

Remissförfarandet resulterade i 36 inkomna skriftliga svar. I bilagan redovisas en sammanfattning av yttrandena samt bemötande av frågor och synpunkter.

Ett stort antal av remissinstanserna har uttryckt sig positivt till förstudiens förslag ofta med inspel om vad som är viktigt att beakta i det fortsatta arbetet. Bland de positiva remissinstanserna finns bland andra stadsbyggnadsförvaltningen i Helsingborg, länsstyrelsen och region Skåne med Skånetrafiken. Endast ett fåtal negativa yttranden har inkommit.

Enligt de positiva yttrandena framstår det som viktigt att ytterligare fördjupa stadsutvecklings- och hållbarhetsperspektiven, att tillgodose tillgänglighetsfrågor, att precisera vissa intrångseffekter samt att lägga fast sträckningen för att inte i onödan hindra alternativ markanvändning. Det är viktigt att beakta nuvarande och framtida väganslutning till Helsingborgs hamn.

Flera remissyttranden, däribland Trafikverkets, anser att det fortsatta arbetet bör omfatta en åtgärdsvalsstudie som inkluderar högkvalitativ busstrafikering. Det ligger också i linje med flera privatpersoners synpunkter som bland annat har pekat på fördelar med såväl trådbussar som batteribussar.

Ett fullt utbyggt spårvägssystem enligt förstudiens förslag och kostnadsuppskattning är inte samhällsekonomiskt lönsamt varför Region Skåne med Skånetrafiken pekar på möjligheter att bygga ut delar av systemet och att till skillnad från förstudiens förslag, i vissa delar endast bygga enkelspår.

Invändningar som har framförts i remissvaren är främst att man anser olika typer av busstrafikeringsalternativ vara billigare och mer flexibla.

Ett antal ledningsägare har inkommit med synpunkter som visar att frågor om ledningar och kablar är av stor vikt i det framtida detaljplaneringsarbetet och därtill kan få stor betydelse för kostnadsbilden.

4 Granskningsändringar av förslagshandling

Detta avsnitt redovisar korrigering av de felaktigheter som har påpekats i remissen. Avsnittet redovisar även de förändringar och val som har gjorts av styrgruppen med anledning av remissvaren och ytterligare diskussioner. Detta föranleder även en översyn av den samhällsekonomiska bedömningen som visas sist i detta avsnitt.

4.1 Trafikupplägg

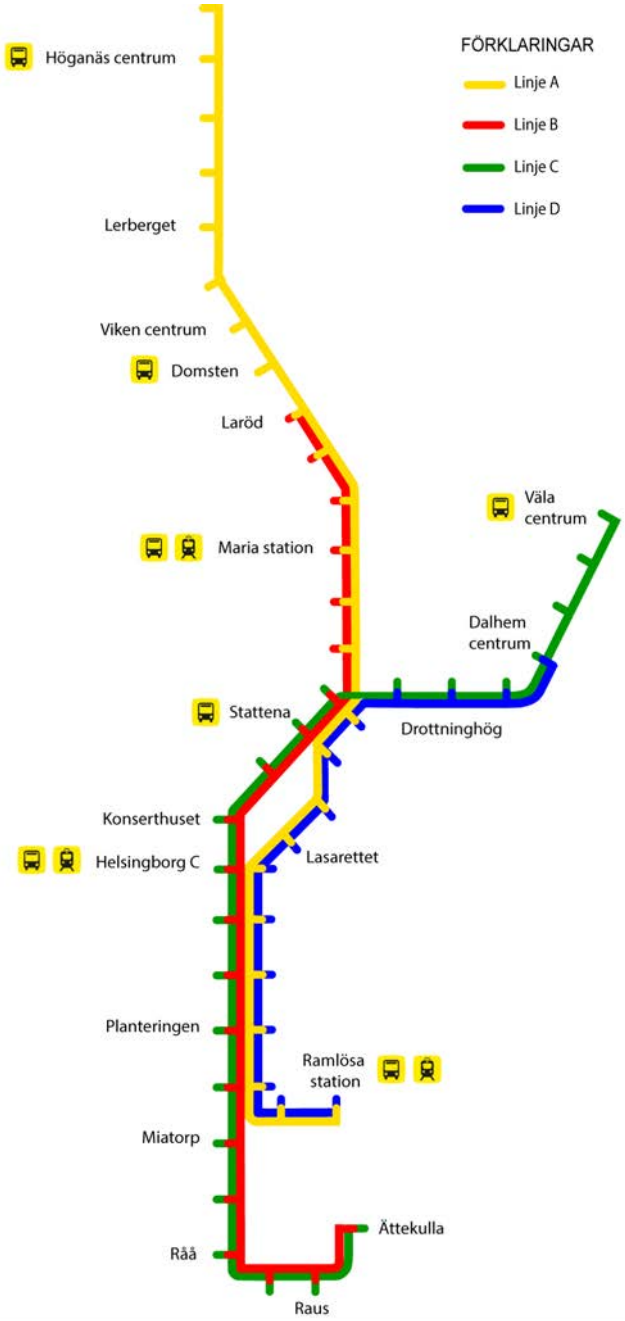
I avsnitt 8.6 av förslagshandlingen anges förslag för trafiken med ett fullt utbyggt system. Redovisningen är felaktig. När hela spårvägen är utbyggd ska de två stråken mellan Stattena och Helsingborgs C trafikeras var för sig med lika många turer. Utgångspunkten är att trafiken till och från Höganäs kopplas till Lasarettet och att även bostadsområdena Drottninghög och Dalhem får en koppling till Lasarettet.

Följande fyra spårvägslinjer föreslås:

- Linje A: Höganäs – Laröd – Lasarettet – Helsingborg C – Ramlösa station
- Linje B: Laröd – Drottninggatan – Helsingborg C – Ättekulla
- Linje C: Väla – Dalhem – Drottninggatan – Helsingborg C – Ättekulla
- Linje D: Dalhem – Lasarettet – Helsingborg C – Ramlösa

Linjerna trafikeras under högtrafik var för sig med 20-minuterstrafik (3 avgånger per timme). Genom detta upplägg får de yttre delarna mellan Laröd och Höganäs och mellan Dalhem och Väla 20-minuterstrafik. Övriga delar får 10-minutertrafik eller ännu tätare. Mellan Helsingborg C och Ramlösa blir det 12 avgångar per timme.

Trafikeringen visas även i figur 2.



Figur 2. Förslag till linjenät.

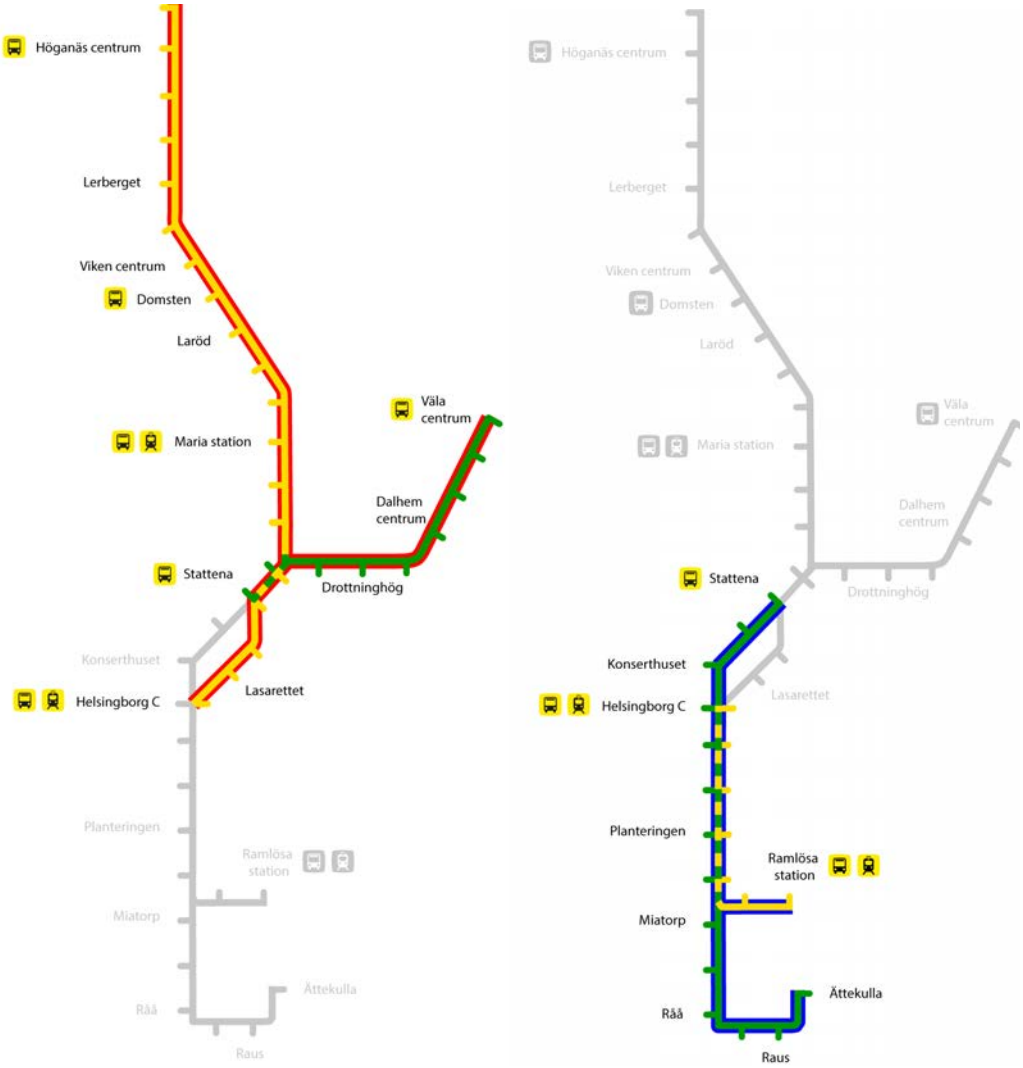
4.2 Etappindelningen

I förslagshandlingen anges en möjlig etappindelning. Hela utbyggnaden av spårvägssystemet delas upp i ett flertal etapper. Efter synpunkter i remissomgången och ett nytt ställningstagande i styrguppen har en ny syn på utbyggnad i etapper vuxit fram. I stället för utbyggnad i ett flertal etapper så antas att systemet byggs ut i två paket. Inom dessa paket kan olika delsträckor byggas ut successivt.

Utbyggnad består av följande två paket (se även figur 3):

Paket A: Sträckorna från Höganäs och Väla till Helsingborg C via Stattena och Lasarettet.

