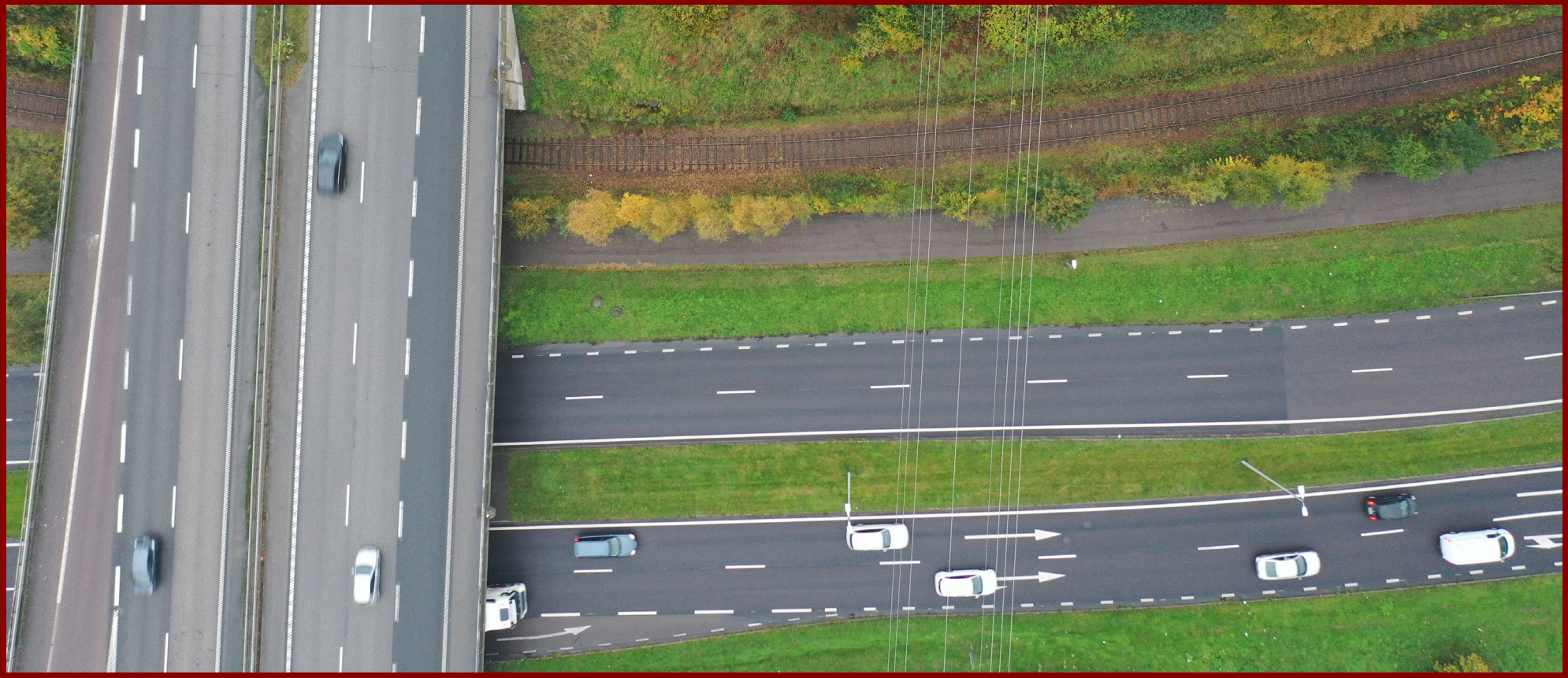
TRAFIKVERKET

HELSINGBORG



Östra Helsingborg – Framtida anspråk i infrastruktur

ÅTGÄRDSVALSSTUDIE, 2023-12-22

Dokumenttitel: Östra Helsingborg, framtida anspråk i infrastruktur

Författare: Stefan Berg, Markus Jonsson,
Torgny Johansson, Linda Bermin

Datum - start: 2022-08-08

Datum - avslut: 2023-12-22

Medverkande:
Stefan Berg, Trafikverket
Markus Jonsson, Trafikverket
Torgny Johansson, Helsingborgs stad
Linda Bermin, Helsingborgs stad

Ärendenummer: TRV 2022/50843

Fastställt av: Tanja Jevtic, cPLsyu, och Anna Möller, Helsingborgs stad

Kontaktpersoner: Stefan Berg, Trafikverket och Torgny Johansson, Helsingborgs stad

Innehåll

1 Inledning 2
1.1 Bakgrund 2
1.2 Tidigare planeringsunderlag 2
1.3 Avgränsning 3
1.4 Syfte 3
1.5 Aktörer och övriga intressenter 3

2 Förstå situationen 4
2.1 Befolkning och resvanor 4
2.2 Stadsutveckling 6
2.3 Kollektivtrafik 12
2.4 Biltrafik 14
2.5 Gods 18
2.6 Miljö 19

3 Problem, brister och behov 21
3.1 Tillgänglighet och kapacitet 21
3.2 Miljö 21
3.3 Trafiksäkerhet 21

4 Mål för lösningar 22
4.1 Projektspecifika mål 22
4.2 Mål för transportpolitiken 22

5 Pröva tänkbara lösningar 23
5.1 Metodik 23
5.2 Samverkan och uppföljning 23
5.3 Beteendepåverkan 24
5.4 Trafikplats Ättekulla 25
5.5 Trafikplats Vasatorp 27
5.6 Ny trafikplats 29
5.7 Trimningar i kommunalt vägnät 30
5.8 Övriga viktiga punkter på vägnätet 30
5.9 Cykelinfrastruktur 32
5.10 Kollektivtrafik 34
5.11 Gods på järnväg 36

6 Förslag till inriktning 37
6.1 Övergripande inriktning 37
6.2 Rekommenderade åtgärder 37
6.3 Fortsatt arbete 38

7 Referenslista 39
7.1 Tidigare åtgärdsvalsstudier 39
7.2 Planeringsdokument 39
7.3 Underlagsrapporter 39
7.4 Information från databaser 39

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Helsingborg är en växande stad. Tillväxten kan inte tillgodoses endast genom förtätning inom centralorten och utbyggnad i övriga tätorter. Nya stadsdelen Östra Ramlösa, med bland annat bostäder och nytt sjukhus, är en fortsättning på Helsingborgs centralort som drar nytta av befintliga ledningar, kollektivtrafik och cykelvägnät. Helsingborg har goda förutsättningar för transporter tack vare hamnen, motorvägar och järnvägar, med god potential för överflyttning till mer hållbara transporter. Mark i östra Helsingborg prioriteras av kommunen för transportintensiva verksamheter på grund av dess närhet till ett starkt vägnät i form av E6/E4/E20. Konflikter och störningar med bostadsbebyggelse är små samtidigt som en koncentration av transportintensiva verksamheter i direkt anslutning till ett redan hårt belastat stamvägnät ytterligare riskerar att öka störningar, speciellt i trafikplatserna.

Region Skåne är i behov ett nytt sjukhusområde i Helsingborg, med flexibilitet och möjlighet att växa över tid. Nya sjukhuset behöver möta framtidens krav och ska utöver dagens funktion även ge möjlighet till utökade uppdrag. Region Skåne och Helsingborgs stad ska samtidigt verka för en utveckling av befintligt sjukhusområde mot annan verksamhet.

1.2 Tidigare planeringsunderlag

Erfarenheter och kunskaper från tidigare utredningar som kopplar mot utredningsområ-



Åtgärdsvalsstudien omfattar ett område runt E4, E6 och Österleden från trafikplats Kropp och Väla centrum i norr till Malmöleden i söder.

det skall användas i detta arbete. Några av de viktigaste är följande:

- ÅVS för väg E4/E6/E20 förbi Helsingborg, Helsingborgs stad & Trafikverket, 2015
- ÅVS E6 genom Skåne, Trafikverket, 2018
- Fördjupad åtgärdsvalsstudie södra Helsingborg, Helsingborg, 2021

1.3 Avgränsning

För trafikslag väg omfattar studien E4, E6 och Österleden samt det lokala vägnätet i östra Helsingborg, se karta på föregående sida. Genom området löper även järnvägen Skånebanan med anslutande industrispår, vilka också studeras inom ramen för utredningen.

Studien har en övergripande karaktär, men där det finns behov kommer djupare analyser genomföras för att kunna föreslå konkreta lösningar. Åtgärder som kan påverka hur vägar och järnvägar nyttjas inom området ska också analyseras även om lösningarna inte ligger i området.

1.4 Syfte

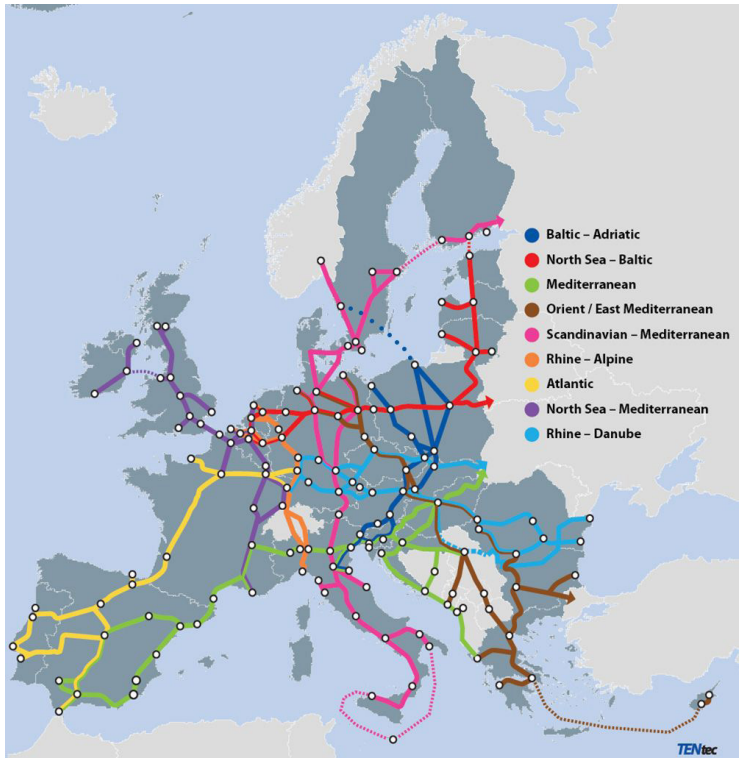
Studien har som syfte att belysa och utreda brister i infrastrukturen med fokus på kapacitet och god tillgänglighet i östra Helsingborg. Framtida behov kommer analyseras, både på kort och lång sikt. Framtagandet av ett samlat kunskapsunderlag är en stor del i arbetet, där analyser av potential för överflyttning mellan olika transportslag av både gods- och persontrafik ingår. Utredningen skall ta fram en gemensam inriktning om principerna för hur en växande stad och nationellt viktig infrastruktur kan bibehålla sin funktion över tid. Målåret för detta är 2040, men även en grov utblick bortom 2040 kommer vara aktuellt. Både statliga och kommunala vägar ska ingå, samt järnväg. Studien tar även hänsyn till ett influensområde som sträcker sig utanför utredningsområdet.

Arbetet skall identifiera brister och föreslå åtgärder utifrån ett transportslagsövergripande angreppssätt. Fyrstegsprincipen tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och att eventuella åtgärder som rekommenderas bidrar till en hållbar samhällsutveckling.

1.5 Aktörer och övriga intressenter

Studien drivs och finansieras av Trafikverket och Helsingborgs stad. Sweco har handlats upp för att genomföra delar av utredningsarbetet, där ett stort fokus legat på trafikanalys och åtgärdsgenerering. I projektgruppen har Regions Skåne deltagit, både i sin roll som kollektivtrafikhuvudman men också som huvudman för det nya sjukhuset. Region Skåne har bland annat levererat underlagsmaterial i form av utredning för en ny järnvägsstation i höjd med nya sjukhuset.

Dialog har även skett med företagsgruppen i Helsingborg med representanter från de olika verksamhetsområdena i och omkring östra Helsingborg.



Vägarna E4 och E6 är del av det prioriterade transportsystemet i EU kallat TEN-T.

2 Förstå situationen

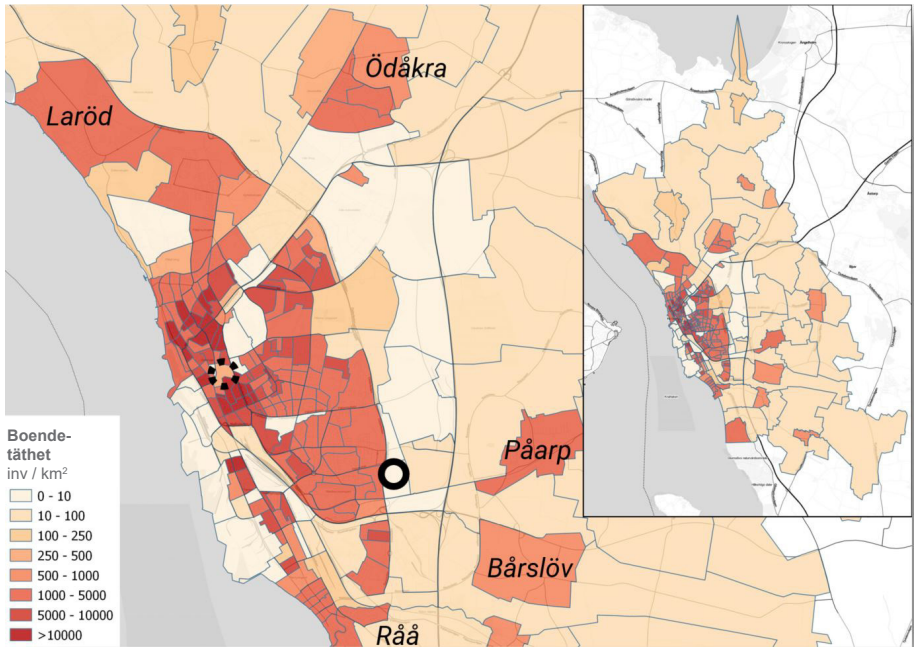
2.1 Befolkning och resvanor

Helsingborgs kommun har drygt 150 000 invånare varav cirka 115 000 bor i staden Helsingborg. Kommunen har sedan millennieskiftet vuxit med cirka 30 000 invånare. Helsingborg är norra Skånes största stad och regioncentra med sjukhus. Sedan år 2000 är det även en växande studentstad med cirka 4000 studenter på Campus Helsingborg som är knutet till Lunds Universitet.