Paket B: Sträckorna från Stattena till Ramlösa och Ättekulla via Drottninggatan och Helsingborg C.



Figur 3. Förslag till utbyggnad i två olika delar; paket A som första möjlig utbyggnad till vänster och paket B till höger.

Utbyggnad av paket A är beroende av planeringen av den nya stationen vid Maria. Det antas att utbyggnad av Västkustbanans dubbelspår mellan Ängelholm och Maria inklusive byggandet av en ny station vid Maria finns med i den kommande Nationella planen för transportsystemet. Projektet realiseras därmed under den kommande planperioden 2014-2025 (utbyggnad förmodligen 2019-2022). I och med detta kan byggandet av paket A av spårvägen i sin helhet vara genomfört under första halvan av 2020-talet. Genomförandet av de olika delarna inom paket A kan kopplas till utveckling av bebyggelsen och behovet av utökad kapacitet och förbättrad framkomlighet.

De sträckor som ingår i paket B är beroende av Västkustbanans utbyggnad av dubbelspår på sträckan Maria – Helsingborg C (Tågaborgstunneln), av utvecklingen av H+ området och byggandet av Södertunneln/HH-tunneln. Tidplanerna för genomförandet av dessa projekt är för närvarande okända. Det är därför omöjligt att ange någon exakt tidplan för färdigställande av paket B. Målsättningen bör vara att paket B ska vara utbyggt kring år 2030. Förslaghandlingens analyser anger att det finns behov av spårvagnskapacitet i stråket mot Råå och Ättekulla redan innan år 2030.

4.3 Val av alternativ

Med anledning av remissvaren och diskussioner i Höganäs kommun och Helsingborgs stad har styrgruppen tagit beslut om en avgränsning av alternativ.

På fyra olika delsträckor redovisas alternativa lokaliseringar i förslagshandlingen;

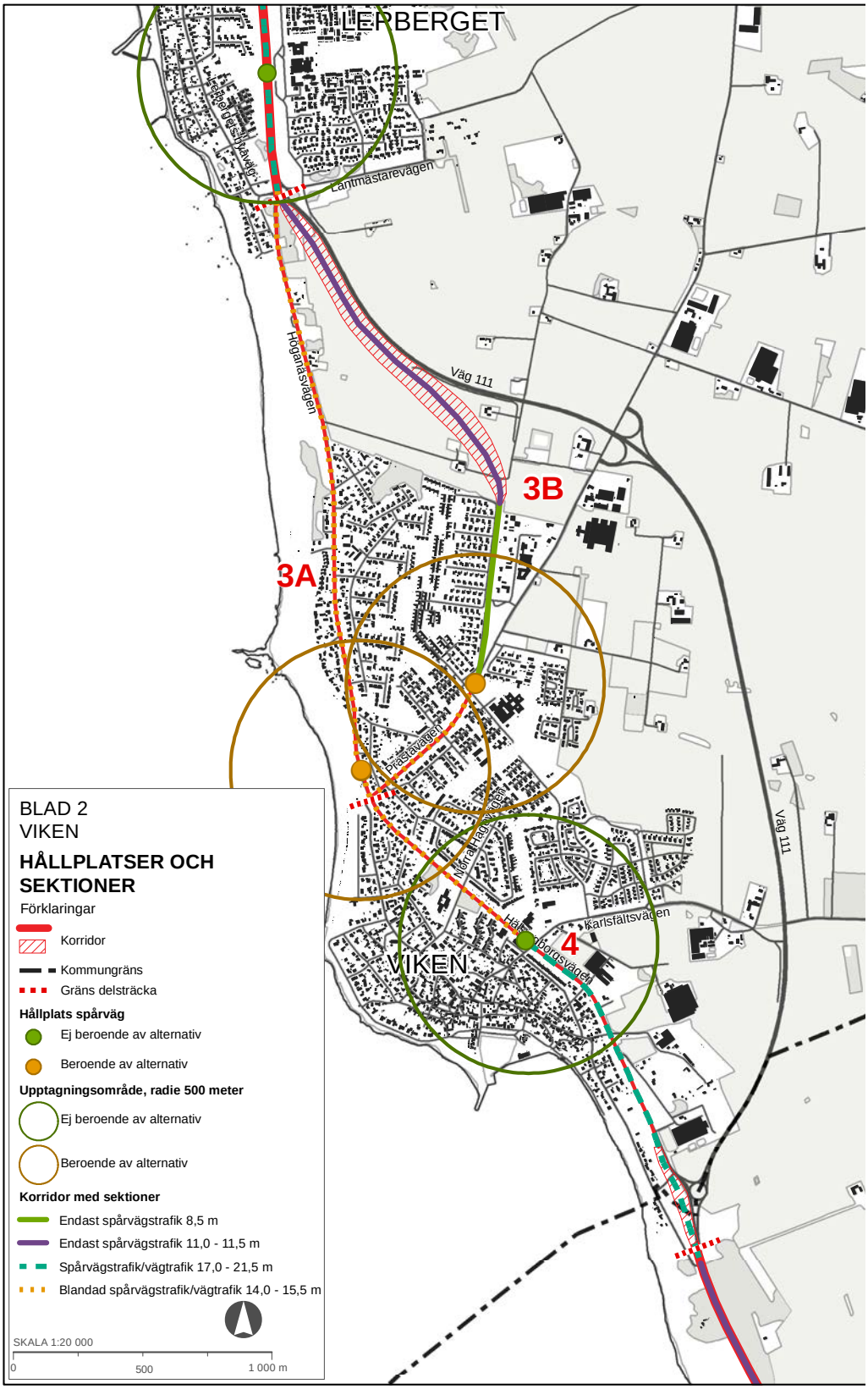
- genom Viken,
- mellan Laröd och Mariastaden,
- mellan Maria station och Stattena genom Berga
- från Miatorp Elektrogatan, mot Råå.

För två av dessa finns goda argument att i detta skede avfärda en av de två alternativa linjesträckningarna; genom Viken och mellan Maria station och Stattena. En genomgång av dessa fyra delsträckor redovisas nedan.

Viken

Höganäs kommun har närmare granskat de två alternativa linjesträckningarna genom Viken. Alternativet via Prästavägen (sträcka 3B i figur 4) innebär en skarp vänstersväng från Prästavägen till Höganäsvägen som medför intrång i en eller flera fastigheter i direkt anslutning till korsningen. Detta diskuteras i förslagshandlingen. Litet intrång innebär en minimal kurvradie och därmed låg standard för spårvägen. Låg standard ger låg hastighet, lägre komfort och risk för extra omgivningsbuller i form av så kallat kurvskrik. För att garantera en bra framkomlighet och bra standard för spårvägen behöver korsningen byggas om totalt vilket skulle innebär ett betydligt större ingrepp i flera fastigheter.

Den sista ca 400 metrarna av Prästavägen fram till Höganäsvägen är smal. För att få en bra framkomlighet för spårvagnen behöver vägen eventuellt breddas. Även detta kan medföra betydande intrång i fastigheter.



Figur 4. Två olika lokaliseringsalternativ genom Viken.

Dragningen via Prästavägen (enligt sträcka 3B) innebär ett hållplatsläge i höjd med Bokvägen. Detta hållplatsläge har ett något bättre upptagningsområde, ligger mer centralt inom bebyggelsen, än vad en hållplats vid en dragning via Höganäsvägen har (enligt sträcka 3A, jämför i figur 4). Den i figur 4 angivna hållplatsen på Höganäsvägen i nära anslutning till korsningen med Prästavägen vid sträcka 3A, kan flyttas 100-200 meter längre norrut vilket medför ett något bättre upptagningsområde.

En lokalisering av spårvägen i Höganäsvägen genom Viken (sträcka 3A) förordas framför ett alternativ med en lokalisering via Prästavägen (sträcka 3B). sammanfattningsvis innebär sträckningen längs Höganäsvägen kortare sträcka, kortare restid, mindre ingrepp i privata fastigheter, mindre risk för kurvskrik samt större hänsyn till kulturmiljön. En ny lokalisering längre norrut av hållplatsen på sträcka 3A än vad som anges i figur 4 och anpassning av gång- och cykelvägar i anslutning till denna hållplats minskar den negativa effekten av att hållplatsen på Höganäsvägen inte ligger centralt i bebyggelsen.

Laröd-Maria

Förslagshandlingen redovisar två alternativa lokaliseringar för spårvägen mellan Laröd, och vidare mot Maria station. I remissvaren har det kommit synpunkter på dessa två alternativ. Helsingborgs stad har därför beslutat att genomföra en fördjupad utredning. Denna utredning ska detaljera sträckningen mer och anslysera för- och nackdelar av de båda alternativa linjesträckningarna. Syftet med den fördjupade utredning är att kunna fatta beslut om vilket av alternativen som ska tas vidare till nästa skede.

Berga – Stattena

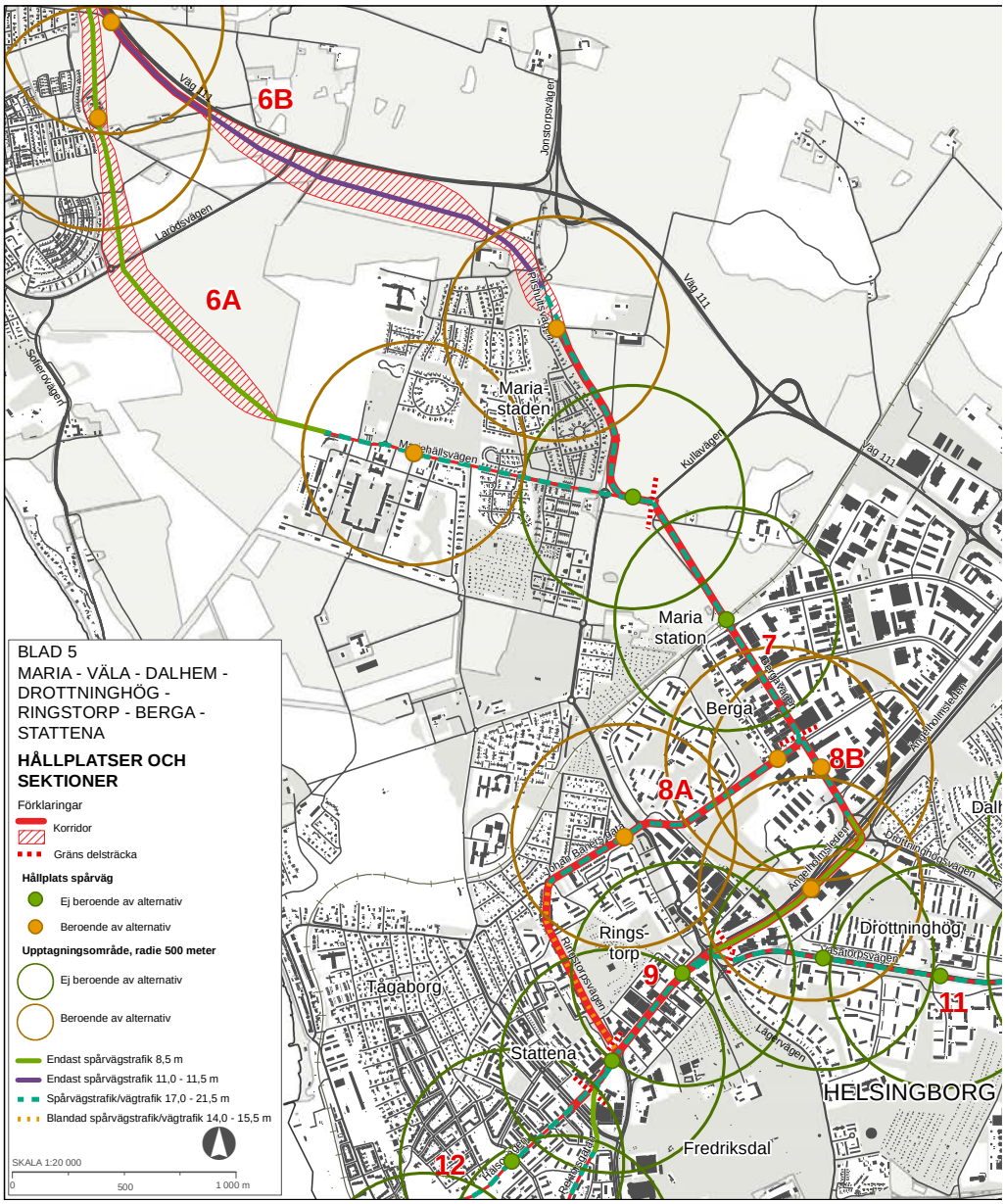
Förslagshandlingen redovisar två alternativa linjesträckningar mellan Maria station och Stattena. Ett alternativ genom Berga via Gevärsgatan, Johan Banérs gata och Ringstorpsvägen (sträcka 8A se figur 5) och ett alternativ runt Berga via Bergavägen och Ängelholmsleden (sträcka8B och 9 se figur 5).

Egenskaperna för dessa två alternativ beskrivs i förslaghandlingen och redovisas i figur 5. För de två alternativen identifieras följande för- och nackdelar:

- Hållplatsplaceringen i alternativ 8A ger en bättre anslutning till bostadsbebyggelse i Ringstorp än vad alternativ 8B ger.
- Alternativ 8B ger bra hållplatslägen i anslutning till de stora etableringarna utmed Ängelholmsleden och ett bra hållplatsläge i anslutning till förnyelseområdet runt norra infarten.
- Alternativ 8B är något kortare (ca 200 meter).
- Alternativ 8B ger en högre hastighet och en kortare sträcka som ger en kortare restid för resenärer till och från Höganäs (uppskattningsvis 1,5-2 minuter kortare restid).
- Alternativ 8A innebär på en del av sträckan (på Ringstorpsvägen) blandtrafik med bilar, detta medför en lägre hastighet och ökad störningskänslighet för spårvagnstrafiken.
- Alternativ 8B har en längre sträcka som är gemensamt med sträckan mot Väla, vilket ger en lägre sammanlagd investeringskostnad för hela spårvägssystemet.

- Koppling av spåren från Höganäs och Väla kan förmodligen göras enklare vid Lägervägen än vid Ringstorpsgatan. Lösningen behöver dock studeras närmare i båda fallen.
- Alternativ 8A går på vissa delar i smalt gaturum och kan därmed ge upphov till större buller och vibrationsstörningar på omgivande bostadsbebyggelse. Det kan innebära höga kostnader för att motverka buller och vibrationsstörningar eventuellt i kombination med en låg hastighet på sträckan.

Ovanstående innebär ett flertal fördelar för en dragning via Bergavägen och Ängelholmsleden. I det fortsatta arbetet kommer därför endast alternativet via Bergavägen och Ängelholmsleden att vara aktuell för vidare utredning.



Figur 5. Två olika linjesträckningar mellan Maria station och Stattena.

Miatorp

Genom Miatorp finns två alternativa lokaliseringar av spårvagnssträckningen; en via Planteringsvägen och en via Landskronavägen. Realisering av denna sträcka ligger relativt långt fram i tiden och är beroende av att Södertunneln byggs, att H+ området utvecklas och att Hamnleden eventuellt byggs. I samband med planering för dessa projekt bör spårvägsdragningen söderut analyseras närmare. I detta skede tas därför inget beslut om lokalisering söderut. Båda alternativen får tills vidare kvarstå.

4.4 Samhällsekonomi

I förslagshandlingen presenteras en samhällsekonomisk bedömning av en utbyggnad av hela spårvägssystemet. Den samhällsekonomiska bedömningen är baserad på uppskattningar av bland annat restider, resandeutveckling och kostnader. Precis som påpekats i några remissvar måste bedömningen utvecklas mera i det fortsatta planeringsarbetet. Längre fram i planeringsprocessen blir flera detaljer i projektet kända som möjliggör en mer korrekt bedömning av de samhällsekonomiska effekterna.

Ovan redovisade beslut där det tidigare fanns alternativa linjesträckningar har varit anledning till en översyn av den samhällsekonomiska bedömningen. Sammantaget innebär den valda sträckningen genom Viken och mellan Maria station och Stattena kortare restider än vad som antogs i förslaghandlingen. Detta påverkar resandet i stråket till och från Höganäs och Mariastaden.

Sammanlagt blir spårvägskorridoren ca 1,5-2 km kortare än befintlig busslinje (inte 3-4 km som felaktigt angavs i förslagshandlingen). Sträckningsalternativen genom Viken skiljer sig inte mycket i restid. Sträckan via Ängelholmsleden innebär ca 2 minuters kortare restid än sträckan genom Berga. Detta ger en kortare restid för spårvagnen än den genomsnittliga som antogs i förslagshandlingen.

Översynen av den samhällsekonomiska bedömningen har gjorts med dessa nya förutsättningar för restiden. För övrigt antas samma utgångspunkter. Restiden i stråket till Höganäs blir lägre än den genomsnittliga som antogs i förslagshandlingen. En kortare restid påverkar både antalet nya resenärer och restidsvinsterna för alla resenärer.

Antalet resenärer på respektive linje i prognosåret har beräknats som antal resande idag uppräknat med 1 procent per år (autonom trafiktillväxt). Som prognosår antas år 2020. Till detta har lagts tillkommande kollektivtrafikresenärer av planerade och bedömda exploateringar i anslutning till linjerna. I utredningsalternativet (spårväg) har exploateringarna bedömts utföras med en ökad täthet på grund av spårvägens extra attraktionskraft. Denna effekt kan anses motsvara någon form av spårfaktor; att resandet ökar mer när en spårvägslinje etableras jämfört med en motsvarande busslinje. För de olika alternativen har även påverkan på resandet på grund av alternativens standardförändring (gångtid, väntetid, åktid och förseningsrisk) lagts till. Total resandeförändring blir enlig nedanstående tabell. I tabellen redovisas den bedömning som gjordes med förslagshandlingens förutsättningar och den med förutsättningar efter val av alternativ enligt ovanstående redovisning. Observera att detta inte innebär några förändringar för den lokala linjen i Helsingborg.

Tabell 1. Resandeförändring per linje och alternativ (JA=jämförelsealternativ och UA=Utredningsalternativ).

	Helsingborg		Höganäs		Höganäs	
			Förslagshandling		Efter val av alternativ	
Post	JA 2020	UA 2020	JA 2020	UA 2020	JA 2020	UA 2020
Resande nuläge +1 % per år	13115	13115	5045	5045	5045	5045
Tillkommande pga. exploatering	5350	6688	1650	2063	1650	2063
Standardförändring	-17%	8%	-13%	-6%	-13%	-4%
Totalt (resor/dag)	**15340**	**21380**	**5820**	**6660**	**5820**	**6813**

Raden standardförändring i ovanstående tabell visar procentuell förändring av resandet på grund av den kvalitetsförändring som sker inom kollektivtrafiken. Det negativa värdet för JA återspeglar att kvalitéten i kollektivtrafiken minskar till år 2020 med dagens upplägg av busstrafik. JA omfattar ingen utveckling av dagens busstrafik. Bussar kommer i större utsträckning att fastna i bilköer, restiden ökar och förseningsrisken blir större. I utredningsalternativen UA förbättras kvalitéten jämfört med busstrafik enligt dagens upplägg. För Helsingborg innebär detta en bättre kvalité än dagens. För Höganäs är resultatet fortfarande negativt men betydlig bättre än JA. Det negativa värdet beror främst på den lägre turtätheten som spårvagntrafiken kommer att ha i jämförelse med busstrafiken.

Nya antaganden om restid innebär ca 150 fler resor per dag för Höganäs jämfört med det tidigare resultatet från förslagshandling.

Delresultat för resandet påverkar det totala samhällsekonomiska utfallet. Exempelvis innebär fler resenärer en större restidsvinst. Enligt riktlinjer för den samhällsekonomiska bedömningen ger detta även ökade kostnader för kollektivtrafiken, exempelvis så ökar kostnaderna för biljetthantering.

Vid en kontroll av redovisningen av den samhällsekonomiska bedömningen i förslagshandlingen upptäcktes ett fel i redovisningen för Helsingborgsdelen, vilket korrigerats i tabell 2.

Tabell 2 redovisar värden för den totala samhällsekonomiska bedömningen.

Beräkningarna visar på stora nyttor i utredningsalternativet (positiva poster i tabell 2). Nyttorna är framför allt tidsvinster för resenärerna, ökade biljettintäkter samt minskade trafikeringskostnader. Viktiga poster är de externa effekter som främst består av minskade miljöstörningar i form av luftföroreningar och buller. De externa effekterna är viktiga men viktas inte så högt i den samhällsekonomiska bedömningen (se tabell 2). Det finns argument för att värdera minskningen av luftföroreningar högre i Helsingborg än vad som görs i den standardiserade samhällsekonomiska modellen då Helsingborg har tvingande krav på sig att minska luftföroreningarna enligt regelverket för miljökvalitetsnormer. Det innebär att om inte spårvagnen genomförs kommer staden i vilket fall som helst att ha kostnader för att på annat sätt minska luftföroreningarna.