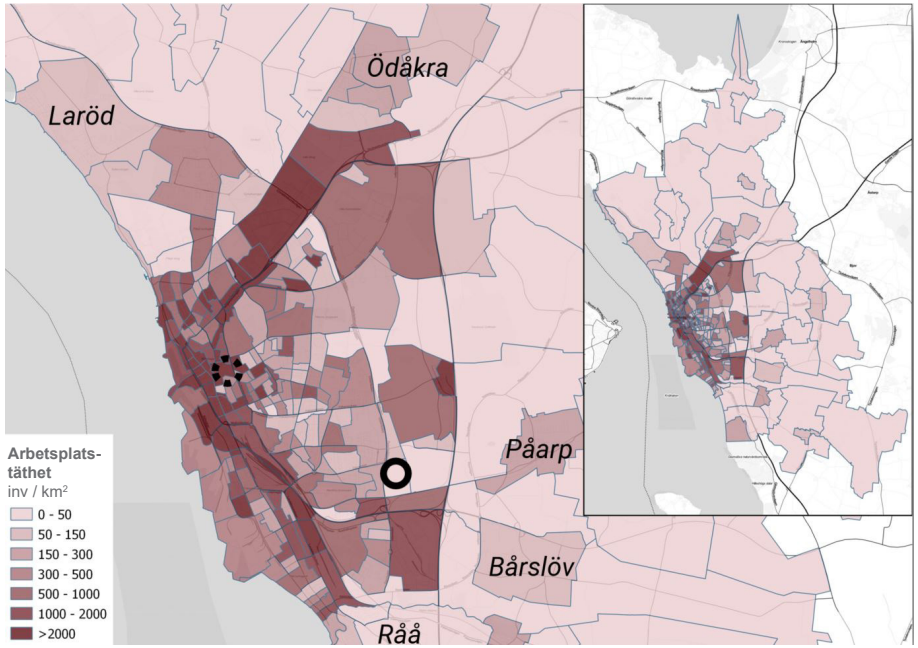
Bostäder och arbetsplatser

Helsingborg är ett regionalt nav i nordvästra Skåne. Staden är en viktig logistiknod med tät färjetrafik till Danmark och sveriges näst största containerhamn, vilket har bidragit till att ett flertal centrallager har etablerat sig i närområdet. Kommunens inriktning är att staden ska växa resurseffektivt genom förtätning, samt genom utveckling av de stationsnära lägena. Ödåkra och Påarp är två stationssamhällen strax utanför centralorten.

Arbetsplatserna har en koncentration till centrala staden, men stora arbetsplatskoncentrationer ligger också i verksamhetsområdena i norr vid Berga och Väla, i öster inom Långeberga och Ättekulla samt i söder längs Landskronavägen. Störst andel förvärvsarbetande personer finns inom handel följt av tjänster inom social verksamhet och företagstjänster. Branscher som kan få en stark framtida tillväxt i Helsingborg finns inom bland annat partihandeln, transport och magasinering.



Boende är koncentrerade till centralorten väster om Österleden och de kringliggande byarna.



Arbetsplatserna ligger centralt eller i verksamhetsområdena i stadens utkant. Ringarna anger nytt och nuvarande sjukhus.

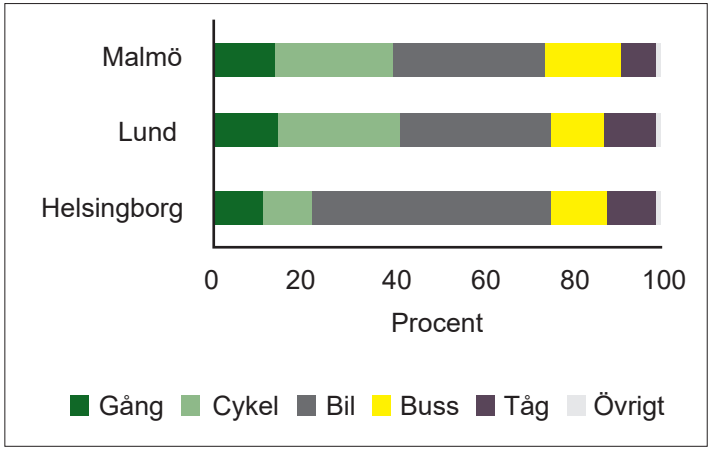
Pendling

Helsingborg har fler som pendlar in till arbete i kommunen än som pendlar till arbete i andra kommuner. Störst är inpendlingen från Ängelholm och Höganäs, vilket också syns för anställda vid dagens sjukhus. Pendlingen är också stor från kommunerna Åstorp, Bjuv och Klippan i öster. Från söder är det flest som pendlar från Landskrona, Lund och Malmö. Drygt en tredjedel av de som arbetar i verksamhetsområdena Långeberga och Ättekulla pendlar in från andra kommuner. Sjukhuset förhåller sig på liknande sätt. Väla med arbetstillfällen inom handel och service har en ännu större andel som pendlar in från andra kommuner.

Färdmedelsandel

Siffror från Region Skånes resvaneundersökning, RVU 2018, visar att Helsingborg har en hög färdmedelsfördelning för bil jämfört med Malmö och Lund där cykeln är ett nästan lika vanligt transportmedel som bilen. Mer än hälften av antalet resor som startar i Helsingborg sker med bil. För att nå mål om klimatneutralitet fram till 2030 är det främst utsläppen från personbilarna som måste minska. Det är också avgörande att stadens fortsatta expansion styr hårt mot ökad andel av de ytsnåla trafikslagen gång och cykel samt kollektivtrafik för att kunna hantera ett framtida transport- och resbehov i en växande stad.

Figuren till höger visar färdmedelsfördelningen i de tre största skånska städerna. Helsingborg har en högre andel biltrafik på bekostnad av gång och cykel.



	Dagens sjukhus	Långeberga	Ättekulla	Väla
Anställda totalt	3 600	3 000	2 200	4 500
Bor i kommun	2 300 (64%)	1 900 (63%)	1 300 (59%)	2 500 (56%)
Utanför kommun	1 300 (36%)	1 100 (37%)	900 (41%)	2 000 (44%)
Ängelholm	245	133	99	289
Höganäs	238	126	78	240
Landskrona	138	155	116	252
Lund	119	39	19	60
Åstorp	109	131	88	204
Bjuv	103	138	137	182
Malmö	89	114	46	213
Klippan	50	63	50	109
Svalöv	41	38	60	39

Tabell över antal personer i olika kommuner som jobbar på sjukhuset och i större arbetsplatsområden i östra Helsingborg (kommuner med mer än 50 till något av områdena).

2.2 Stadsutveckling

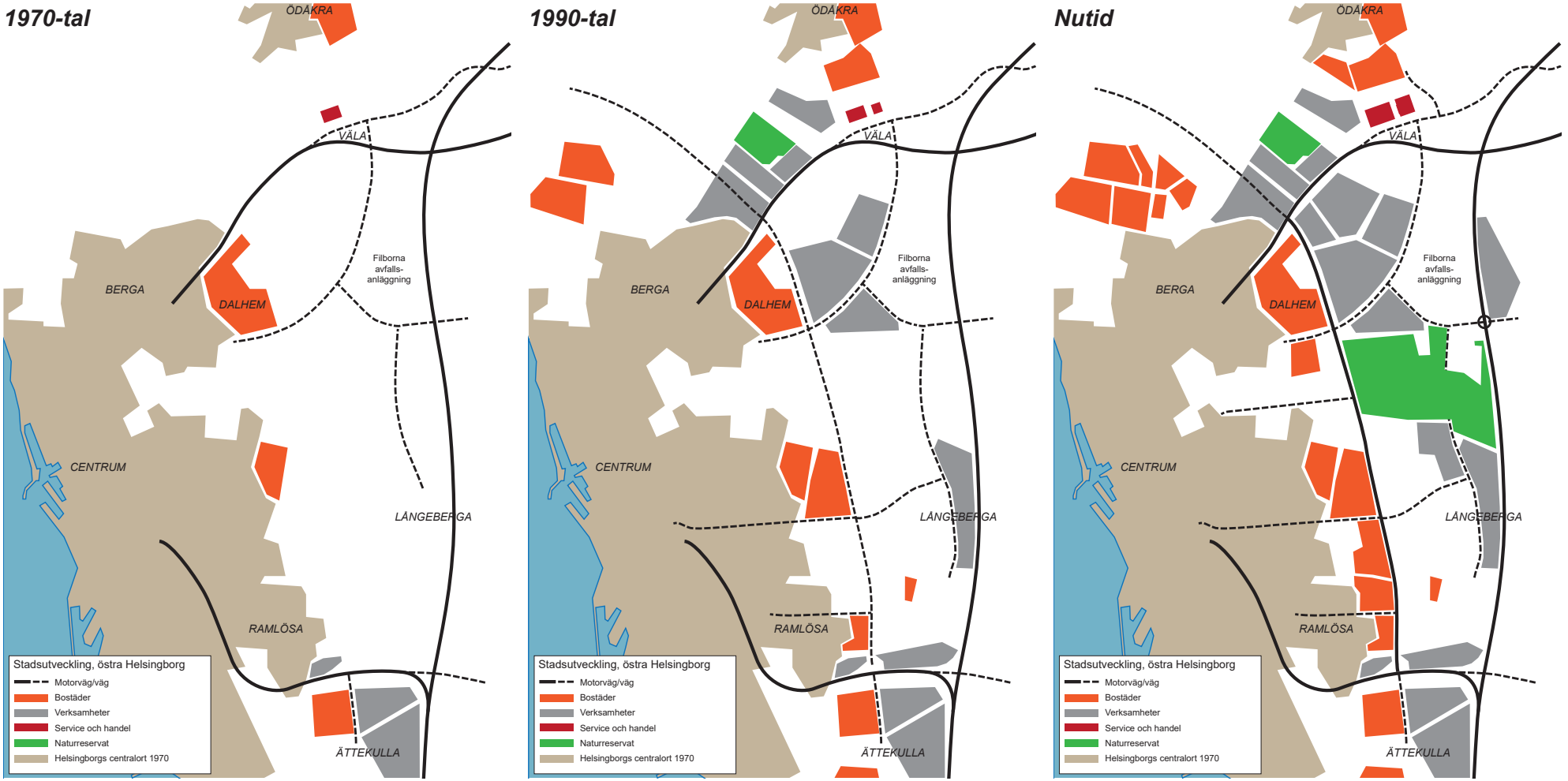
De stora vägarna kommer till

E6 förbi Helsingborg öppnades 1969. Då fick även Hjortshögsvägen och Långebergavägen sin nuvarande utformning. Norra infarten ut till Väla öppnades 1975 och 1978 var den stora trafikplats Kropp klar. Vasatorpsvägen och Välavägen byggdes ut för att även hantera trafiken under byggtiden.

Österleden planerades redan på 70-talet som stadsmotorväg med planskilda trafikplatser, men byggdes som tvåfältsväg med signalreglerade korsningar på 1980-talet. Utbyggnaden till stadsmotorväg skedde sedan mellan 2008 och 2012.

Handel utanför stadskärnan

I anslutning till de nya vägarna byggdes Väla centrum 1974. Väla centrum har sedan byggts ut i omgångar. Den senaste stora utbyggnationen skedde 2010 med bland annat ett nytt IKEA-varuhus, Västra länken, ny påfartsramp till motorvägen och ny väg till Ödåkra.



Verksamhetsområden kom till

De första verksamhetsområdena Berga och Ättekulla kom till på 60- och 70-talet i anslutning till motorvägsinfarterna i norr och söder. På 80-talet planlades nya områden för verksamheter ut mot Väla i norr, Långeberga i öster och Köpingegården i söder. Under 1990-talet skedde ingen större ny planläggning, men under 2000-talet har planläggningen fortsatt på Väla Södra, Långeberga och det nya området Tostarp öster om E6 i anslutning till trafikplats Vasatorp, som öppnades 2006.

Bostadsområden innanför Österleden

I början på 70-talet började stadsdelarna Dalhem och Ättekulla att planeras och byggas. Under 1980-talet fortsatte utvecklingen i bland annat Västergård, Ramlösa och området Björka mellan Ödåkra och Väla centrum. I slutet av 1990-talet låg en stor del av utvecklingen i Mariastaden norr om studieområdet. Under 2000-talet har utvecklingen av Mariastaden fortsatt med en ny anslutning till väg 111 i norr. Vasatorps trädgårdar och Gustavslund är stora utvecklingsområden runt Österleden som planlagts och byggts ut de senaste 20 åren. Bostäder har inte byggts i någon större omfattning öster om Österleden. Längre ut har skett en utveckling av byarna Ödåkra, Påarp och Bårslöv, se karta på sidan 4.