Nyttorna per år ska diskonteras till beräkningsåret och jämföras med den samhällsekonomiska investeringskostnaden.

Huvudresultatet av den samhällsekonomiska kalkylen är nettonuvärdeskvoten (NNK). Den beskriver förhållandet mellan nuvärdet av nyttorna med projektet och nuvärdet av kostnaderna för projektet (investeringskostnaden).

Tabell 2. Nyttor och kostnadsposter i den samhällsekonomiska kalkylen uttryckt som årlig skillnad mellan jämförelse- och utredningsalternativ i miljoner kronor/år. Ursprungsresultatet från förslaghandlingen redovisas jämte det nya resultatet för Höganäs och det korrigerade resultatet för Helsingborg.

Post	Helsing-borg	Höganäs	Summa	Helsing-borg	Höganäs	Summa
	Förslagshandling			Korrigerad	Efter val av alternativ	
Operativa kostnader						
Trafikeringskostnad	11,8	11,3	23,1	11,8	11,3	23,1
Omkostnader	-1,3	-0,5	-1,8	-1,3	-0,6	-1,9
Overhead	-2,3	-3,8	-6,2	-2,3	-3,8	-6,2
Biljettintäkter						
Intäkter inkl. moms	25,0	6,7	31,7	25,0	7,9	32,9
Moms	-1,5	-0,4	-1,9	-1,5	-0,5	-2,0
Tidsvinster						
Viktad restid	65,1	6,7	71,8	104,2	14,4	118,6
Externa effekter						
Minskad biltrafik	2,4	1,0	3,3	2,4	1,1	3,5
Minskad busstrafik	4,0	5,8	9,8	4,0	5,8	9,8
Spårvagnstrafik	-0,8	-1,4	-2,2	-0,8	-1,4	-2,2
Budgeteffekter						
Moms biljettintäkter	1,5	0,4	1,9	1,5	0,5	2,0
Skatteintäkter vägrafik	-4,9	-4,2	-9,1	-4,9	-4,4	-9,3
Summa trafikeffekter	99,0	21,5	120,5	138,1	30,2	168,4
Underhållskostnad						
Banunderhåll	-8,8	-14,7	-23,5	-8,8	-14,7	-23,5
Summa	**90,2**	**6,8**	**97,0**	**129,3**	**15,6**	**144,9**
NNK			**-0,7**			**-0,5**

Nettonuvärdeskvoten beräknas som nuvärdet av nyttorna minus nuvärdet av investeringskostnaden, delat med investeringskostnaden. Blir denna kvot positiv innebär det att projektet är samhällsekonomiskt lönsamt, ju högre kvot desto mer lönsamt är projektet. En negativ kvot betyder att projektet uppvisar samhällsekonomiskt olönsamhet enligt bedömningsmodellen, dvs att värdet av kostnaderna överstiger nyttornas värde.

Den samhällsekonomiska bedömningen har utgått från ett genomsnittsvärde för investeringskostnaderna. Den samhällsekonomiska investeringskostnaden (investeringskostnaden plus skattefaktorn) blir därmed 11 580 Mkr. För detta projekt är nuvärdet av nyttorna knappt 5 970 Mkr. Detta ger en nettonuvärdeskvot på -0,5. Enligt en standardbedömning är därmed projektet samhällsekonomisk olönsamt. Det är dock viktigt att beakta att det finns övriga effekter som inte tas med i bedömningen i enlighet med standarden för samhällsekonomiska bedömningar. Förväntade positiva effekter utgörs bl a av ökade fastighetsvärden, positiv socioekonomisk utveckling av stadsdelar, ökad attraktivitet i stadsmiljön och effekter av utveckling av kollektivtrafiknoder vid Maria och Ramlösa station.

5 Samlad bedömning

Förstudien har visat att föreslagen spårvägsutbyggnad i två huvudsakliga stråk, en lokal linje från Ättekulla till Väla och en regional från Ramlösa station till Höganäs väl uppfyller projektmål, lokala och regionala mål samt nationella transportpolitiska mål. Föreslagna stråk stödjer på ett bra sätt samhällsutveckling och förtätningsprojekt enligt pågående kommunal planering i Helsingborg och Höganäs. Spårvägen kan därmed uppfylla målet om att vara en strukturbildande, långsiktig och stabil ryggrad som bidrar till en ökad andel kollektivtrafik i framtiden.

Spårvägen kommer att påverka natur- och kulturlandskapet i liten utsträckning då den i huvudsak lokaliseras inom eller nära intill befintlig infrastruktur. Det innebär att ändamålet högkvalitativ kollektivtrafik kan nås med ett minimum av intrång i landskapets värden. Söder om Viken kommer spårvägen att behöva ta mark i anspråk i ett Natura 2000-område vilket innebär att länsstyrelsen ska ta ställning till om särskilt tillstånd behövs. Landskapsbild och stadsbild påverkas av att spåranläggningens strömförsörjning sker via kontaktledningar i luften.

Spårvagnstrafiken ersätter många bussar vilket innebär att den bidrar till att minska luftföroreningar och trafikbuller i den lokala miljön. Spårvagnstrafik leder också till att fler väljer kollektivtrafik framför bilen. En spårväg bidrar därför till att förbättra städernas miljö- och hälsoaspekter. Spårvägen är både ett miljövänligt och yteffektivt alternativ.

Spårvägen bidrar till städernas varumärke genom sin design och synlighet i stadsbilden men också genom den uppmärksamhet som projektet och de båda städerna får under planeringsprocessen.

En analys med metoden förenklad successiv kalkyl visar att hela systemet troligen kan komma att kosta mellan 6 000 och 12 700 Mkr (med 70 procents sannolikhet).

Samhällsekonomiska analyser enligt Trafikverkets modell har visat att föreslagen spårvägsutbyggnad ger betydande och stora samhällsnyttor. Trots det påvisas inte samhällsekonomisk lönsamhet då kostnaderna är förhållandevis höga. Det finns dock flera förväntade positiva effekter som inte ingår i den standardiserade samhällsekonomiska beräkningen. Det gäller till exempel svårvärderade effekter som ökade fastighetsvärden, höjning av socioekonomisk status av stadsdelar, ökad attraktivitet i stadsmiljön och utveckling av ett kollektivtrafiksystem med fler noder för byte till regionaltåg vid Maria station och Ramlösa station. Det gäller också det faktum att Helsingborg enligt ett fastställt åtgärdsprogram måste vidta åtgärder i trafiksystemet för att klara normer för luftkvalitén. Vidare är det inte aktuellt att bygga ut hela systemet på en gång vilket gör att kostnaden kan spridas över en längre tidsperiod.

Sammantaget görs bedömningen att spårvägssystemet med beaktande av förväntade positiva effekter utöver vad som ingår i standardiserade samhällsekonomiska beräkningar, med hänsyn tagen till en etappvis utbyggnad samt med en genomtänkt förberedande planering av åtgärder för busstrafiken är väl värt att bygga ut. Utbyggnaden bör ske succesivt och samordnat med utvecklingen av busstrafiken. I ett första steg kan åtgärder för att prioritera busstrafiken vidtas i spårvägsstråken, såsom separata körfält eller bussgator som senare kan tas i anspråk för spårvägstrafik. Sådana strukturer för en framtida spårväg, som kan komma till nytta för busstrafiken redan innan spårvägstrafikering blir aktuellt, innebär en avlastning av den samhällsekonomiska kalkylen. Planeringen av busslinjer kan redan idag anpassas till huvudbusslinjer som motsvarar de framtida spårvägslinjerna. Med en sådan långsiktig strategi optimeras möjligheten att leva kvar med busstrafik en tid, samtidigt som det möjliggör en framtida omställning till spår.

Den etappvisa utbyggnaden innebär att de mest trafikerade delarna, där kapaciteten redan omkring år 2020 inte kan tillgodoses på ett bra sätt med dagens busstrafiksystem, byggs först. Det påverkar den samhällsekonomiska bedömningen i positiv riktning, förutsatt att tidiga investeringar kan nyttjas även i senare skeden.

6 Fortsatt arbete

Det föreslås att Helsingborgs stad och Höganäs kommun gör ett kommungemensamt ställningstagande angående planeringen för framtida högkvalitativ kollektivtrafik genom att i sina översiktsplaner precisera och reservera det i förstudien utpekade markbehovet för en framtida spårvägsutbyggnad. Markbehovet kan till största delen läggas fast i enlighet med förstudiens förslag. Med detta menas förslagshandlingens redovisning och de val som har gjorts efter det och som redovisas i detta dokument. Ytterligare en kompletterande studie görs av alternativa linjesträckningar mellan Laröd och Maria station. Arbetet med att lägga fast sträckningen söderut från Knutpunkten kan eventuellt frikopplas från den nordliga delen då denna del är beroende av tidplanen för Södertunneln och H+ området.

Arbetet med det kommungemensamma ställningstagandet kan eventuellt omfatta en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) enligt Trafikverkets metod där trafikering med högkvalitativ busstrafik ingår som ett alternativ. Åtgärdsstudien bör koordineras med pågående och kommande utredningar om den framtida busstrafiken. En planering för framtida spårväg måste samordnas med utveckling och optimering av busstrafik så att busstrafikens linjer och infrastruktur, inklusive framtida bussgator och busskörfält utformas på ett sådant sätt att en framtida konvertering till spårväg gynnas.

Den fortsatta planeringen av den regionala linjen Höganäs – Maria station – Helsinborg C – Ramlösa station bör ske i nära samråd med Trafikverket och samordnat så att en eventuell fortsatt planering med järnvägsplan enligt lag-om byggande av järnväg i någon del av sträckan kan ske utan betydande omtag i planeringsprocessen.

Arbetet med det kommungemensamma ställningstagandet för spårväg Helsingborg - Höganäs föreslås påbörjas år 2015, om den överordnade tidplanen med trafikstart år 2022 och detaljplaneringsprocesser dessförinnan med någorlunda säkerhet ska kunna hållas.

Arbetet med detaljplanering av spårvägssträckningarna bör inledas ca 3-5 år innan den tidpunkt där objekten finns i de långsiktiga planerna med medel avsatta till finansering av en utbyggnad. Enligt föreslagen tidplan bör detaljplanering inledas år 2017 vilket förutsätter att ett kommungemensamt ställningstagande föreligger 2016. I Nationell plan för transportsystemet 2014-2025 finns inga av de aktuella objekten med.