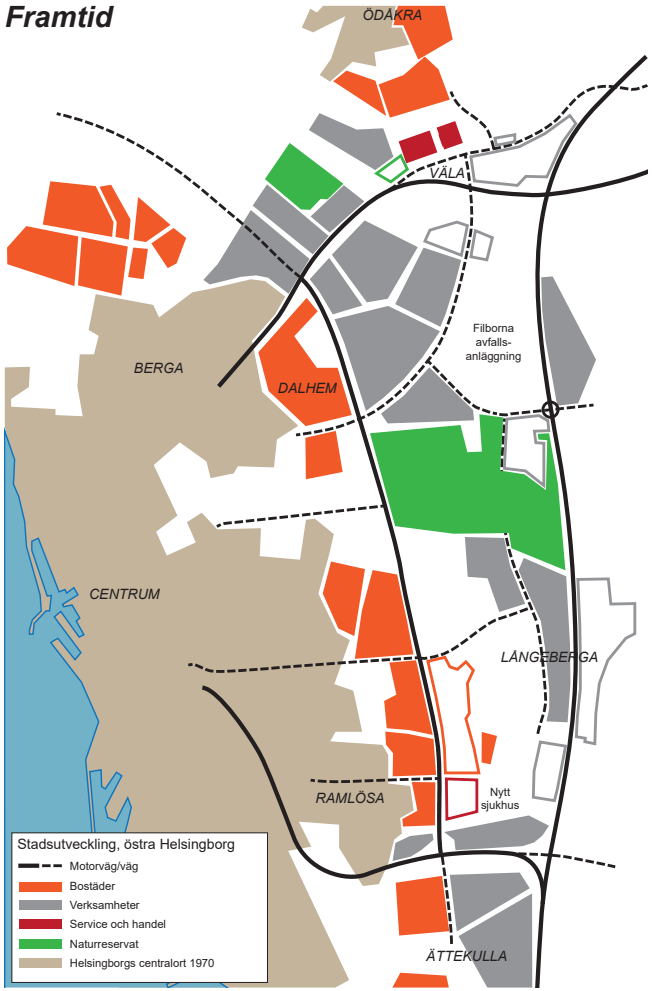
Avfallsanläggning

Avfallsanläggningen vid Filborna öppnade 1951 och skulle rymma stadens sopor fram till millennieskiftet. Verksamheten idag har ett större fokus på avfallsminimering, återbruk, återvinning och kretslopp. Anläggningen planerar en utökning, vilket skulle påverka trafikmängderna till och från området.

Utveckling av grön infrastruktur

Bruces skog blev naturreservat 2013 som ett tätortsnära, större rekreationsområde och fungerar som en del av ett sammanhängande grönt stråk från landsbygden in i centrala staden. Området besöks av skolungdomar och kommer få större betydelse då Östra Ramlösa är fullt utbyggt. Bruces skog påverkas av vägtrafikbuller från främst E6 och Långeberga-vägen.

Framtid



Bildserie till vänster: Utvecklingen från 1970-talet fram till idag med en blick in i framtiden.



Ovan: Centrallagret för ICA etablerades 2006 i Långeberga och har byggts ut successivt sedan dess. Nu arbetar här 1000 personer. Bildkälla: Dagens Logistik.

Översiktsplanen

Kommunens översiktsplan från 2021 och Stadsplanen för centralorten från 2017 ger vägledning för framtida användning, utveckling och bevarande av mark- och vattenområden för att skapa förutsättningar för hållbar utveckling och god livskvalitet med utgångspunkt i bland annat stadens vision 2035, klimat- och energiplanen och livskvalitetsprogrammet. Pilbilden illustrerar den utvecklingsstrategi som har varit utgångspunkt för Helsingborgs strategiska planering i flera decennier. Den illustrerar att utbyggnad av bostäder, service och verksamheter prioriteras i områden med god kollektivtrafik. Övergripande natur- och kulturstråk skyddas och utvecklas för att tillgodose människors, djurs och växters behov.

Nedan är några punkter från utvecklingsinriktningen som har bäring på detta arbete:

- Verksamheter lokaliseras så att befintlig infrastruktur används effektivt samtidigt som störningar minimeras. Mark prioriteras i nära anslutning till väg E4/E6/E20 för verksamheter där läget nära motorvägarna är en förutsättning för att verksamheten ska kunna utvecklas och ha framgång.
- Vid industrispåren reserveras mark för verksamheter som transporterar gods på järnväg.
- Utformningen och prioriteringen av transportinfrastrukturen ska bidra till att gång, cykel och kollektivtrafik ska vara det mer konkurrenskraftiga transportvalet för människor.
- Trafik samlas till trafiktåliga gator för att minska störningar. Befintlig infrastruktur används på ett effektivt sätt för att säkerställa framkomlighet, tillräckliga ytor och resurser.

Pågående vägplanearbeten

Trafikverket planerar för åtgärder som omfattar kapacitetsförstärkning i trafikplats Vasatorp samt miljö- och trafiksäkerhetsförbättringar utmed E6 och E4. För trafikplats Vasatorp innefattar att bredda avfartsrampen norrifrån. Miljöåtgärderna har fokus på vilt samt buller- och vattenskyddsåtgärder. Åtgärden omfattar även trafiksäkerhetsåtgärder i trafikplats Helsingborg Södra.



Till höger: ÖP 2021 visar att staden ska växa resurseffektivt runt stationerna och att de stora grönstråken däremellan ska utvecklas.



Höger: Östra Ramlösa är illustrerat utmed Österleden med Helsingborg och Danmark i bakgrunden. Utformningen av kvarteren har ändrats sedan bilden gjordes.

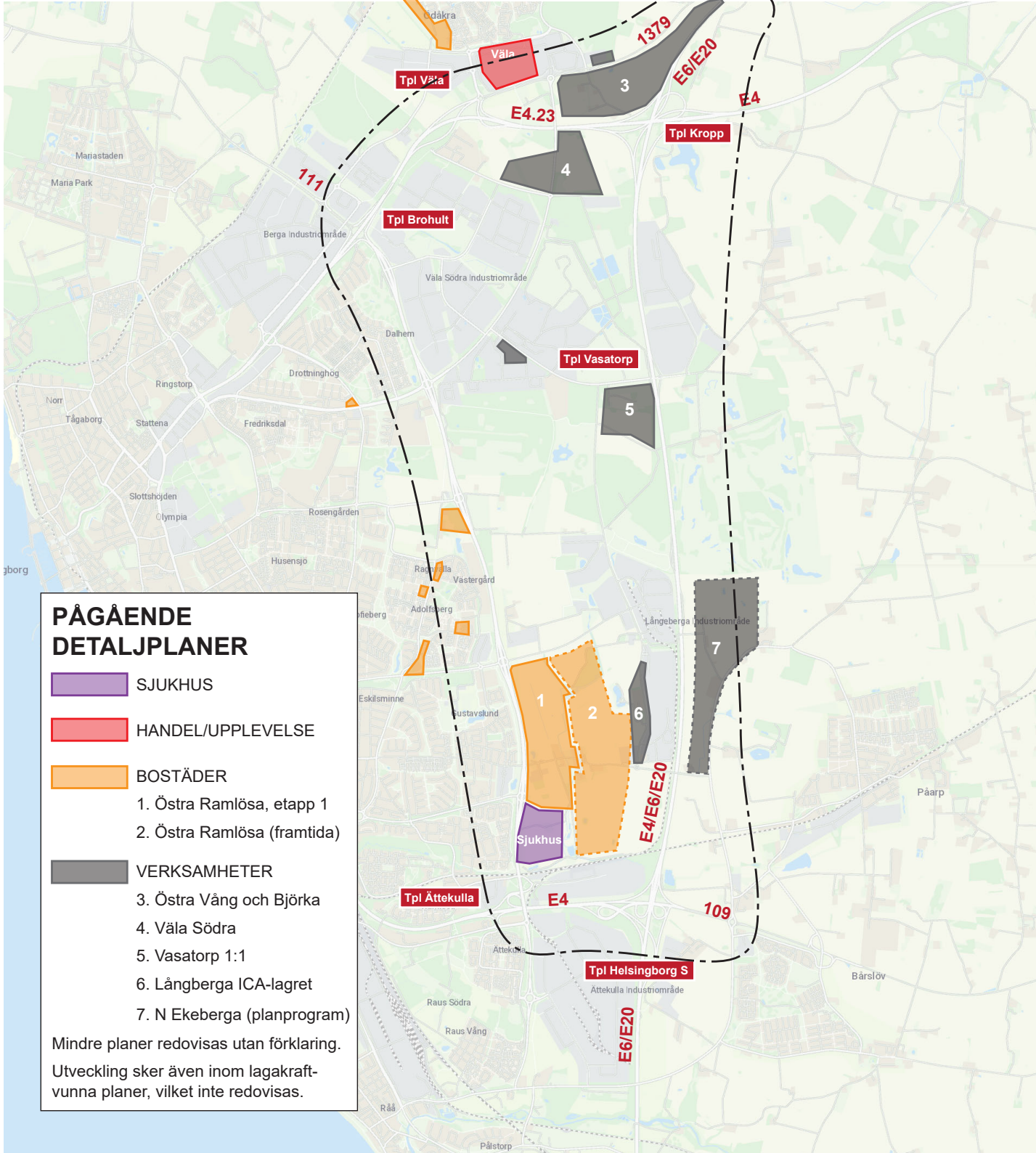
Kommunala detaljplaner

I detaljplaner arbetar staden med res- och transportbehovet, säkerställa hög tillgänglighet och öka andelen hållbara resor och transporter.

För att staden ska kunna fortsätt utvecklas attraktivt och hållbart behöver kommunen och Trafikverket enas kring en långsiktig inriktning. Dagens trafiksystem klarar inte av att hantera framtida res- och transportbehov om resandet fortsätter öka som det gör idag. I detaljplanearbetet finns potential att sätta ännu större fokus på att minska res- och transportbehovet och öka andelen hållbara resor. Det är också viktigt att trafikens negativa påverkan beskrivs och hanteras. Nedan beskrivs de detaljplaner som bedömts få en påverkan på östra Helsingborgs infrastruktur. Denna utredning har inte utrett de åtgärder som beskrivs i de olika planerna och har därmed inte tagit ställning till dessa.

<u>Östra Ramlösa</u>

Detaljplanen i Östra Ramlösa ska möjliggöra första etappen i utbyggnaden av en attraktiv, levande och långsiktigt hållbar stadsdel. Planförslaget innehåller varierande bebyggelse med 1500 bostäder, skola, förskolor, parker och centrumfunktioner mm. Fullt utbyggt ska programområdet för Östra Ramlösa rymma ungefär 3000 bostäder. Utgångspunkten är att skapa goda pendlingsmöjligheter med cykel och kollektivtrafik för boende och verksamma och att bilparkering samlas i mobilitetsanläggningar som byggs ut i etapper. Resor med hållbara trafikslag ska vara konkurrenskraftiga, vilket analyseras genom nåbarhetsanalyser.



PÅGÅENDE DETALJPLANER

- SJUKHUS
- HANDEL/UPPLEVELSE
- BOSTÄDER
  1. Östra Ramlösa, etapp 1
  2. Östra Ramlösa (framtida)
- VERKSAMHETER
  3. Östra Vång och Björka
  4. Väla Södra
  5. Vasatorp 1:1
  6. Långberga ICA-lagret
  7. N Ekeberga (planprogram)

Mindre planer redovisas utan förklaring.

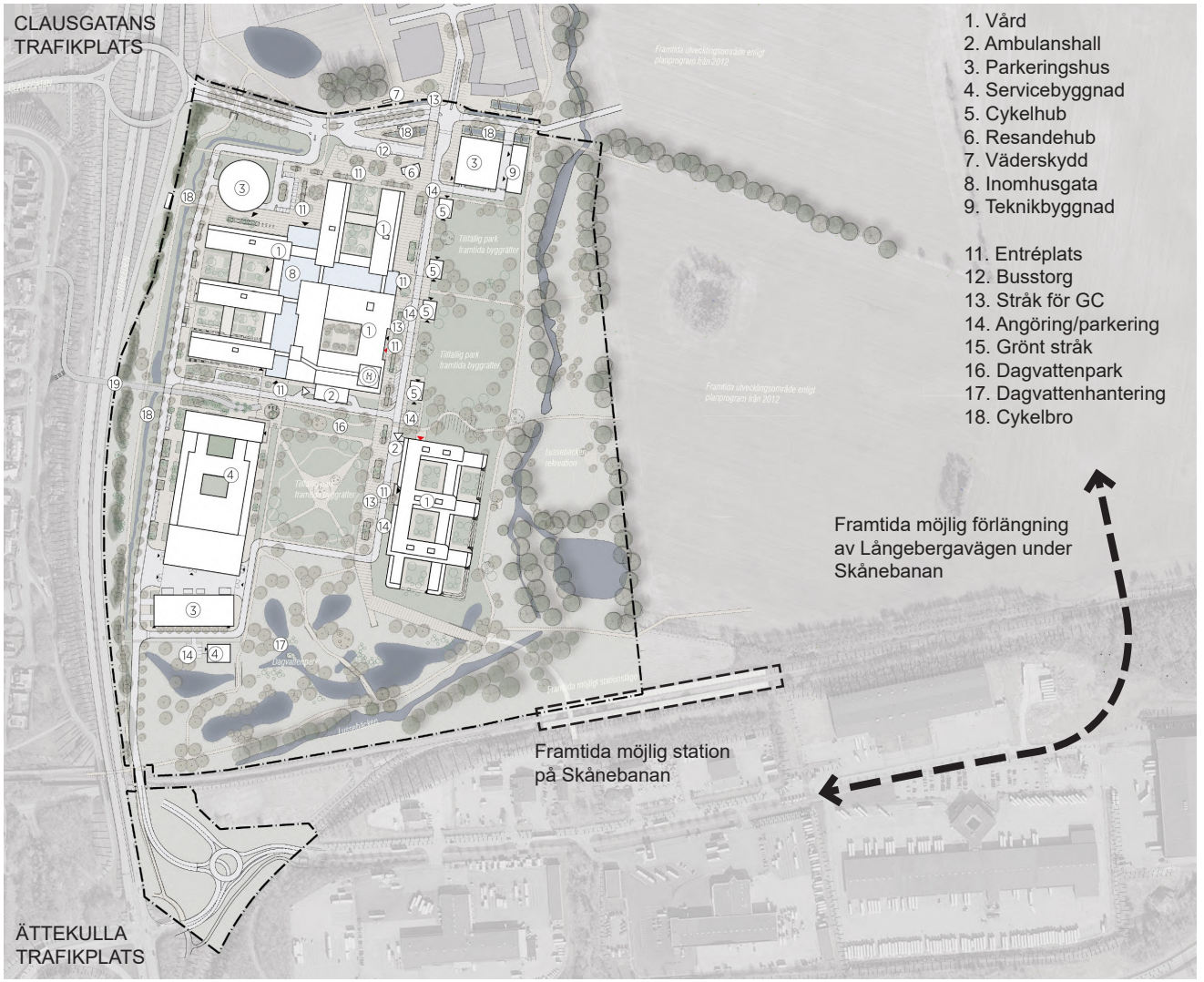
Utveckling sker även inom lagakraftvunna planer, vilket inte redovisas.

Nya sjukhusområdet

Detaljplanen ska möjliggöra utbyggnaden av ett sjukhus. Sjukhuset är en samhällsviktig funktion som ställer höga krav på planering och genomförande. Det är en stor regional målpunkt, som ställer krav på god tillgänglighet för alla trafikslag. Placeringen i närheten av större motortrafikleder ger goda kopplingar för biltrafik. Att sjukhuset blir en del av Helsingborgs tätort ger goda möjligheter för gång- och cykelkopplingar.

För sjukhuset krävs flera tillfarter som är tänkta att skapas från Clausgatans trafikplats i norr och över Skånebanan från trafikplats Ättekulla i söder. Sjukhuset bedöms även behöva en tillfart från öster för att säkerställa god tillgänglighet. Ett förslag är en förlängning av Långebergavägen med koppling till Trintegatan. Förlängningen av Långbergavägen till Trintegatan blir ännu viktigare vid en fortsatt utbyggnad av Östra Ramlösa. Sträckningen bidrar till att minska trafiken förbi busstorget och sjukhusets huvudentré så framkomlighet för kollektivtrafiken kan prioriteras samt resor och transporter till och från sjukhuset.

I detaljplanen för nya sjukhuset är principen att det i direkt närhet till huvudentrén finns hämta- och lämnafunktion för bland annat taxi, färdtjänst och anhöriga. Trygg, säker och väderskyddad cykelparkering finns också nära personal- och huvudentrén. Därefter nås hållplats för lokal och regional kollektivtrafik samt bilparkering för besökare. Bilparkering



Höger: Illustration av ett alternativ till utformning av nya sjukhusområdet i detaljplanens granskningshandling.

för anställda erbjuds en bit bort från personalentréer.

Utbyggnaden av Östra Ramlösa med bostäder och sjukhuset riskerar att öka vägtrafiken förbi bostadsområdena längs Clausgatan väster om Österleden. Enligt planeringen för Helsingborgsexpressen 2 föreslås att kollektivtrafiken prioriteras och att genomfartstrafik på Clausgatan styrs över till Malmöleden och Ättekulla trafikplats.

Välaområdet

Planarbete pågår för en utveckling av Väla centrum till en destination för upplevelser. Runt köpcentrumet pågår även planläggning av verksamheter i Östra Vång och Björka (3), kallat Uteslutningen, och Väla Södra (4) i separata detaljplaner. Detaljplanen för Väla centrum innehåller en utveckling av kollektivtrafiken med en bussgata under tak genom anläggningen intill IKEA. Med förväntad ökning av biltrafiken bedömer kommunen att fria högersvängar i cirkulationsplatsen på Djurhagshusvägen vid Väla trafikplats behövs. Önskvärt är att hitta en modell där cirkulationsplatsen bara byggs ut om det verkligen behövs, men ändå kan knytas till utvecklingen av Väla centrum. I detaljplanen finns många förslag på att förbättra för cyklister, underlätta hemtransport av varor och påverka resvanor hos anställda.

Detaljplanen ger rätten att anlägga ett p-hus för att minska andelen hårdgjord yta samt en gång- och cykeltunnel under Djurhagshusvägen mot ett framtida verksamhetsområde.

Förbättringar av hållplatsen för regionbussar och framkomligheten för bussar på Djurhagshusvägen ingår inte i detaljplanen, men är av betydelse även utan den utvecklingen.

Vasatorp

Vid Vasatorps trafikplats planeras för logistik och service i ett område sydväst om trafikplatsen (5). Servicedelen genererar två tredjedelar av trafiken, och ingår inte i första etappen för att undvika problem i trafikplatsen.

Långeberga

I Långeberga pågår planarbete för utveckling av ICA:s centrallager (6) med flytt av Långebergavägen för att skapa större yta, 30 meter höga höglager och parkeringshus för att hushålla med ytan.

Norra Ekeberga

Arbete med ett planprogram pågår för Norra Ekeberga (7). Huvudinrikningen för området är verksamheter inom logistik.

2.3 Kollektivtrafik

Ett hållbart och effektivt resande mellan olika platser är en förutsättning för tillväxt och välfärd. Trafikförsörjning behöver vara resurseffektiv och möjliggöra kommunikation efter de behov och målpunkter som existerar. Studieområdet ligger i ytterkanten av stadsbusstrafiken i Helsingborg. Det finns ingen järnvägsstation i direkt anslutning till det planerade sjukhuset. De lokala anslutningarna till regional kollektivtrafik är viktiga för att ge anställda, boende och besökare ett alternativ till bilresor.

Tågtrafik

Pågatåg och Öresundståg utgör stommen i den regionala kollektivtrafiken. Ramlösa station ligger 2,5 kilometer väster om nya sjukhuset. Härifrån går Pågatåg på linjerna mot Landskrona-Kävlinge-Lund-Malmö-Trelleborg, Eslöv-Lund-Malmö och Bjuv-Åstorp-Klippan-Perstorp-Hässleholm-Kristianstad. Dessutom stannar Öresundstågens insatståg mot Landskrona-Kävlinge-Lund-Malmö-Köpenhamn. Denna trafik planeras att utökas i framtiden. Inga tåg vid Ramlösa station fortsätter norr om Helsingborg C idag, men flera tåglinjer kan förlängas till Maria station eller längre norrut efter att dubbelspår även byggts mellan Maria och Helsingborg någon gång i andra halvan av 2030-talet. Genom utredningsområdet, förbi platsen för nytt sjukhus, passerar Skånebanan där tågen går mot Hässleholm och Kristianstad. På Skånebanan pågår en uppgradering av signalsystemet och förlängning av mötesspår för att kunna höja hastigheten.



En attraktiv kollektivtrafik består av flera delar, men det är viktigt att ha resenären i centrum. Foto: Lars Dareberg.

Regionbussar

Regionbussarna Sk10, 250, 506 och 520 går in mot Helsingborg från norr förbi Väla centrum. Från söder finns regionbussar från Rydebäck och Landskrona längs Landskronavägen och från öster kommer regionbussar från Bårslöv och Ekeby längs Malmöleden.

Stadstrafik

Stadstrafiken i Helsingborg består av sju huvudlinjer med en turtäthet på 4-8 turer per timme under dagtid samt trafik på helger och sena kvällar. Dessa linjer kompletteras med mindre busslinjer, oftast med färre turer per timme och utan trafik på helger och kvällar. Helsingborgsexpressen är ett helhetskoncept för de starkaste linjerna som ska präglas av hög attraktivitet. Helsingborgsexpressen 1 öppnade 2019 och 2025 öppnar den andra linjen ut till Östra Ramlösa.

Cykel

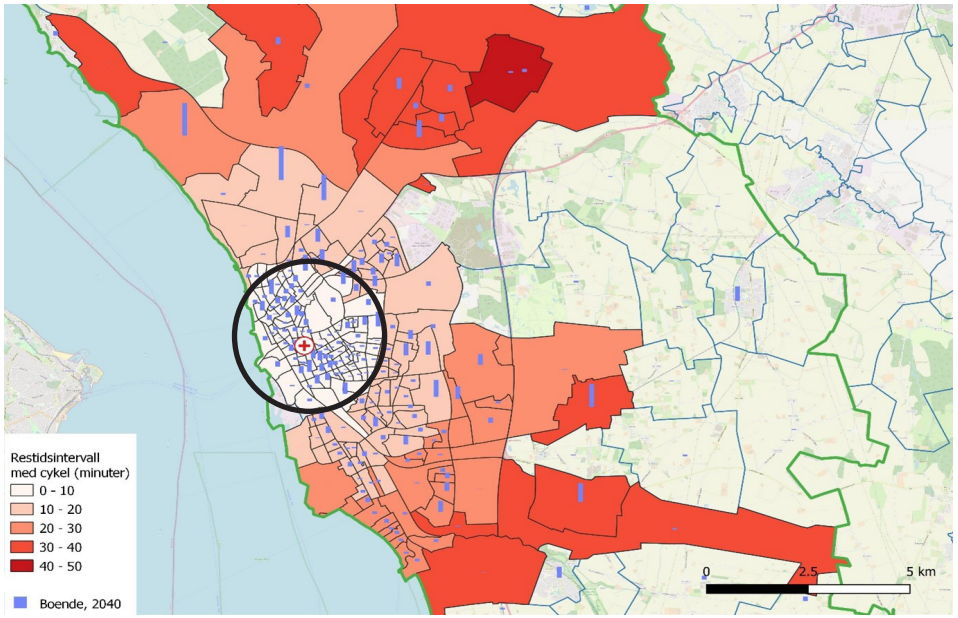
För nya sjukhuset har simuleringar av upptagningsområdet för cykel jämförts med dagens sjukhus. Antalet boende inom ett cykelavstånd på 15 minuter mer än halveras med sjukhusets nya läget, men på lite längre cykelavstånd blir skillnaderna inte så stora. Skillnaderna blir därför också mindre för elcyklar som ger högre medelhastighet.

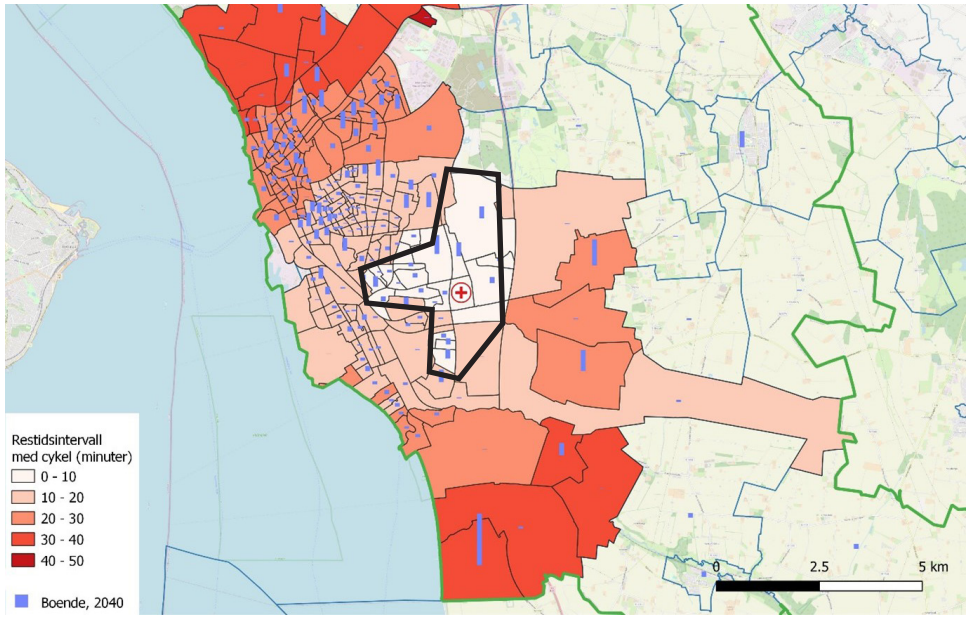
Dagens sjukhus har en ganska likvärdig och god tillgänglighet med cykel i alla riktningar. Östra Helsingborg ligger i ytterkanten av stadens cykelvägnät, vilket innebär brister i vissa riktningar. Upptagningsområdet kan förbättras genom kompletteringar i cykelvägnätet. Förbättringar av cykelvägnätet inför nya sjukhuset kan också innebära ökad möjlighet att cykla till andra arbetsplatsområden och bostadsområden i studieområdet.

	Cykel	Elcykel
Dagens sjukhus		
Boende inom 15 minuter	96 000	130 000
Boende inom 30 minuter	144 000	161 000
Nya sjukhus		
Boende inom 15 minuter	40 000	97 000
Boende inom 30 minuter	130 000	158 000

Ovan: Tabellen visar hur många boende som når dagens sjukhus och nya sjukhuset med cykel.

Nedan: På kartbilderna ser man vilka områden som nås med cykel inom vissa tidsintervall. Generellt kan man säga att det centrala läget har god tillgänglighet med cykel från alla håll. I det perifera läget har man god tillgänglighet i de riktningar där det finns cykelvägar.





2.4 Biltrafik

Tre Europavägar, E4, E6 och E20 går genom utredningsområdet. I nordsydlig riktning, parallellt med E6, går den regionalt viktiga väg 111 med kommunalt väghållaransvar inom studieområdet.

E4

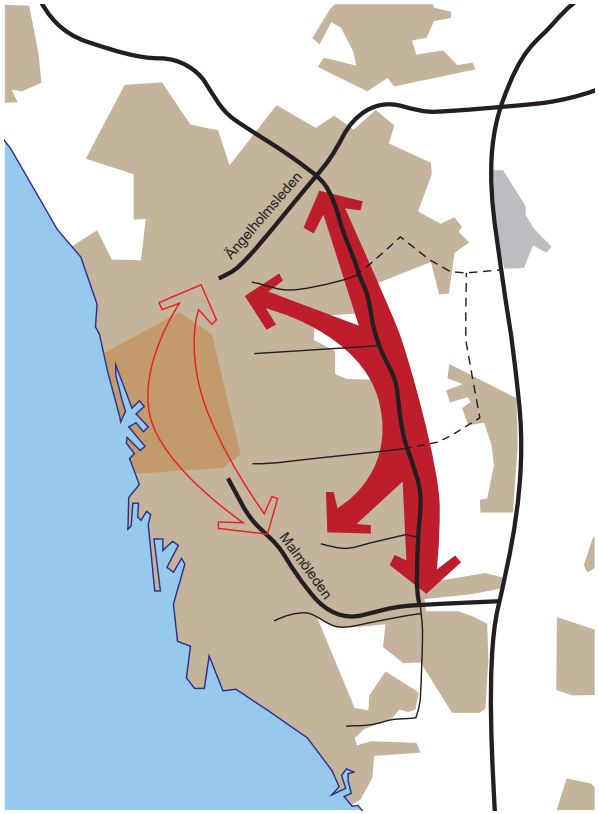
E4 utgör ett av landets viktigaste stråk för transporter genom södra Sverige och vidare norrut. Vägen har en viktig funktion för transittrafik och långväga godstrafik mellan olika landsdelar men också för långväga personresor, såväl tjänsteresor som fritidsresor och turism. För godstrafiken har E4 även en viktig koppling till hamnen i Helsingborg. Vid Helsingborg ansluter E4 till E6.