Det är formellt möjligt att få statlig medfinansiering via långsiktiga nationella och/eller regionala infrastrukturplaner. Den detaljerade fysiska planeringen bör ske i samspel med den långsiktiga investeringsplaneringen för nationell och regional infrastruktur och så att en god planberedskap föreligger när medel kan göras tillgängliga.

Bilaga 1 – Inkomna remissvar

Nämnder, förvaltningar, avdelningar och bolag i Helsingborgs stad

Stadsbyggnadsförvaltningen

Stadsbyggnadsförvaltningen tycker att förstudien är en väl genomarbetad handling som utgör ett bra tekniskt underlag för fortsatt arbete med att utveckla kollektivtrafiken i Helsingborg och Höganäs. Handlingen är främst teknisk, och behandlar inte tillräckligt spårvägsfrågan utifrån ett stadsutvecklingsperspektiv. Då förstudien är framtagen i enlighet med lagen för byggande av järnväg är detta fullt förståeligt, samtidigt som det är en brist att det inte till fullo framgår vad ett spårvägssystem kan bidra till.

Stadsbyggnadsförvaltningen understryker:

- vikten av en tydlig argumentation för spårväg som en del av hållbar utveckling för Helsingborg (och Höganäs).
- behovet av att fastlägga spårvägsdragningen för att inte låsa mark i onödan. Detta gäller generellt, men i synnerhet i sträckningen Laröd-Pålsjö-Maria.
- att fotgängare måste ges tillräckliga utrymmen, och att separata utrymmen tillskapas för fotgängare respektive cyklister. Redovisade mått om 3,0 meter anses vara för snålt tilltaget.
- att intrång i angränsande ytor behöver tydliggöras. Gäller specifikt för korsningen Trädgårdsgatan-Järnvägsgatan som utgör entré till Stadsparken.
- att såväl passager tvärs spårvägen som fordonen måste vara tillgängliga för alla.
- Att längre hållplatsavstånd än idag kan ge upphov till att färre äldre och personer med funktionsnedsättning kan resa. Konsekvenserna av detta behöver förtydligas.

Vidare kommenterar Stadsbyggnadsförvaltningen att såväl planprogram för Drottninghög som Norra infarten är godkända och att detaljplanearbete har inletts.

Kommentar
De mjuka parametrarna kring spårvägen bör kommuniceras på ett tydligt sätt, samt arbetas in i detaljplaner som tas fram längs spårvägsstråket.

Avseende delsträckor med alternativa linjesträckningar genom Viken och mellan Maria och Stattena presenteras i detta PM ett ställningstagande, avseende sträckningen mellan Laröd och Maria station görs för närvarande en fördjupad utredning som ska leda fram till ett ställningstagande och avseende alternativa linjesträckningar i södra Helsingborg så skjuts ställningstagandet på framtiden för koordinering med utvecklingen där.

Avseende angivet utrymme för gång och cykel så får förstudien ses som en generell utgångspunkt. I detaljplaneringen och vidare projektering får ställningstagande om hur den slutgiltiga måttkedjan från fasad till fasad ska se ut avgöras.

En översiktlig projektering av spårvägen har genomförts inom ramen för förstudie-arbetet. På en del platser har det angett att intrång inte kan undvikas. Omfattningen av intrånget är beroende av prioritering av de olika trafikslagen. I korsningen Trädgårdsgatan-Järnvägsgatan kan intrång i Stadsparken undvikas. Detta medför dock konsekvenser för bilarnas framkomlighet.

Tillgängligheten har beaktats och sammanvägts med andra parametrar såsom trafiksäkerhet, gestaltning, sikt osv i arbete med de SPIS-gemensamma utformningsprinciperna för passager och i fordonskonceptet.

Strategin att den ordinarie kollektivtrafiken ska ta över fler serviceresor, liksom utglesning av hållplatser får konsekvenser, vilket får hanteras i den kommande processen.

Barn- och utbildningsnämnden

Barn- och ungdomsnämnden beslutade 2013-10-24 att som yttrande överlämna förvaltningens synpunkter. Förvaltningen konstaterar att spårvägen kommer att passera ett antal av Barn- och utbildningsnämndens verksamheter och framhåller vikten av att säkerheten kan tryggas längs med spårvägen, och att detta görs på ett sådant sätt att det inte medför barriärer för barn och elever på väg till och från skolan.

Kommentar
Kraven på säkerhet och tillgänglighet kommer att beaktas i detaljplanearbetet för spårvägen.

Vård- och omsorgsnämnden

Vård- och omsorgsnämnden beslutade 2013-10-22 att som yttrande överlämna nämndens synpunkter. Vård- och omsorgsnämnden understryker följande:

- Gångavstånd och korsningspunkter påverkar tillgängligheten för personer med gånghjälpmedel och rullstol. Detta behöver analyseras och konsekvensbedömas.
- Spåren i gatan är ett hinder för framkomligheten
- Turtäthet och åkkomfort är positiv för äldre och personer med funktionsnedsättning.
- Linjedragningen är av stor betydelse. Vid sträckningsalternativ bör ytterligare belysas huruvida linjedragningen skapar en barriär eller en ökad tillgänglighet.
- Vikten av att information, skyltning mm är anpassad för personer med nedsatt syn och hörsel samt för personer med nedsatt orienteringsförmåga.

Kommentar
Förlängda gångavstånd till hållplatser behöver konsekvensbeskrivas i den fortsatta processen.

Utformningen av spårvägen preciseras i kommande detaljplanearbete för spårvägen, och då beaktas såväl framkomlighet som tillgänglighet.

Kulturförvaltningen

Tf. stadsantikvarie poängterar att sträckningarna som presenteras i förstudien är väl anpassade till vägar där det idag finns plats för spår utan att kvartersmark behöver tas i anspråk, samt att fornminnesfrågan lyfts fram i studien. Vidare understryks vikten av att passa in spårvägen i kulturlandskapet, speciellt i delsträcka 5 där det storskaliga odlingslandskapet utpekas i riksintresse Kulla Gunnarstorp-Allerum. Även delsträcka 6A genom Pålsjö är känslig och ska utformningsmässigt utformas så att spårvägen inte visuellt skär av kulturlandskapet.

Avstånden mellan föreslagna spårvägshållplatser och kulturförvaltningens anläggningar är av vikt. Stadsantikvarien poängterar att avståndet mellan hållplats och entrén till Fredriksdals museer och trädgårdar ökar jämfört med idag, och föreslår ett hållplatsläge närmare huvudentrén. Vidare understryks vikten av trygga och attraktiva gångstråk mellan spårvägshållplatsen och Fredriksdal.

Eventuell infästning av kontaktledning i befintliga husfasader ska ta hänsyn till individuella byggnaders kulturvärden.

Kommentar
Spårvägens inverkan på landskapsbilden är en central fråga vid fortsatt planering, speciellt i sträckning utanför tätorterna.

I förstudien har hållplatslägen översiktligt studerats. Exakt placering behöver analyseras vidare vid fortsatt planering, och justeringar kan komma att ske.

Eventuell infästning av kontaktledning i befintliga husfasader kan komma att bli aktuellt, varvid husens kulturvärde behöver beaktas.

Idrotts- och fritidsnämnden

Idrotts- och fritidsnämnden beslutade 2013-10-22 att som yttrande överlämna förvaltningens synpunkter. Nämnden konstaterar att spårvägen på ett positivt sätt kommer att stärka kollektivtrafiken och därmed tillgängligheten till Idrotts- och fritidsnämndens verksamheter. Ett antal av Idrotts- och fritidsnämndens verksamheter kommer att passeras av spårvägen och nämnden framhåller vikten av att säkerheten kan tryggas längs med spårvägen, och att detta görs på ett sådant sätt att det inte medför barriärer för besökande till verksamheterna.

Kommentar
Kraven på säkerhet och tillgänglighet kommer att beaktas i detaljplanearbetet för spårvägen.

Socialnämnden

Socialnämnden beslutade 2013-10-24 att som yttrande överlämna nämndens skrivelse. Nämnden bedömer förstudien som väl genomarbetad och har inga ytterligare synpunkter att tillföra.

Kommentar
Ingen kommentar.

Utvecklingsnämnden

Utvecklingsnämnden beslutade 2013-10-24 att som yttrande överlämna nämndens skrivelse. Utvecklingsnämnden understryker

- att det är positivt ur ett tillväxt- och arbetsmarknadsperspektiv att Helsingborg kan erbjuda ett heltäckande och hållbart trafiksystem samt att detta ska vara väl integrerat regionalt, nationellt och internationellt.
- att det ur ett mellankommunalt perspektiv är viktigt att Helsingborg och Höganäs ökar tillgängligheten på en gemensam arbets-, studie- och bostadsmarknad.
- att trafiksystemet ur ett integrationsperspektiv ska kunna stödja de invånare som har någon form av funktionshinder/begränsning eller saknar tillgång till egen bil för att dessa ska kunna nå arbetsplatser, offentlig service, rekreationsområden, kultur- och idrottsaktiviteter mm. Notera att det i allt större utsträckning är unga hushåll och studerande som aktivt väljer bort bilen som transportmedel.
- att man ur ett socioekonomiskt och ekologiskt hållbart perspektiv bör knyta samman områden med många bostäder/boende med områden med många arbets-/studieplatser och andra nav där många personer rör sig.
- vikten av smidiga byten mellan olika transportslag.

Kommentar
Den planerade spårvägen utgör en del av såväl Helsingborgs lokala kollektivtrafiksystem, som av det regionala systemet i stråket Höganäs-Helsingborg. Koppling till andra delar av regionen och omvärlden planeras vid stationerna vid Helsingborg C, Maria och Ramlösa.

Tillgängligheten för såväl funktionshindrade som personer med annan begränsning är en av de centrala frågorna vid arbete med utformning av såväl infrastrukturen som fordonen.

Förordade spårvägssträckningar löper genom områden med ett bra befolkningsunderlag och större arbetsplatser. Anläggs spårvägen enligt förstudien får 35-40% av invånarna i Helsingborgs stad 500 meter eller mindre till en spårvagnshållplats.

Helsingborgs brandförsvar

Helsingborgs brandförsvar understryker i sitt yttrande att de gator där spårvagnar kommer att gå i blandtrafik inte bör sammanfalla med primära stråk för utryckningstrafiken eftersom framkomlighet är en viktig parameter vid en insats.

Kommentar
Framkomligheten för utryckningstrafiken hanteras i kommande planeringssteg i samverkan med brandförsvaret.

NSR

NSR har inget att erinra mot förstudien.

Kommentar

Helsingborgs hamn, HHAB

HHAB stöder föreslagen spårvägsutbyggnad, men poängterar att särskild försiktighet bör iakttas vid korsning mellan framtida spårväg och hamntrafik på nuvarande eller framtida hamnled. Hamntrafiken består av en mycket hög andel tung trafik och med ett stort inslag av farligt gods, vilket gör att HHAB rekommenderar planskilda korsningar.

Kommentar
Risk- och säkerhetsfrågor i trafikmiljö och för intilliggande bebyggelse hanteras på gängse sätt inom ramen för kommande planering och detaljplaneprocessen.

Helsingborgshem

Helsingborgshem ser positivt på den genomförda förstudien, och konstaterar att föreslagen linjedragning avviker från dagens busslinje 1 och istället följer Vasatorpsvägen och vidare på Dalhemsvägen, vilket påverkar planeringen och utvecklingen för Drottninghög och Dalhem.

Kommentar
I förstudiearbetet har ett flertal linjesträckningar förbi Fredriksdal, och genom Drottninghög och Dalhem studerats. En sträckning genom Drottninghög har studerats, men valts bort till fördel för dragningen längs Vasatorpsvägen med nedanstående motiv:

- *En central dragning genom Drottninghög innebär en lägre hastighet än en dragning längs Vasatorpsvägen.*
- *Närheten till skola och korsande skolvägar i Drottninghög ger många trafiksäkerhetsrisker.*
- *Ett hållplatsläge på sträckan genom Drottninghög bedöms endast ge marginellt bättre koppling till den nya bebyggelsestrukturen.*
- *Ett hållplatsläge på sträckningen via Vasatorpsvägen ger en bättre koppling till de områden som ligger söder om Vasatorpsvägen, dvs Fredriksdal och Vasatorps trädgård.*
- *En dragning genom Drottninghög medför att spårvägen dras genom Dalhem via Annerovägen och Dalhemsvägen. Detta ger snäva kurvor med små radier, vilket medför risk för kurvskrik och låga hastigheter.*

Ungdomsrådet, Helsingborg

Ungdomsrådet är försiktigt positiva till spårvägstrafik och ser att miljöaspekten är det mest centrala i spårvägsarbetet. Vidare understryker de vikten av att kunskapen om såväl kostnader som alternativa lösningar fördjupas.

Utmaningen ligger i att få bilförare att gå över till kollektiva trafikslag. Det är då viktigt att kollektivtrafiken utgör ett alternativ som är tidsbesparande och som upplevs som modernt, fräscht, snyggt och effektivt. En hög turtäthet, under hela dygnet, samt ett smidigt betalsystem är av största vikt för att attrahera fler brukare.

Kommentar
Förstudiens schablonmässiga kostnadsberäkning kommer att fördjupas i takt med att detaljeringsgraden fördjupas. Även den samhällsekonomiska bedömningen bör ses över, inte minst mot bakgrund av att det fortfarande finns icke värderade nyttor och kostnader, som inte ingår i den modell man i dagsläget använder sig av.

Kommande arbete kommer att troligtvis att omfatta en åtgärdsvalsstudie, vilket innebär en fördjupad beskrivning av alternativa lösningar.

Att hitta en bra avvägning mellan nämnda viktiga parametrar som tillgänglighet, restider, estetik, turtäthet och ekonomi har löpt som en röd tråd genom hela förstudieprocessen, och kommer att fortsätta under fortsatt planering. Till dessa kommer också avvägningen mot andra väsentliga parametrar så som t ex trafiksäkerhet, riskhantering, driftsäkerhet mm.

Öresundskraft, affärsområde Nät (el)

Öresundskraft konstaterar att ett stort antal el- och optoledningar samt nätstationer berörs i och längs planerade spårvägsstråk. De poängterar vidare att skyddsavstånd och grävanvisningar ska beaktas.

Öresundskraft meddelar att de troligtvis är intresserade av samförläggning längs vissa möjliga sträckor.

Öresundskraft poängterar att EON också har intressen att beakta i tänkta spårvägsstråk.

Kommentar
I den fortsatta planeringen behöver bilden av konsekvenser för ledningar fördjupas, varvid en god dialog med bl a Öresundskraft blir viktig. Inom ramen för samarbetet Spårvagnar i Skåne har en PM – Ledningsutredning i samband med spårvägsanläggning (2012-10-15) tagits fram, i vilken rekommendationer för gränssnittet mellan spårvägsanläggning och olika ledningsslag finns beskrivet.

Öresundskraft, Kraft & Värme AB

Öresundskraft Kraft & Värme AV, Avdelning nät (fjärrvärme och fjärrkyla) konstaterar att den planerade spårvägen korsar och/eller går längs med ett stort antal fjärrvärme- och fjärrkylaledningar i Helsingborg. Ledningarna är från olika tidsepoker och av olika kvalitet. En detaljerad beskrivning av ledningsinnehavet, med bifogade kartor följer med yttrandet.

Kommentar
Vid förprojektering samt påföljande detaljprojektering krävs en nära dialog mellan Öresundskraft och projektet för att hitta lämpliga lösningar och en gemensam tidplan för ledningsomläggning. Inom ramen för samarbetet Spårvagnar i Skåne har en PM – Ledningsutredning i samband med spårvägsanläggning (2012-10-15) tagits fram, i vilken rekommendationer för gränssnittet mellan spårvägsanläggning och olika ledningsslag finns beskrivet.

NSVA

NSVA konstaterar att den planerade spårvägen korsar och/eller går längs med ett stort antal VA-ledningar. De poängterar vidare att det är olämpligt att förlägga spårväg över VA-ledningar, samt att huvudledningar, pga deras dimension, är svåra att omlokalisera.

Kommentar
Spårvägsprojektet har utgått från att inga längsgående ledningar förläggs under spårvägen. Däremot kan ledningar och spårväg korsa varandra, varvid skyddsrör kan bli aktuellt. Vid förprojektering samt påföljande detaljprojektering krävs en nära dialog mellan NSVA och projektet för att hitta lämpliga lösningar och en gemensam tidplan för ledningsomläggning

Inom ramen för samarbetet Spårvagnar i Skåne har en PM – Ledningsutredning i samband med spårvägsanläggning (2012-10-15) tagits fram, i vilken rekommendationer för gränssnittet mellan spårvägsanläggning och olika ledningsslag finns beskrivet.

Myndigheter

Länsstyrelsen i Skåne län

Länsstyrelsen i Skåne län beslutar att spårvägen kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen poängterar att förstudien utgör ett bra planeringsunderlag som med fördel arbetas in i en för Höganäs och Helsingborg kommungemensam översiktsplan avseende spårvägen.

Kommentar
Höganäs kommun och Helsingborg stad har för avsikt att utifrån ett kommungemensamt ställningstagande driva planeringen vidare avseende högkvalitativ kollektivtrafik med möjlighet till utbyggnad av spårväg. Detta arbete kan eventuellt omfatta en så kallad åtgärdsvalsanalys.

Trafikverket

Trafikverket finner förstudiematerialet mycket omfattande. De anser dock att det är missvisande att benämna förstudiens kapitel 7 ”Åtgärdsvalsstudie enligt fyrstegsprincipen” och förordar benämningen ”åtgärdsvalsanalys enligt fyrstegsprincipen”. Trafikverket efterlyser i en eventuell åtgärdsvalsstudie en analys av en mer långsiktig satsning på högkvalitativ busstrafik som ett alternativ och samhällsekonomiska bedömningar av samtliga alternativ. En åtgärdsvalsstudie skulle senare kunna göras som den samlade bedömningen av förstudien, superbussutredningen och eventuellt annat aktuellt material.

För de delsträckor som i förstudien visar på två alternativa sträckningar gör Trafikverket bedömningen att alternativen är snarlika och att inget alternativ förordas framför något annat. Generellt sätt poängteras dock att spårvägsanläggningarna bör ligga så nära bostäder och verksamheter som möjligt, men att en avvägning bör ske mot restider.

Den föreslagna spårvägen korsar statens väg- och järnvägsanläggningar i ett antal punkter, varvid en nära dialog behöver ske vid detaljutformning av dessa korsningar. Vid korsning med järnvägen måste järnvägens funktion och standard prioriteras. På samma sätt behöver en dialog föras vid planering av spårväg längs med statens vägnät.

Trafikverket konstaterar att i förslaget till nationell plan för transportsystemet 2014-2015 så finns inga statliga medel avsatta vare sig för spårvägstrafik i nordvästra Skåne eller för utbyggnad av Västkustbanan på sträckan Maria – Helsingborg C.

Trafikverket har uppmärksammat ett par fel – dels avseende figuren på sid 76 där det står steg 1 i alla boxar, dels på sidan 118 där en etapp 6 omnämns, men inte återspeglas i tidplanen.

Kommentar
Kommande arbete kan komma att omfatta en åtgärdsvalsstudie, varvid en fördjupad beskrivning av alternativa lösningar görs.

Precis som Trafikverket poängterar, så ligger föreslagen spårvägsdragning i så stor utsträckning som bedömts möjlig i stråk med många boende och verksamheter, samtidigt som den totala restiden beaktats.

En fortsatt dialog mellan Trafikverket och Helsingborgs stad förutsätts vid detaljutformning av korsningar samt längsgående sträckor.

Påtalade fel i rapporten korrigeras så att figuren på sid 76 får steg 1, 2, 3 och 4, och så att etappnumreringen blir korrekt.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen lämnar inga synpunkter i ärendet.

Kommentar

Polismyndigheten i Skåne

Närpolisområde Helsingborg och Kulla-Bjäre har ingen erinran mot spårvägsförstudien.

Kommentar

Region Skåne och Skånetrafiken

Region Skåne finner förstudien gedigen, tydlig och lättillgänglig. Den sätter en bra målbild för kollektivtrafikutvecklingen i Helsingborg och för stråket Helsingborg - Höganäs, vilken är samstämmig med Region Skånes målbilder för hantering av det kollektiva resandet.

För det föreslagna spårvägssystemets kärna, längs stadsbusslinje 1 och regionbusslinje 220 finner Region Skåne stabila förutsättningar och motiv, vilket de saknar för sträckorna Dalhem-Väla och förlängningen norrut från centrala Höganäs.