E6/E20

E6 har en central funktion längs västkusten mellan Trelleborg och Göteborg och vidare mot Norge. Vägen fyller en viktig funktion för långväga godstrafik där en stor del utgörs av transittrafik genom södra Sverige, till och från Danmark och västra Europa. E6 har även en viktig funktion för långväga personresor, såväl tjänsteresor som fritidsresor och turism. En av orsakerna till den höga trafikbelastningen på E6 mellan Malmö och Helsingborg är att vägen också trafikeras av trafik till och från E4 mot Stockholm. För godstrafiken är E6 kopplingar till de skånska hamnarna i Ystad, Trelleborg, Malmö och Helsingborg viktiga. Därtill har vägen en viktig regional funktion för arbetspendling och binder samman de större orterna längs Skånes västkust.

Kombinationen av omfattande arbetspendling och betydande transittrafik ger ett stort trafikflöde med en hög lastbilsandel och en komplex trafiksituation.

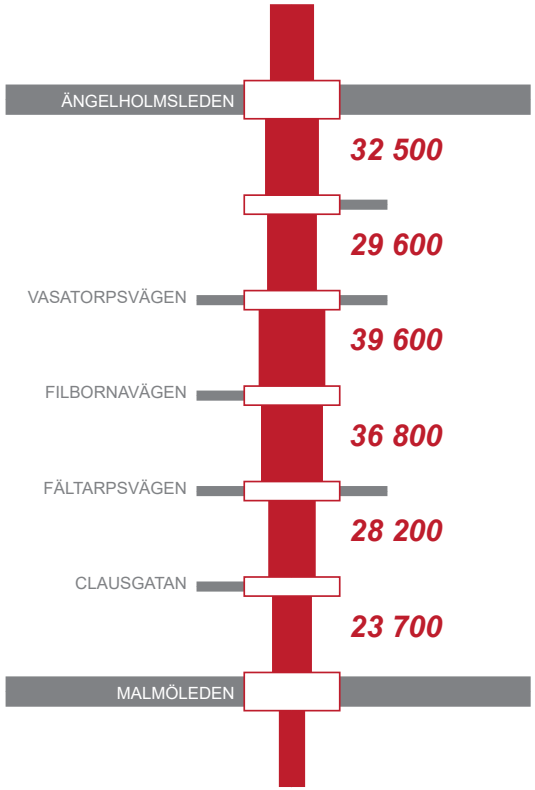
Både E4 och E6/E20 ingår i det europeiska utpekade TEN-T vägnätet och är högt prioriterat för god tillgänglighet, se karta på sidan 3.



Österleden används som alternativ till gatorna i centrala staden tillsammans med de olika infartsvägarna.

Väg 111 (Österleden)

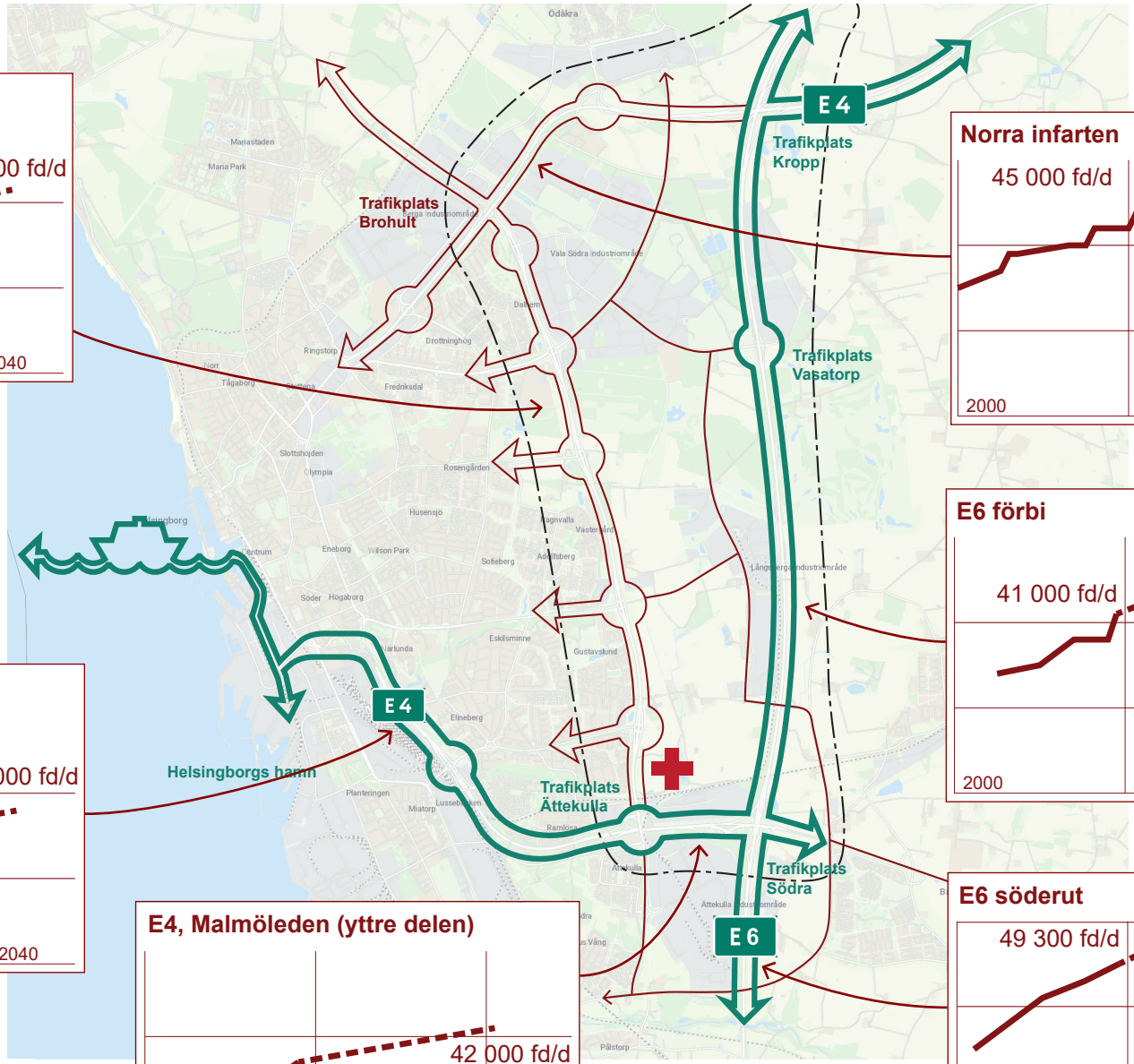
Väg 111 mellan trafikplats Brohult i norr och trafikplats Ättekulla i söder byggdes om för ungefär 10 år sedan till motortrafikled med två körfält i varje riktning och planskilda korsningar. Österleden är en del av väg 111 som sträcker sig mellan Helsingborg och Mölle.



Österleden har störst belastning på mitten (fordon per vardagsmedeldygn).

Trafikflöden och trafikutveckling

Sedan år 2000 har trafiken på Österleden i princip fördubblats. Efter ombyggnaden för cirka 10 år sedan har trafikflödet på vägen ökat med cirka 15 000 fordon/dygn i ett snitt norr om Fältarpsvägen, från 20 000 fordon/dygn till



Österleden

2000	2020	2040
33 300 fd/d		42 000 fd/d

Norra infarten

2000	2020	2040
45 000 fd/d		59 000 fd/d

E6 förbi

2000	2020	2040
41 000 fd/d		57 000 fd/d

E4, Malmöleden (inre delen)

2000	2020	2040
28 300 fd/d		36 000 fd/d

E4, Malmöleden (yttre delen)

2000	2020	2040
33 600 fd/d		42 000 fd/d

E6 söderut

2000	2020	2040
49 300 fd/d		70 000 fd/d

Europaväg/TEN-T
Väg 111/Ängelholmsleden
Sidovägnät

Framtida flöden enligt trafik-prognosmodellen Sampers

35 000 fordon/dygn. Trafikmängden varierar längs med sträckan och är störst mellan Vasatorpsvägen och Filbornavägen. Detta visar på att vägen har en viktig lokal funktion och utgör en alternativ körväg för många nord-sydliga resor inom staden. Österleden erbjuder god framkomlighet för vägtrafiken och skapar förutsättningar för trafikstyrning och ökad prioritet för de hållbara trafikslagen inne i centralorten.

På Malmöleden (E4) nära centrala staden och hamnen är trafiken i princip oförändrad sedan år 2000. I denna siffra ligger egentligen en viss minskning av trafiken genom centrala Helsingborg samtidigt som trafiken till hamnen ökat något.

Trafiken på Helsingborgs södra infart (E4) är ungefär 10 000 fordon/dygn högre öster om Ättekulla trafikplats. Det beror på att mycket trafik in- och ut från Helsingborg fördelas till Österleden norrut och till viss del även västerut och söderut. De dominerande trafikströmmarna mot Österleden gör att Rusthållsgatan förbi McDonalds och Circle-K söder om trafikplatsen i princip har dubbelt så mycket trafik i västlig jämfört med östlig riktning.

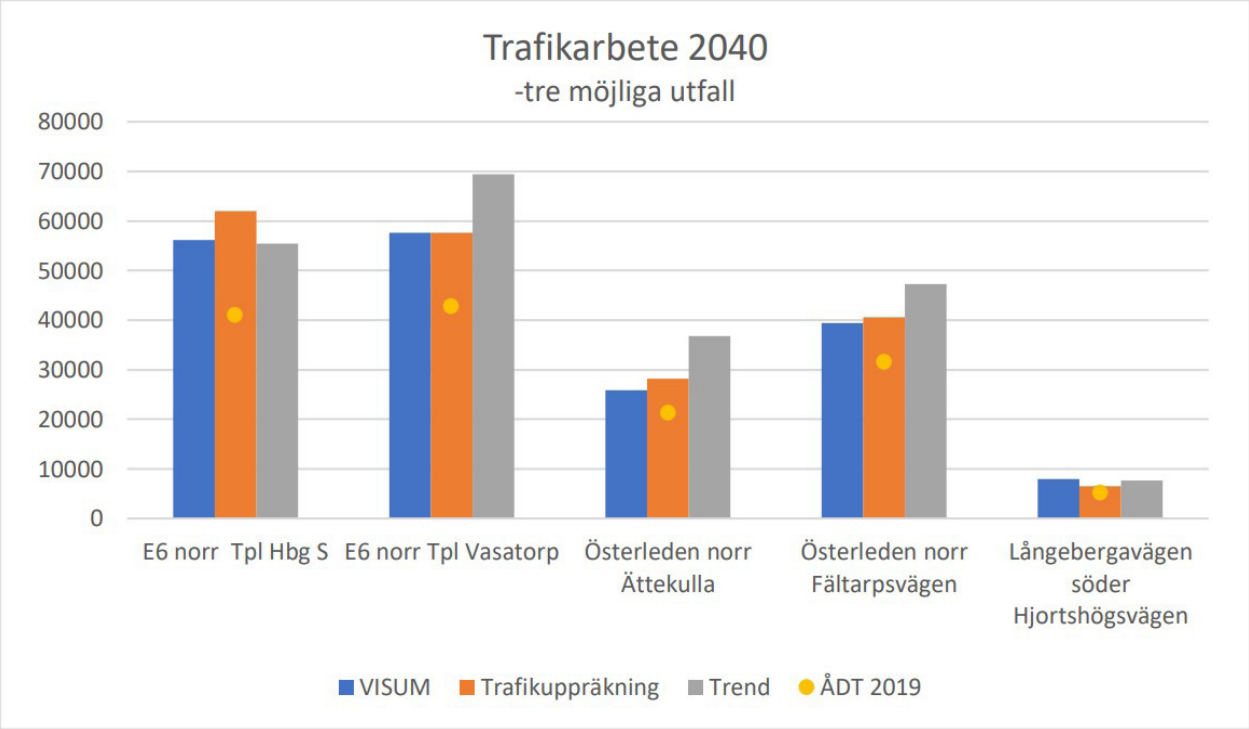
Trafiken på E6/E4/E20 förbi Helsingborg är idag runt 40 000 fordon/dygn. Söder om Helsingborg rullar ca 50 000 fordon/dygn medan trafiken norrut fördelar sig vardera på E6 och E4 med ca 35 000 fordon/dygn med något lägre trafik på E4. Ökningen från i början av 2000-talet fram till nu är på 60 till 70% med en något lägre ökning på E4 norrut. Under samma period har den tunga trafiken på E6 ökat med 80 till 90 % men förbi Helsingborg har ökningen varit ca 250%. Den stora ökningen kan härledas till att Helsingborg under senare år alltmer har etablerat sig som en logistiknod som genererar stort antal tunga fordon.

Trafikprognoser

Trafikökningen på flera punkter i utredningsområdet har varit högre eller mycket högre än den allmänna trafikökningen på motsvarande vägar över tid. Det rör sig främst om Österleden och E6, men även Långebergavägen söder om Hjortshögsvägen har haft en betydande trafikökning, dock från betydligt lägre nivåer. Hur utvecklingen kommer att se ut framåt är naturligtvis beroende av olika faktorer.

Fordonsslag	Årlig ökning (%)
Personbil Skåne	1,38
Tung trafik Skåne	1,72
Personbil Sverige	1,08
Tung trafik Sverige	1,57

Ovan: Trafiken i Skåne ökar mer än landet i stort.



Ovan: Trafikutvecklingen är osäker, vilket illustreras med denna bild över datormodellen VISUM, Trafikverkets uppräkningstal eller en trendframskrivning från de senaste åren på några olika platser.

Prognoser bygger därför på en rad antaganden och innehåller osäkerheter. Inom ramen för denna utredning har tre olika sätt att beräkna ett framtida trafikarbete analyserats. Utöver en ren trendframskrivning av historiska data de senaste 20 åren har Trafikverkets uppräkningstal för Skåne fram till 2040, samt en djupare analys med Helsingborg stads trafikmodell VISUM använts. Utifrån olika omvärldsfaktorer, exempelvis öppningen av fast förbindelse Fehmarn Bält och framtida stadsutveckling, är alla tre prognoser rimliga som ett framtida utfall. Indata i VISUM bygger på att pågående detaljplaner genomförts och att 50% av kommunens utvecklingsområden i gällande översiktsplan har genomförts 2040. Det ligger i linje med stadens befolkningsprognos och Trafikverkets regionala modell för trafikutvecklingen. I figuren för trafikarbete 2040 visas trafikmängder i några utvalda punkter på vägnätet i östra Helsingborg.

I de flesta mätpunkter visar trendframskrivning på högre framtida trafikarbete än övriga analyser. Jämförelsen visar vikten av att kontinuerligt följa utvecklingen över tid för att så tidigt som möjligt få en uppfattning om sannolikt framtida utfall på olika punkter i trafiksystemet och på så sätt ha en god planeringsberedskap om framtida åtgärder krävs.

Trafikplatserna Vasatorp och Ättekulla

Trafik från E4 och E6 når Helsingborg via de tre trafikplatserna Kropp, Vasatorp och Helsingborg Södra. Strax innanför Helsingborg Södra ligger Ättekulla trafikplats vid korsningen med Österleden.

I bristanalysen identifierades de två trafikplatserna Ättekulla och Vasatorp. En fördjupad trafikanalys av dessa har genomförts i mikrosimuleringsprogrammet Vissim. Trafiksituationen idag har mätts och filmats, och stämts av med simuleringarna i Vissim.

Resultaten för Vasatorp visar på kapacitetsbrist i trafikplatsen redan idag. Kapacitetsbristen ökar över tid och beror bland annat på utbyggnad av verksamheter och en allmän trafikökning. Detta innebär risk för att köbildning påverkar E6 och Hjortshögsvägen. Trafikplatsen är ansträngd under dygnets mest belastade timmar. Trafikverket planerar för att bredda avfartsrampen norrifrån och anlägga en fri högersväng. Dock visar analyser att dessa åtgärden inte kommer lösa behovet på längre sikt. Hjortshögsvägen och närliggande anslutningar, som bland annat trafikförsörjer verksamhetsområdet Tostarp, drabbas också av köbildning under högtrafik, vilket påverkar tillgängligheten negativt för verksamheterna. Det har skett relativt få olyckor kopplade till trafikplatsen. De flesta går att härleda till korsningspunkterna. Ett fåtal upphinnandeolyckor har även skett på ramperna.

Trafikplats Ättekulla har hög belastning redan idag och här finns risk för framtida kapacitetsproblem på grund av bland annat nytt sjukhus



Vänster: Svårigheterna att svänga vänster kan göra att kön på avfartsrampen norrifrån kan växa ner mot motorvägen. Låsningarna ger också långa köer ut från Tostarp (uppe till vänster i bild), där bland annat Postnords stora terminal ligger.

och utbyggnad av Östra Ramlösa. Trafikplatsen kommer att få en mer samhällsviktig funktion med tanke på närhet till kommande sjukhus. Utformningen av trafikplatsen med signalreglering på Österleden har lett till många olyckor. Ett 50-tal med personskada har registrerats i trafikplatsen. Omkring hälften handlar om upphinnandeolyckor. Ett flertal av olyckorna går att koppla till korsningen mellan Södra Brunnsvägen och Österleden där bilar blivit påkörda bakifrån när de stått vid trafiksignalen, inte sällan av tunga fordon. Ett flertal går även härleda till att norrgående trafikanter inte respekterar signalerna. Den absoluta majoriteten av olyckorna är klassade som lindriga men det har skett ett antal allvarliga olyckor.

2.5 Gods

Helsingborgs hamn är central för mycket av logistiken och skapar förutsättningar för hållbara transporter. Läget mellan kontinenten och Skandinavien gör Helsingborg till ett logistiknav av nationell och internationell betydelse. Helsingborg är den största nationella importhubben för frukt och grönt. 90 % av alla grönsaker och frukter som konsumeras i Sverige har stannat till i Helsingborg.

Helsingborgs hamn

Helsingborg fungerar som ett logistiknav genom sitt geografiska läge med hamn, järnvägsnät, motorvägarna E4/E6/E20 och närheten till kontinenten.

Helsingborgs hamn är Sveriges näst största containerhamn med trafik till och från Danmark, Tyskland, Nederländerna och Storbritannien. Hamnen har koppling till E4 och E6 samt Skånebanan, Västkustbanan och Godsstråket genom Skåne. Inom hamnområdet finns även en färjehamn med omfattande färjetrafik mot Helsingör. Planeringen pågår för en utveckling av containerhanteringen i nytt läge för att fördubbla kapaciteten. Det ökar kraven på infrastrukturen i östra Helsingborg också.

Många av stadens transportintensiva verksamheter har koppling till hamnen. Ättekulla, Långeberga och Tostarp industriområde är områden med stark koppling till Helsingborgs hamn. Hamnverksamheten har stor betydelse för Sveriges internationella transporter och livsmedelsförsörjningen.

Gods på järnväg

Genom utredningsområdet går Skånebanan som är en järnvägsförbindelse mellan Kristianstad och Helsingborg. Skånebanan



Höger: Helsingborgs hamn är Sveriges näst största containerhamn.

är enkelspårig och har en viktig funktion för godstrafik.

Vid Ättekulla byggdes en mötesstation för cirka 10 år sedan, som förbättrar möjligheten att anpassa Skånebanans trafik till tillgängliga tåglägen på Västkustbanan där tåg måste korsa Västkustbanan för att nå godsbangården. Det medför mindre förseningar vid störningar i trafiken.

Industrispår

Till Skånebanan ansluter ett industrispår till verksamhetsområdet Ättekulla och ett till Långeberga. Spåret till Ättekulla används idag av Green Cargo som kör för Postnord två gånger per vecka.

Spåret till Långeberga, där bland annat ICAs centrallager ligger, används inte idag. Tekniken är föråldrad och spåranläggningen har brister som omöjliggör rationell godshantering. Växeln hanteras manuellt vilket innebär att lokföraren behöver stanna på Skånebanan och gå ur för att ställa om växeln, en sådan hantering försämrar avsevärt kapaciteten på Skånebanan. Alla transporter till Långeberga sker idag med lastbil, men verksamheterna ser ett värde i att kunna ställa om till järnväg.

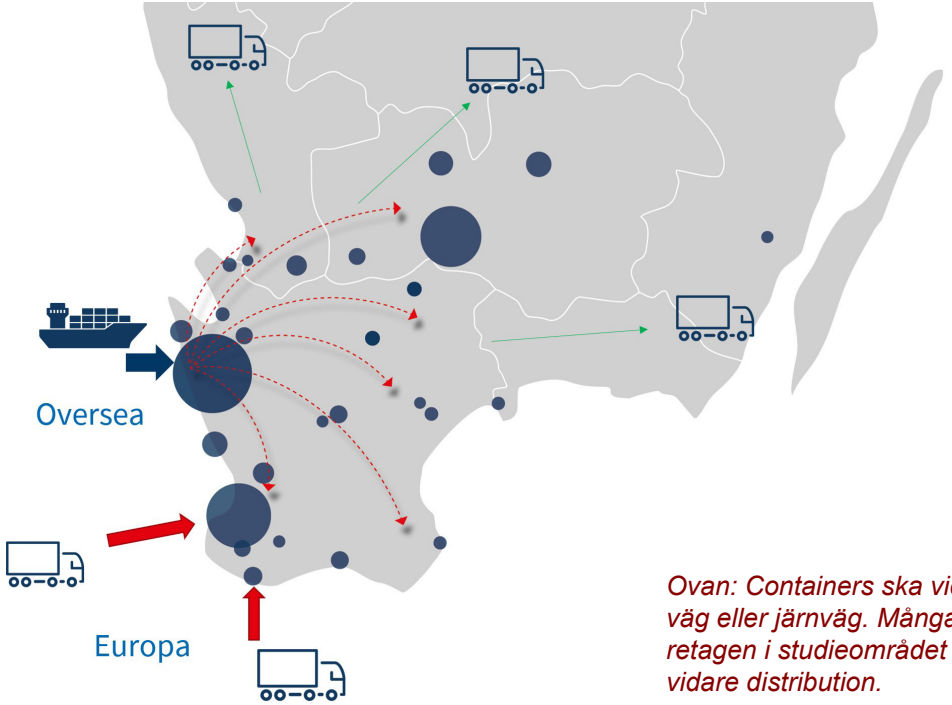
2.6 Miljö

Naturreservat

Naturreservatet för Bruces skog är utpekat som skyddsvärt tätortsnära grönområde för friluftsliv och naturvård enligt den statliga utredningen ”Närmare till naturen i Skåne” (länsstyrelsen 2003). Delar av reservatet beskrivs ha mycket höga naturvärden enligt Helsingborgs naturvårdsplan. Naturreservatet som helhet utgör en del av det huvudgrönstråk, Vasatorpsstråket, som utpekats i Helsingborgs stads översiktsplaner sedan 1980-talet. Stråket sträcker sig från Fredriksdal inne i centrala Helsingborg via Filborna skogspark ut mot Vasatorps golfbana och vidare mot kommungränsen i öster.

I omgivningarna finns mycket störningar i form av trafik och buller. Även trafiken inom naturreservatet längs Långebergavägen påverkar natur- och rekreationsvärdena negativt genom sin barriäreffekt. Att minska Långebergavägens betydelse i trafiksystemet är angeläget för att förbättra situationen i Bruces skog. Området avgränsas i öster av motorvägen E6. Utmed motorvägen finns en 25 meter bred zon märkt trafikområde, i första hand avsedd för eventuellt industrispår.

Skydd och utveckling av naturområden för rekreation och biologisk mångfald pågår också intill Väla och i Östra Ramlösa längs Lussebäcken. Naturområdena inom studieområdet



Ovan: Containers ska vidare ut i södra Sverige på väg eller järnväg. Många ska också till logistikföretagen i studieområdet för att ”packas upp” för vidare distribution.



Ovan: Bete vid damm i Bruces skog.

är viktiga besöksmål för närboende, men även för tillresta.

Vattenskyddsområde

Området runt Ättekulla trafikplats ligger inom vattenskyddsområde för Ramlösas vattentäkt.

Jordbruksmark

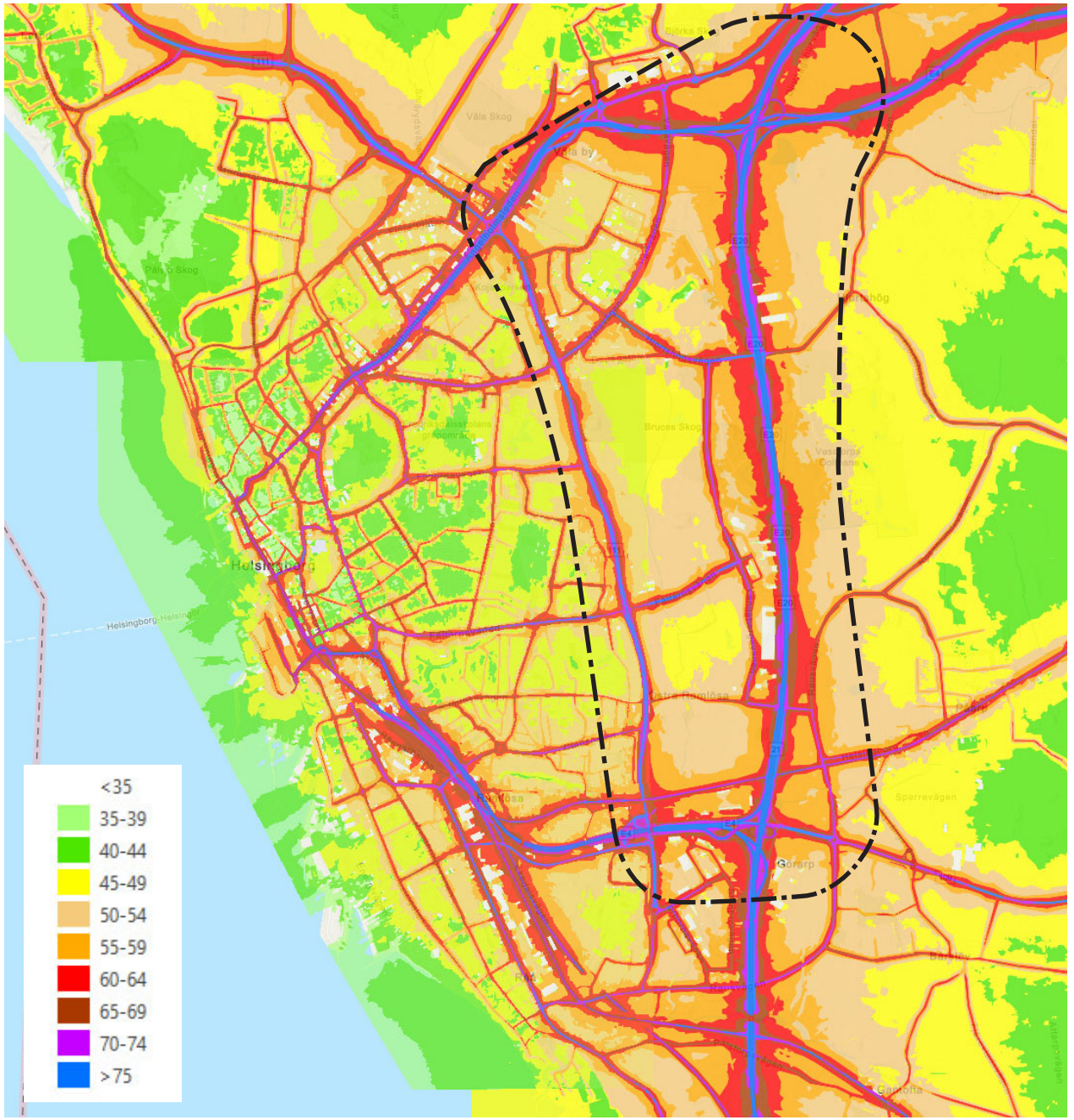
Mycket av områdena runt Helsingborg består av bördig åkermark med klass 9, där klass 10 är den mest bördiga.