Vidare poängterar Region Skåne att det på landsbygdssträckningar utan hållplatser kan vara kostnadseffektivt med enkelspår, istället för dubbelspår som föreslagits längs hela spårvägsnätet.

Region Skåne understryker vikten av att undvika blandtrafik. På de tre platser där blandtrafik beskrivs i förstudien föreslår regionen att välja bort sträckningen längs Ringstorpsvägen, separera spårvägstrafiken på Dalhemsvägen samt eventuellt separera spårvägen genom enkelspår genom Viken vilket måste utredas grundligt.

Region Skåne poängterar att åktiden utgör en viktig faktor för nyttan med spårvägssatsningen. I förstudien nämns att spårvägen blir 3-4 km kortare än dagens busslinje, vilket måste vara ett räknefel.

Att planera för spårvagnar som klarar minst 100 km/timme anser Region Skåne vara viktigt för att spårvägstrafiken inte ska kännas väsentligt långsammaren än både buss- och biltrafik.

Region Skåne uppger att de ser vissa brister i det föreslagna trafikupplägget och att den föreslagna tiominuterstrafiken kan vara svår att upprätthålla. Att låta tre linjer mellan Stattena och Knutpunkten via Lasarettet, och endast en linje via Drottninggatan är olämpligt, och man bör överväga att köra hälften av trafiken via Lasarettet och hälften via Drottninggatan.

Förstudien föreslår byte mellan regionbuss och spårvagn vid Väla och i Råå, vilket Region Skåne anser olämpligt med tanke på att en mycket stor andel av resenärerna på linje 219, 230, 297, 506, 520 och Skåneexpressen 10 har sin målpunkt i centrala Helsingborg och vid ett byte får en markant sämre restid.

Mot bakgrund av att den samhällsekonomiska kalkylen är negativ bör fokus ligga på en första etapp mellan Helsingborg C och Dalhem. Region Skåne föreslår att busstråket Helsingborg-Höganäs utvecklas mot ett än mer attraktivt busstråk med mål att på lång sikt kunna konvertera detta till spårväg.

Avslutningsvis uttrycker Region Skåne att besked behövs från staten och Trafikverket kring hur den framtida snabbspårvägen mellan Helsingborg och Höganäs ska hanteras planeringsmässigt och finansiellt.

Kommentar
Dubbelspår i såväl stadsmiljö som längs landsbygdssträckningar ger ett robustare *system som är mindre känsligt för störningar och som medger att trafikeringen utvecklas med tiden.*

Precis som Region Skåne framhåller är det av största vikt att undvika blandtrafik. Sträckningen längs Ringstorpsvägen (delsträcka 8A) väljs därför bort till fördel för delsträcka 8B via Ängelholmsvägen. Utformningen av Dalhemsvägens sektion får detaljstuderas i vidare planeringsarbete, liksom sträckningen genom Viken.

Spårvägen blir totalt ca 2 km kortare än dagens bussträckning för linje 220 mellan Höganäs och Helsingborg. Denna förbättring uppnås genom en kortare sträcka mellan Larröd och Ängelholmsleden genom Maria jämfört med dagens linjesträckning via väg 111 och genom en kortare sträcka mellan Stattena och Helsingborgs C. I förslagshandalingen anges felaktig att spårvägssträckan blir 3-4 km kortare än dagens busslinje.

Regional spårvägstrafik bör ha sådan hastighet att restiden inte blir väsentligt långsammaren än buss- och biltrafik.

Redovisningen av trafikupplägget i fördelningen av trafik via Lasarettet och via Drottninggatan redovisades felaktigt i förstudien.

Ett eventuellt byte mellan regionbuss och spårvagn får studeras närmare. Det är dock önskvärt att förebygga att paralleltrafik finns; det ökar den totala kostnader för kollektivtrafiken i regionen. Likaså kan det vara önskvärt att minska antalet bussar i centrala Helsingborg.

Den etappvisa utbyggnaden påverkas av flera parametrar där samhällsekonomin utgör en. Helsingborg C till Väla föreslås som en första etapp i förstudien, då depån måste ingå i den första etappen och den ligger halvvägs mellan Dalhem och Väla. Det anges också att sträckan mellan depån och Väla inte nödvändigtvis måste anläggas inom ramen för etapp 1. Fortsatt utbyggnad mot Höganäs föreslås av flera skäl ligga i etapp 2B (eller som det blir beskrivet i "Del A").

Fortsatt dialog sker med såväl staten som Trafikverket avseende fortsatt planering och finansiell hantering.

Ledningsägare

Svenska Kraftnät

Svenska Kraftnät meddelar att den planerade spårvägen norr om Helsingborg berör två kabelförband bestående av 400 kV-markkablar och en station, vilka är av betydelse för rikets elförsörjning. Markkablarna löper i öst-västlig riktning och planer finns på att byta ut kablarna i den ena förbindelsen, vilka ingår i sjökabelförbindelser mellan Sverige och Danmark.

Vidare påtalas att även E.ON och Energinet.dk har kabelanläggningar som berörs av förstudien.

Svenska Kraftnät vill att det tydligt framgår av förstudien att ingen bebyggelse får planeras närmare än tio meter från deras kablar, att fastighetsägaren utan ledningsägarens medgivande inte får lov att ändra markanvändningen eller marknivån över kablarna eller utföra arbeten som kan medföra fara för kablarna eller deras funktion.

Så länge Svenska Kraftnäts rekommendationer beaktas och planering och projektering sker i samarbete har de inga invändningar mot aktuell spårväg.

Kommentar
En dialog bör ske mellan kommunen och Svenska Kraftnät avseende såväl fortsatt spårvägsplanering som Svenska Kraftnäts planer på föryngring av kablar. E.ON och Energinet.dk kommer att kontaktas i det fortsatta planeringsarbetet.

TeliaSonera Skanova Access

TeliaSonera Skanova Access meddelar att de har betydande kabelanläggningar som kommer att beröras av spårvägen. De poängterar att utöver risk för ”kollision” så finns också risker för störningar och korrosion pga spårvägens drift- och matningsström. Omfattande kostnader för ledningsomläggningar bedöms uppstå och TeliaSonera Skanova Access understryker att ett gemensamt koncept för genomförandeavtal tas fram.

Kommentar
En gemensam planering kommer att krävas avseende omläggning av ledningar som ägs av TeliaSonera Skanova Access. Hantering av läckströmmar är av största vikt vid projektering av spårvägsanläggning och isolering av spåren kommer att ske. En kontinuerlig dialog kring såväl tekniska lösningar som avtalsfrågor kommer att ske i det fortsatta planeringsarbetet.

Grannkommuner

Malmö stad

Malmö stad konstaterar att den samverkan kring spårvägsfrågor som såväl Helsingborg som Malmö deltar i stegvis leder fram till konkreta genomförandeprojekt som gynnar flera mål för hela regionen och medverkar till en mer sammanhållen region med större attraktionskraft. De ställer sig positiva till utvecklingen mot spårväg i stråket i Helsingborg och i stråket norrut mot Höganäs.

Vidare menar Malmö stad att det är glädjande att spårvägen kopplas till de stadsutvecklingseffekter som den kan ge i de aktuella stråken, och konstaterar att Helsingborg och Malmö står inför liknande utmaningar bl a avseende förbättrad integration mellan olika områden. Malmö följer med intresse Helsingborgs fortsatta planering och ser ingen anledning att kommentera ärendets detaljer.

Kommentar
I det fortsatta samarbetet inom ramen för Spårvagnar i Skåne har städerna en bra plattform för dialog i spårvägsfrågor och insikt i de respektive parternas fortsatta planering.

Lunds kommun

Lunds kommun anser att förstudien är en väl genomarbetad handling som täcker de aspekter som hör till den aktuella planeringsnivån. Vidare understryker Lunds kommun värdet av samarbetet inom Spårvagnar i Skåne, och kan konstatera att planeringsförutsättningarna i Helsingborg på många sätt är mer komplexa än i Lund. Att Helsingborg utreder ett större system från början, och delar upp detta i deletapper, ses som ett bra arbetssätt.

Kommentar
I det fortsatta samarbetet inom ramen för Spårvagnar i Skåne har städerna en bra plattform för dialog i spårvägsfrågor och insikt i de respektive parternas fortsatta planering.

Klippans kommun

Klippans kommun har tagit del av förstudien och har inga synpunkter i ärendet.

Kommentar

Landskrona stad

Landskrona stad har tagit del av förstudien och har inga synpunkter i ärendet.

Kommentar

Perstorps kommun

Perstorps kommun har tagit del av förstudien och ställer sig positiva till att man utvecklar kollektivtrafiken i Skåne Nordväst.

Kommentar

Örkelljunga kommun

Örkelljunga kommun har tagit del av förstudien och har inget att erinra i ärendet.

Kommentar

Fastighetsägare

Skanska Sverige AB

Skanska Sverige finner förstudien mycket intressant och poängterar att miljövänliga transportmedel ligger i linje med hur Skanska vill jobba med grön samhällsutveckling. Skanska ställer följande frågor:

- Hur går processen för reservation av utrymme i Helsingborg och i stråket till Höganäs till?
- I vilken utsträckning kommer andra verksamheter att begränsas av förstudiens redovisade korridorer?

Kommentar
Den fortsatta planeringen kommer att utgöras av ett kommungemensamt ställningstagande angående planeringen för framtida högkvalitativ kollektivtrafik. Markbehovet preciseras i kommunernas översiktsplaner. I tätbebyggt område kommer planeringen sedan att ske enligt Plan- och bygglagen. En ömsesidig dialog bör föras mellan verksamhetsutövare och kommunen för att undvika att verksamheter begränsas.

Enskilda och föreningar

Helsingborgs skid- och orienteringsklubb, HSOK

HSOK kommenterar att den sydvästra dragningen mellan Maria och Laröd, via Mariehällsvägen och vidare genom Pålsjö skog, blir en svår barriär rakt genom skogen, stadens största och finaste rekreationsområde.

Vidare skriver HSOK att spårvägen kommer att innebära att endast lägre vegetation är realistisk nära spåren och att friluftsutövare, motionärer, lekande barn med flera blir oberäkneliga faktorer om spårvägen inte hägnas in.

HSOK motsätter sig starkt den sydvästliga korridoren via Mariehällsvägen för att inte omöjliggöra utnyttjandet och utvecklingen av det sammanhållna naturlandskapet. HSOK menar vidare att expansionsriktningen och befolkningstyngdpunkten förskjuts österut genom stadsutbyggnaden mot Maria station och Gyhult, vilket talar för den östliga spårvägsdragningen via Pilshultsvägen.

Kommentar
Att finna en lämplig spårvägsdragning mellan Maria station och Laröd innebär att en rad olika parametrar behöver vägas mot varandra. Barriäreffekt, ljud, trafiksäkerhet, målpunkter och upptagningsområde för resandeunderlag är helt riktigt några av dessa. Naturvärden och friluftsliv och rekreation vägs också mot värdet av hållbara transporter.

En fördjupad utredning av de två sträckningsalternativen, det via Mariehällsvägen och det via Pilshultsvägen kommer att göras innan val av sträckning sker.

Brf Kjellstorp, Ernst 1 & 2

Bostadsrättsföreningen Kjellstorp som består av 338 hushåll, ser stora samhällsekonomiska vinster och ett ökat trivselvärde i en förbättring av kollektivtrafiken. Däremot finner Brf Kjellstorp den föreslagna dragningen oacceptabel då den försämrar villkoren för föreningens medlemmar i form av försämrad utemiljö, boendemiljö samt störningar från spårvägstrafiken. Man ser att spårvägen kommer att utgöra en barriär inom bostadsområdet och föreslår istället att spåret dras via Vasatorpsvägen, in via Dalhemsvägen för att sedan gå där det idag finns cykelväg öster om Helsingborgshems samt Brf Kjellstorps fastigheter, alternativt fortsätter hela Dalhemsvägen ner till Brohultsvägen.

Kommentar
Alternativa sträckningar genom Dalhem har studerats under arbetet med förstudien. Dragningar längre norrut genom bostadsområdet har studerats och dragningar öster om Dalhem utmed Österleden. Dessa dragningar har valts bort pga olika orsaker:

- *att det ger ett ocentralt hållplatsläge*
- *att det innebär ett relativt stort ingrepp i bebyggelsen*
- *att det ger en spårvägsdragning med många tvära kurvor och därmed låg standard*
- *att alternativet inte medger bra anslutning till sträckorna förre och efter passagen genom Dalhem*

Inger Forsberg

Inger Forsberg på Dalhemsvägen 57C har inkommit med såväl generella som personliga synpunkter avseende förstudien. Generellt sätt påpekar Forsberg att spårväg:

- är gammalmodigt, inflexibelt, dyrt
- ger upphov till gnissel och vibrationer, damm, mikropartiklar
- inom en ort inte minskar bilberoendet
- kan ge upphov till att man fastnar i, halkar eller snubblar på spåren
- ger upphov till fler byten mellan färdsätt

Personligen anser Forsberg att spår i vägar och gräsytor är oestetiskt och begränsande för annan trafik och hon förespråkar utbyggnad av busstrafiken. Hon nämner vidare konsekvenser som barriäreffekt och trafiksäkerhetsaspekter av olika slag samt att spårvagnar är mer skrymmande än bussar. Forsberg undrar om förarlösa spårvagnsset kommer att bli aktuellt i framtiden.

Som boende på Dalhemsvägen 57 konstaterar Forsberg att spårvägen kommer att ligga väldigt nära huset, vilket medför risk för insyn i lägenheter, buller, vibrationer, påkörning, damm och störd utemiljö. Hon undrar vidare om husen närmast den planerade spårvägen planerar att rivas.

Forsberg poängterar vidare att Dalhem är ett barnrikt bostadsområde där många barn vistas ute längs det planerade spårområdet. Hon väcker vidare frågan om Dalhemsområdet med lägre social status är mindre viktigt än att människor kan transporteras till Väla.

Kommentar
Helsingborgs stad planerar för moderna spårvagnar som har ytterst lite gemensamt med den spårväg som lades ner i Helsingborg 1967. Att spåren ligger där de ligger, och att sträckningen därmed inte är flexibel ses som en fördel då de skapar en tydlighet och visar var kollektivtrafiken kommer att gå för lång tid framöver. Detta påverkar investeringsvilja och ekonomi positivt.

Kring aspekter såsom buller, vibrationer och trafiksäkerhet har fördjupade studier och rekommendationer arbetats fram av Spårvagnar i Skåne, och förstudien visar att gällande riktvärden och rekommendationer kan innehållas. Fördjupade detaljstudier kommer dock att behövas i kommande planering. Avseende damm och mikropartiklar finns ytterst få studier gjorda, förmodligen beroende på att spårvägstrafik inte ger upphov till några alarmerande halter. I en helhetsbedömning där olika parametrar vägs mot varandra spelar restid, byten av färdsätt och "användarvänlighet" en roll, och de byten som tillkommer planeras för att bli så smidiga som möjligt.

Mot bakgrund av de mål och krav staden har avseende luftkvalitet och en hållbar stad prioriteras kollektivtrafik före biltrafik. Några förarlösa spårvagnar kommer aldrig att bli aktuella då detta inte är acceptabelt ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Genom Dalhem kommer spårvägen att gå nära befintlig bebyggelse varför en noggrann och varsam anpassning av spårvägen måste ske. Vid den föreslagna dragningen kan det bli aktuell med rivning av hela eller delar av fastigheter.

Att Dalhem är ett barnrikt område gör att trafiksäkerheten ligger högt på agendan vid planering av spårvägens utformning genom området. Vidare är spårvägsetableringen ett medel på vägen att höja den sociala statusen för bl a Dalhem, då god rörlighet är en förutsättning för en god samhällsutveckling.

Måns Killman, Helsingborg

Måns Killman tycker att Helsingborgs stad ska avskriva spårvägsplanerna och istället studera batteribussar. Batteribussar är billigare och kan fortare tas i drift än ett spårvägssystem.

Kommentar
Batteribussar kan vara ett attraktivt alternativ vid fortsatt och utvecklad busstrafik. Då kapaciteten för bussar är uppnådd krävs kapacitetsstarkare alternativ såsom spårväg.

Gun-Britt Östergård, boende i Nyhamnsläge

Gun-Britt Östergård ser klara fördelar med tåg framför buss, och framför att hon vill att dessa fördelar även ska finnas för spårvägen. Hon nämnder bekväma säten, bord, mjukare och tystare resa, eluttag samt bättre belysning. Vidare poängterar Östergård vikten av goda bussanslutningar i Höganäs samt bra bil- och cykelparkering i Höganäs i anslutning till buss-/spårvägsstationen.

Kommentar
Spårvägen planeras att ha flera av de egenskaper som tåget har. Framtida möblering och utformning av vagnen är inte klar, men att den längre resan ska bli bekväm är prioriterat. Goda anslutningsmöjligheter samt förutsättningar för byte mellan trafikslag ingår också i den kommande planeringen.

Peter Sandell, Nyhamnsläge

Peter Sandell i Nyhamnsläge framför att ett införande av spårväg skulle ge en kraftigt försämrad reseservice jämfört med dagens kollektivtrafik i stråket mellan Helsingborg och Höganäs. Restiden förlängs, punktligheten äventyras pga årstidsförhållanden och eventuella stopp i trafiken stoppar all bakomvarande trafik. Sandell poängterar att förstudien saknar en bedömning av frekvens och konskevensanalys avseende driftstörningar och hur de ska hanteras.

Avseende resandeströmmar menar Sandell att man istället för att utgå från dagens kollektivtrafik borde göra en studie av teoretiska resandeströmmar. Sandell ställer sig vidare frågande till mål och uppskattning av befolkningsutvecklingen i Höganäs kommun. Han saknar planer för förbindelser till Ängelholms flygplats.

Sandell ser att regionalt och statligt ekonomiskt stöd är en förutsättning för en spårvägsutbyggnad mellan Helsingborg och Höganäs. Han menar dock att det finns andra infrastrukturfrågor i regionen av högre prioritet.

Avslutningsvis föreslår Sandell alternativa handlingsplaner och lösningar för att klara transportbehovet i det aktuella stråket i form av utbyggnad av vägar och satsning på trådbussar längs väg 111.

Kommentar
Med fortsatt busstrafik, så som beskrivet i det sk nollalternativet, till och från Höganäs kommer liksom den lokala busstrafiken i Helsingborg i allt högre grad att drabbas av den ökade trängseln i vägtrafiken. Det leder till ökade restider, större förseningar och större restidsosäkerheter. För spårvägsalternativet mellan Helsingborg och Höganäs bedöms spårvägen få samma eller lägre restid som dagens busstrafik mellan Höganäs och Helsingborg, men en betydande bättre restid om dagens upplägg av busstrafik finns i framtiden. Spårvägen planeras för att klara rådande vädervariationer. Att en stillastående spårvagn blockerar bakomvarande trafik är ett faktum. Ett dubbelspårssystem ger dock möjligheter att hålla trafiken igång, till skillnad från ett enkelspårssystem. Att studera driftstörningar i ett förstudieskede är inte brukligt, men sådana studier och analyser är viktiga i kommande arbete.

Såväl dagens kollektivtrafik som den som planeras för framtiden utgår från befolkningskoncentrationer i form av bostäder och verksamheter. Där många människor vistas finns underlag för det kollektiva resandet. Förstudien har utgått från Höganäs kommuns samt regionens prognoser för befolkningsutvecklingen i stråket Helsingborg - Höganäs.

En förbindelse mellan Höganäs och Ängelholms flygplats ligger utanför denna studie, som har sin utgångspunkt i den inledande studie om lätt spårtrafik i Skåne som togs fram av Skåne Sydväst 2007.

Helsingborgs och Höganäs kommun delar Sandells åsikt om att statligt ekonomiskt stöd bör utgå för genomförandet av spårvägssatsningen i Helsingborg och i stråket Helsingborg-Höganäs.

Att driva bussar via kontaktledning är en alternativ busslösning, med andra kvaliteter än en spårväg kan ge.

Höganäs

Ungdomsrådet, Höganäs kommun

Ungdomsrådet i Höganäs kommun har tagit del av förstudien. Ungdomarna anser inte att spårväg är lika flexibelt som asfaltväg och att superbuss verkar vara ett bra mellanting mellan spårväg och vanlig busstrafik.

Kommentar
Att spåren ligger där de ligger, och att sträckningen därmed inte är flexibel ses som en fördel då de skapar en tydlighet och visar var kollektivtrafiken kommer att gå för lång tid framöver. Detta påverkar investeringsvilja och ekonomi positivt. Superbuss är ett alternativ till spårväg, som i ett inledande skede skulle kunna vara aktuellt. Däremot ser man inte samma positiva samhällsutveckling kring ett busstråk som med en spårvägslinje.

HELSINGBORG

HÖGANÄS KOMMUN

SWECO