Buller

Störningar och negativa hälsoeffekter från buller innebär en stor kostnad för samhället. För att uppnå största kostnadseffektivitet vid bullerbegränsning krävs en helhetsbedömning av trafiksituationen, och i åtgärdsvalsstudien handlar det kanske huvudsakligen om att prioritera trafiken på länkar som innebär mindre omgivningspåverkan. Exempel är Clausgatan ut mot nya sjukhuset där det finns en bullerproblematik som kan öka utan åtgärder. Även rekreationsområdet Bruces skog är påverkat av buller både från E6 och Långebergavägen.

Luftkvalitet

Helsingborgs stad tar varje år fram olika rapporter om luften i Helsingborg. Senaste rapporten, från år 2022, visar att luftföroreningarna är på samma låga nivåer som under 2020 och 2021. Årsmedelvärdet ligger under de nationella miljökvalitetsmålens riktvärden för kvävedioxid, partiklar PM10 och PM 2,5, ozon samt svaveldioxid.



Höger: Kartan visar ekvivalenta bullernivåer från vägar och järnvägar i studieområdet och resten av Helsingborg.

3 Problem, brister och behov

Detta kapitel beskriver kortfattat de problem, brister och behov som fångats i förstå situationen.

3.1 Tillgänglighet och kapacitet

Trafiken på E6 har ökat kraftigt under en tjugoårsperiod och prognoser visar på fortsatt ökning. Både persontrafik och tung trafik ökar mer i Skåne än resten av landet. Förbi Helsingborg har Österleden en viktig funktion att fördela trafiken in mot stadens olika delar. Ättekulla trafikplats fördelar trafiken mot Österleden och vid problem i Ättekulla i framtiden spiller trafiken över både in genom centrala Helsingborg och vidare upp längs E6 söderifrån mot trafikplats Vasatorp.

Trafikplats Vasatorp är nära att nå sin kapacitetsgräns med nuvarande utformning, vilket resulterar i köbildning på avfartsramperna. Köerna riskerar på sikt att bli så långa att de kan påverka trafiken på E6 och skapa stora trafiksäkerhetsbrister. De etablerade logistikverksamheterna i Långeberga och Tostarp nyttjar idag trafikplats Vasatorp i stor utsträckning, och planerna på utökning av befintliga samt etablering av nya logistikverksamheter och bostadsområden leder till ytterligare kapacitetspåfrestningar.

Det nya sjukhuset är en regionalt viktig målpunkt som ställer krav på god tillgänglighet för utryckningsfordon, sjuktransporter, anställda, gods, patienter och andra besökande. Redundans i trafiksystemet är viktigt så att tillgängligheten alltid säkras. Om störningar i vägnätet uppstår behöver det finnas alternativa vägar, inte minst för utryckningsfordon. Enligt detaljplanen planeras huvudinfarterna till sjukhuset vara via trafikplats Ättekulla och Österleden. Trafikanalyser av trafikplats Ättekulla visar att kapaciteten inte kommer vara tillräcklig med nuvarande utformning och framtida bedömt trafikflöde från nytt sjukhus och nya bostadsområden i Östra Ramlösa. Långa köer på Österleden leder till låsningar i trafikplatsens östra avfartsramp samt på Rusthållsgatan under dygnets mest belastade timmar. Detta är främst ett problem för tillgängligheten, men innebär också en ökad risk för trafikolyckor.

Cykelinfrastrukturen i studieområdet är ganska grovmaskig och hindras av motorvägar och järnvägar som behöver överbryggas med broar.

Idag finns det brister både gällande tillgänglighet och trafiksäkerhet för cyklister, samt att det saknas en anpassad kollektivtrafik för framtida förutsättningar. Att tillgodose möjligheter för hållbart resande blir ett viktigt verktyg för att få ihop ett fungerande transportsystem.

Planarbete pågår för verksamheter på flera ställen i studieområdet.

3.2 Miljö

Bebyggelsen i Östra Helsingborg har till stor del formats av motorvägarna som byggdes på 1960- och 1970-talet. Sidovägnätet såsom Långebergavägen och Välavägen kom också till då. När staden växer ökar behovet av bostäder i området och då även rekreation i befintliga områden såsom Bruces skog. Både motorvägarna och de kommunala vägarna bidrar till bullerstörningar i Bruces skog.

3.3 Trafiksäkerhet

Ättekulla trafikplats står ut som en olycksdrabbad trafikplats, särskilt trafiksignalen på Österleden. Det bedöms delvis bero på höga hastigheter men också för att det uppstår köbildning.

Möjligheten att på ett tryggt och säkert sätt kunna korsa E6 och Österleden som gående och cyklist är viktigt för att bidra till ett mer hållbart resande. Ramperna i trafikplats Vasatorp behöver korsas i en intensiv trafikmiljö, vilket upplevs otryggt och innebär trafiksäkerhetsrisker. Över Österleden saknas passage för gående och cyklister i trafikplatserna vid Clausgatan och Filbornavägen.

4 Mål för lösningar

4.1 Projektspecifika mål

Den 9 mars 2023 anordnades en workshop i syfte att samlas kring gemensamma mål för lösningar inom studien. Workshopen finansierades av Viable Cities och genomfördes med stöd av Accelerera. Accelerera är ett konsortium med experter från akademi och näringsliv som utvecklat insiktstjänster, metoder och processer för transformation mot klimatneutralitet.

Inför workshopen fick alla deltagare förbereda sig genom att svara på frågor om exempelvis hur tydlig man ansåg att målbilden var i projektet. Förutom deltagare från Viable Cities, som höll i workshopen, deltog ett flertal personer från Trafikverket, Helsingborgs stad, Region Skåne och Sweco.

Resultatet av målworkshopen sammanfattades i en rapport. I rapporten beskrivs vikten av samverkan kring mål och uppföljning men även samverkan inom stadsplanering i tidiga skeden för att säkerställa hållbar trafikutveckling. Andra lösningar som diskuterades var 15-minutersstaden, krav på parkeringsavgifter och samlad parkering, hållbar livsstil och hållbara beteenden, samverkan med verksamheter och logistikföretag, digital trafikinformation och mikromobilitetshubbar.

Utifrån diskussioner på workshopen togs följande projektspecifika mål fram, vilka är styrande vid val av lösningar:

- God tillgänglighet är prioriterat för varuförsörjning, sjuktransporter och besökande till nya sjukhuset, samt näringslivets transporter
- Säkerställa konkurrenskraftig och attraktiv tillgänglighet med kollektivtrafik och cykel från större bostads- och arbetsområden, både regionalt och lokalt
- Det övergripande vägnätet ska värnas gällande framkomlighet genom att säkerställa så inga längre köer uppstår på Europavägarna och Österleden, samt effektivisera trafikarbetet vid känsliga korsningspunkter

4.2 Mål för transportpolitiken

Utöver de projektspecifika målen bedöms även lösningarna i en samlad effektbedömning kopplad till de nationella transportpolitiska målen. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

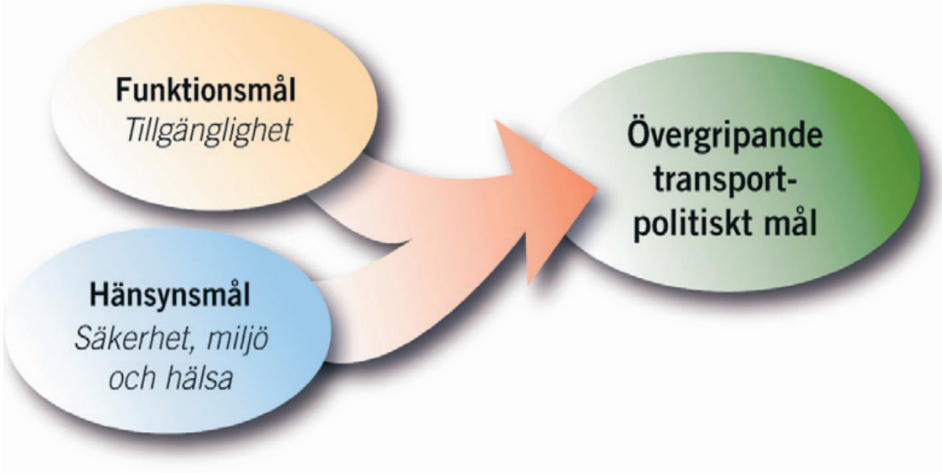


Illustration över de övergripande transportpolitiska målen med funktionsmål och hänsynsmål, som används för värdering av åtgärder.

5 Pröva tänkbara lösningar

5.1 Metodik

Arbetet skall identifiera brister och föreslå åtgärder utifrån ett transportslagsövergripande angreppssätt. Fyrstegsprincipen tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att eventuella åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Framtagandet av relevanta åtgärder har skett utifrån förståelsen för situationen idag, och framtida utmaningar med den utveckling som sker i området. Under arbetet har ett stort antal åtgärder prövats och bedömts med avseende på relevans för projektmålen. Åtgärdsgenereringen har skett iterativt genom hela studien samt vid arbetsmöten, projektmöten och styrgruppsmöten med representanter från Trafikverket, Helsingborgs stad, Region Skåne, Sweco och andra intressenter.

Studiens fokus har varit att säkerställa att aktuell exploatering i östra Helsingborg inklusive nytt sjukhus för nordvästra Skåne kan utvecklas hållbart och robust och harmoniera med tillgänglig kapacitet på det övergripande vägnätet.

I Helsingborg pågår ett ständigt utvecklingsarbete i form av nya detaljplaner för att möjliggöra näringslivsexploateringar och ny bostadsbebyggelse. I detta kommunala arbete föreslås ett flertal olika åtgärder som kopplas mot fysisk infrastruktur och trafik som skall underlätta de olika detaljplanernas genomförande. De viktigaste åtgärderna i pågående detaljplanearbete beskrivs översiktligt i denna studie eftersom de stödjer projektmålen, se Pågående planarbeten under 2.5 Stadsutveckling.

I detta kapitel redovisas de åtgärdsförslag som efter inledande bedömning ansetts tillräckligt intressanta att studera djupare för att tydligare bedöma effekterna. Vissa åtgärder är mer av övergripande eller generell karaktär och är inte möjliga att bedöma mot projektmålen. I det tidiga skede som en åtgärdsvalsstudie befinner sig i blir detta en första sortering av vilka åtgärder som ingår i det fortsatta arbetet.



Framtagandet av åtgärder i åtgärdsvalsstudien följer fyrstegsprincipen.

5.2 Samverkan och uppföljning

För att klara dagens och framtidens utmaningar för en god tillgänglighet i östra Helsingborg, både på det kommunala och statliga vägnätet, krävs det en kontinuerlig samplanering för att balansera olika intressen. Redan idag har Helsingborg och Trafikverket goda kanaler för samverkan, men utredningen bedömer att arbetssätten behöver utvecklas och formaliseras på både lednings- och handläggarnivå. Samplanering av åtgärdsvalsstudiens rekommenderade åtgärder kan vara en startpunkt för arbetet, men även former för tidig dialog kring åtgärder utanför studiens avgränsningar behöver förtydligas. Att bygga en plattform för förtroendefull dialog och samverkan behöver ges prioritet i form av resurser och uthållighet från båda parter.

God framförhållning och kunskap om framtida utveckling är viktiga parametrar för både Helsingborg och Trafikverket. Utifrån denna åtgärd behöver relevanta indikatorer följas upp över tid. Indikatorerna bör hantera både rent trafikala aspekter men även konsekvenser och trender för boende- och stadsmiljö, tillgänglighet i staden för olika grupper, luftkvalitet, buller mm. Ett första steg kan vara att identifiera vilka uppföljningar som respektive aktör genomför redan idag samt att vid behov tillsammans identifiera vilka kompletterande uppföljningar som kan behövas för att säkerställa en samlad bild av utvecklingen.

Denna åtgärd får ses som en administrativ åtgärd som effektiviserar ett genomförande av nedanstående åtgärder samt uppföljning. Den bedöms därför inte mot de projektspecifika målen.

5.3 Beteendepåverkan

Beteendepåverkan handlar inte bara om våra egna beteenden utan om hur trafiksystemet fungerar och hur man bygger det transporteffektiva samhället där hållbara res- och transportbeteenden blir naturligt. Mobility Management innebär att arbeta med åtgärder för att främja hållbara transporter som är energi- och yteffektiva och samtidigt minska bilresandet.

För att få till en fortsatt omställning av transporterna räcker inte enbart infrastruktur, det krävs även kompletterande åtgärder som påverkar hur, när och vilka trafikslag vi använder för resor och transporter. Allra bäst är den resa eller transport som inte behövs.

Helsingborgs stad har under många år ett etablerat arbete med beteendepåverkan, men det krävs ökade insatser riktade mot arbetspendling för att säkra ett framtida funktionellt vägnät och en attraktiv stad med människan i fokus.

Bedömningen i denna utredning är att arbetet med att säkerställa det transporteffektiva samhället bör växlas upp, fokusera på en tydlig strategi, vara volymmässigt tillräckligt samt pågå löpande under en längre tid. Det är också viktigt att skapa förutsättningar för hållbara res- och transportvanor tidigt, redan då verksamheter eller nya bostadsområden etableras eftersom människor då har störst förändringsvilja. Redan i planprocessen bör det finnas tydliga åtgärder som främjar ett transporteffektivt samhälle. Även planer på framtida Mobility Management åtgärder bör förtydligas under planprocessen.

Åtgärdsområden som kan ha god effekt på målen i denna utredning har inte preciserats men det kan handla om att arbeta med ökad samåkning och samlastning, fortsätta utveckla den funktionsblandade staden enligt 15-minutersstadens principer, säkerställa att kostnad tas ut vid arbetsplatsparkering, öka takten i provapå-åtgärder för ökad arbetspendling med cykel och kollektivtrafik, säkerställa samlade platser för leveranser, utökade system för mikromobilitet samt mobilitets- och bilpoolstjänster.

Beteendepåverkan		
Mål för lösningar:		
God tillgänglighet är prioriterat för varuförsörjning, sjuktransporter och besökande till nya sjukhuset, samt näringslivets transporter	Säkerställa konkurrenskraftig och attraktiv tillgänglighet med kollektivtrafik och cykel från större bostads- och arbetsområden, både regionalt och lokalt	Det övergripande vägnätet ska värnas gällande framkomlighet genom att säkerställa så inga längre köer uppstår på Europavägarna och Österleden, samt effektivisera trafikarbetet vid känsliga korsningspunkter
+	+ +	+
Samlad effektbedömning		
Lösningen bidrar bland annat till ökad jämlikhet och tillgänglighet, ökad trafiksäkerhet och bidrar till ett robust samhälle. Lösningen påverkar CO_2-utsläpp positivt. Kostnaden för att driva denna åtgärd i tillräcklig omfattning över tid är låg. Den samlade bedömningen är att åtgärden är positiv.		
Rekommendera lösning		
Ja, åtgärden pågår löpande men omfattningen behöver öka och fler aktörer bör involveras		

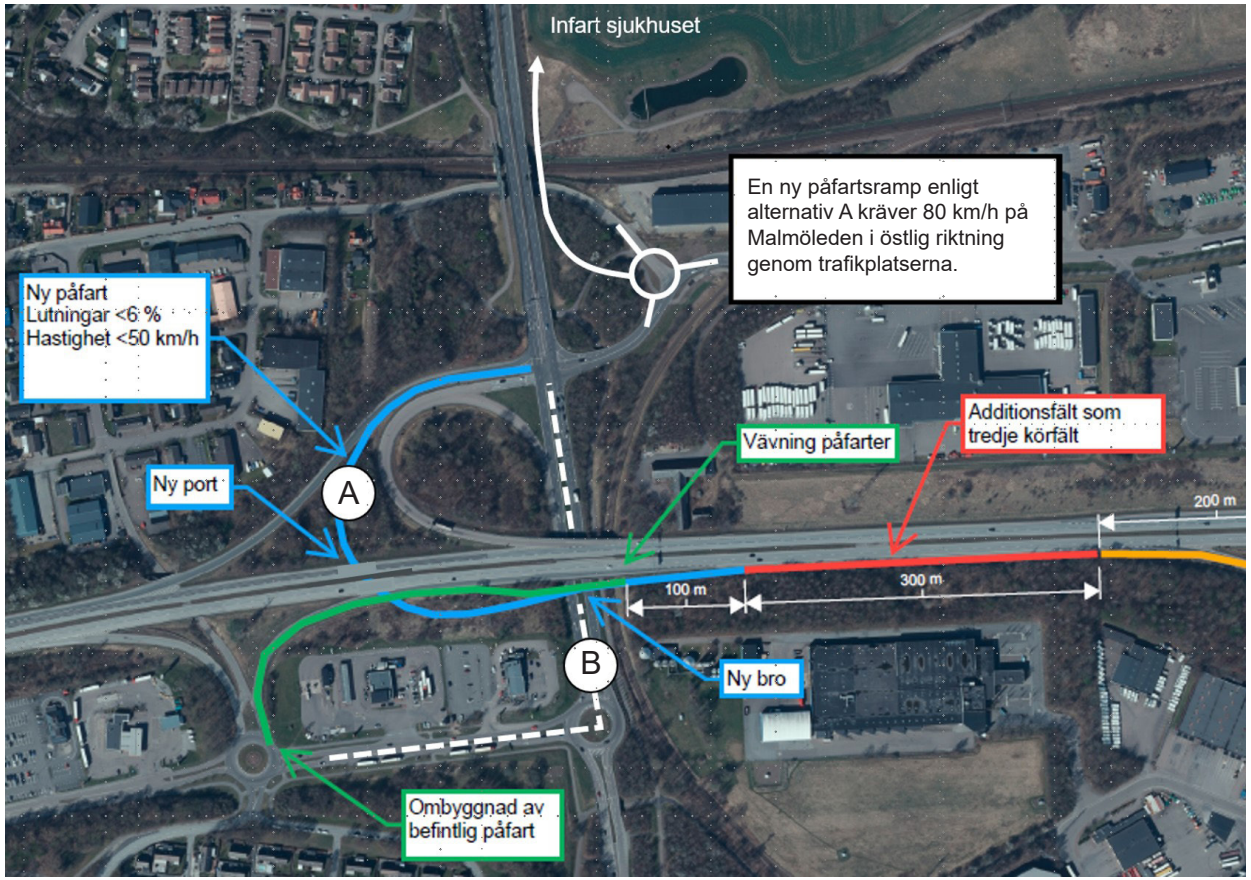
5.4 Trafikplats Ättekulla

Utbyggnaden av nya sjukhuset tillsammans med övrig trafikutveckling innebär att trafiksystemet i trafikplats Ättekulla behöver utvecklas för att säkerställa nya behov. Dagens trafikplats kombinerar direkt ramper till och från Malmöleden med trafik på kommunala gator som inte är anpassade för de aktuella trafikmängderna och även har affärsverksamheter Ett flertal olika alternativ har prövats enligt nedan, alltifrån trimningsåtgärder till relativt stora ombyggnationer. Huvudalternativet är att en ny påfartsramp anläggs från Österleden utanför dagens trafiksignal till Malmöleden. Påfartsrampen passerar i tunnel under Malmöleden och påfartsrampen från Rusthållsgatan. Påfartsramperna väver samman på en ny bro över Österleden innan trafiken ansluter till Malmöleden med ett extra tredje körfält fram till avfart mot E6 norrut.

Samtliga åtgärder nedan beskrivs i detalj i PM ”tekniska fördjupningar Tpl Vasatorp & Tpl Ättekulla”.

Alternativ A: Ny påfartsramp

Lösningen innebär att en ny påfartsramp från Österleden till Malmöleden österut anläggs. Den ansluts till Österleden i höjd med trafiksignalen med Södra Brunnsvägen och följer därefter befintlig påfartsramp västerut till Malmöleden. Därefter delar sig ramperna och den nya rampen leds under Malmöleden för att vidare vävas samman med befintliga påfartsramp till Malmöleden österut. För att följa de krav som finns i VGU* kräver denna åtgärd att hastigheten sänks på Malmöleden förbi trafikplatsen. Ett förslag som bedöms klara dagens skyltade hastighet på Malmöleden har också utretts. En sådan lösning kräver



Ättekulla kan byggas ut för att klara trafiken från nya sjukhuset med en ny påfartsramp (A) eller en utbyggnad av de kommunala gatorna (B).

* Regler för vägar och gators utformning

även åtgärder på Tpl Helsingborg Södra och genererar därmed betydligt högre kostnader för marginellt mer nytta.

Alternativ B: Bredda kommunala gator

Detta paket innehåller breddning och trimningsåtgärder på kommunala gator, i huvudsak på Österleden, Rusthållsgatan och Södra Brunnsvägen men även vissa justeringar på av- och påfartsramperna på Malmöleden. De åtgärder som bedömts är extra körfält i befintligt gatuutrymme, separering av olika trafikflöden genom nya vänstersvängfält, fria högersvängfält mm. Simuleringar för trafik 2040 visar att dessa åtgärder förbättrar trafiksituationen på både Rusthållsgatan och Österleden men att köbildning kvarstår under maxtimmar. Åtgärderna visar att man sannolikt kan få till ett fungerande trafiksystem med dessa åtgärder. Studien har även bedömt effekten av att ersätta befintlig signalreglerad korsning på Österleden med en cirkulationsplats. Eftersom de framtida trafikströmmarna i korsningen är så pass olika och där Österledens trafik dominerar kraftfullt är en cirkulationslösning ur ett samlat kapacitetsperspektiv ingen bra lösning och avfärdas. Trafik från Trintegatan och avfartsrampen från Malmöleden skulle få mycket svårt att komma ut på Österleden. Simuleringarna har inte hanterat oskyddade trafikanter som korsar Rusthållsgatan. En viktig fråga är om det överhuvudtaget är lämpligt att oskyddade trafikanter i samma plan som biltrafik i denna punkt speciellt i framtiden när trafikplatsen och dess omgivande gator blir ännu mer belastad på grund av nytt sjukhus, nya bostadsområden med mera. Att skapa planfriheter för oskyddade trafikanter är utmanande och kommer sannolikt vara mycket kostnadsdrivande.

Trafikplats Ättekulla, alternativ A ny påfartsramp

Mål för lösningar:

God tillgänglighet är prioriterat för varuförsörjning, sjuktransporter och besökande till nya sjukhuset, samt näringslivets transporter	Säkerställa konkurrenskraftig och attraktiv tillgänglighet med kollektivtrafik och cykel från större bostads- och arbetsområden, både regionalt och lokalt	Det övergripande vägnätet ska värnas gällande framkomlighet genom att säkerställa så inga längre köer uppstår på Europavägarna och Österleden, samt effektivisera trafikarbetet vid känsliga korsningspunkter
++	+	++

Samlad effektbedömning

Lösningen bidrar bland annat till minskad restid framförallt för resenärer med bil samt viss ökad trafiksäkerhet. Oskyddade trafikanter får ökad trafiksäkerhet då det lokala vägnätet på Rusthållsgatan får minskad biltrafik. Lösningen kan öka CO_2-utsläppen något pga ökad kapacitet, men minska något pga sänkt hastighet på Malmöleden och kortare resväg. Den samlade bedömningen är att åtgärdens positiva effekter väger tyngre än de negativa.

Rekommendera lösning

Ja

Trafikplats Ättekulla, alternativ B trimningsåtgärder befintligt vägnät

Mål för lösningar:

God tillgänglighet är prioriterat för varuförsörjning, sjuktransporter och besökande till nya sjukhuset, samt näringslivets transporter	Säkerställa konkurrenskraftig och attraktiv tillgänglighet med kollektivtrafik och cykel från större bostads- och arbetsområden, både regionalt och lokalt	Det övergripande vägnätet ska värnas gällande framkomlighet genom att säkerställa så inga längre köer uppstår på Europavägarna och Österleden, samt effektivisera trafikarbetet vid känsliga korsningspunkter
+	-	+

Samlad effektbedömning

Lösningen bidrar bland annat till minskad restid för resenärer med bil. Lokalgatorna Rusthållsgatan och Trintegatan får högre belastning och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter försämras.

Rekommendera lösning

Nej, men åtgärden skall ses som en möjlig lösning om alternativ A inte kan realiseras.

5.5 Trafikplats Vasatorp

Trafikplatsen öppnades för trafik 2006 då man adderade till påfarts- och avfartsramper på Hjortshögsvägen som går på bro över E6. Syftet var att öka tillgängligheten till verksamhetsområden i Långeberga och Väla Södra. De senaste åren av nytillkomna verksamheter i området samt den allmänna trafikökningen har lett till kapacitetsutmaningar i trafikplatsen och omgivande lokalt gatunät, vilket främst visar sig i den norra avfartsrampen där köer bildas och som under högtrafik i vissa fall sträcker sig ner mot E6. Det planeras för ytterligare utveckling i området. Detta kommer snabbt försämra den redan idag allvarliga situationen.

Den norra avfartsrampen är planerad för breddning samt att anlägga en fri höger för västgående trafik ut på Hjorthögsvägen. Åtgärden är en förutsättning i nedanstående åtgärdsförslag. Denna åtgärden bedöms lösa dagens kapacitetsproblem på aktuell ramp, men med prognostiserad framtida trafiktillväxt uppstår problem i andra delar av trafikplatsen på sikt.

Samtliga åtgärder nedan (utom Trimningsåtgärder ITS/digitalisering) beskrivs i detalj i PM ”tekniska fördjupningar Tpl Vasatorp & Tpl Ättekulla”.

Trimningsåtgärder

Ett flertal olika varianter på trimningsåtgärder har diskuterats och simulerats i trafikplats Vasatorp. Dessa är bland annat; skapa extra körfält på ramperna, fria högersvängar från ramper, nya ramper, omdisponering av yta på befintlig bro för att skapa vänstersvängfält söderut, vävningssträckor västerut på Hjortshögsvägen mm. Inga av dessa åtgärder har genererat någon större effekt som helhet. Har något trafikflöde fått det enklare har detta flöde direkt skapat problem för andra flöden i trafikplatsen. Ett flertal varianter har simulerats i mikrosimuleringsverktyg. Slutsatsen är att trafikplatsen blir så hårt belastad att inga enkla trimningsåtgärder är möjliga för att säkra en grundläggande tillgänglighet 2040.

Trafikplats Vasatorp, trimningsåtgärder inklusive ITS/digitalisering		
Mål för lösningar		
God tillgänglighet är prioriterat för varuförsörjning, sjuktransporter och besökande till nya sjukhuset, samt näringslivets transporter	Säkerställa konkurrenskraftig och attraktiv tillgänglighet med kollektivtrafik och cykel från större bostads- och arbetsområden, både regionalt och lokalt	Det övergripande vägnätet ska värnas gällande framkomlighet genom att säkerställa så inga längre köer uppstår på Europavägarna och Österleden, samt effektivisera trafikarbetet vid känsliga korsningspunkter
+	0	+
Samlad effektbedömning		
Åtgärden bidrar till att minska risken för köbildning ut på E6 och därmed öka trafiksäkerheten. Det minskar även restiderna för näringslivets transporter under högtrafik men även för bilister som använder trafikplatsen generellt. Kostnaden är låg och åtgärden kan etableras successivt, inledningsvis genom ITS/digitalisering och därefter åtgärderna i pågående vägplan.		
Rekommendera lösning		
Ja		

Trimningsåtgärder ITS/digitalisering

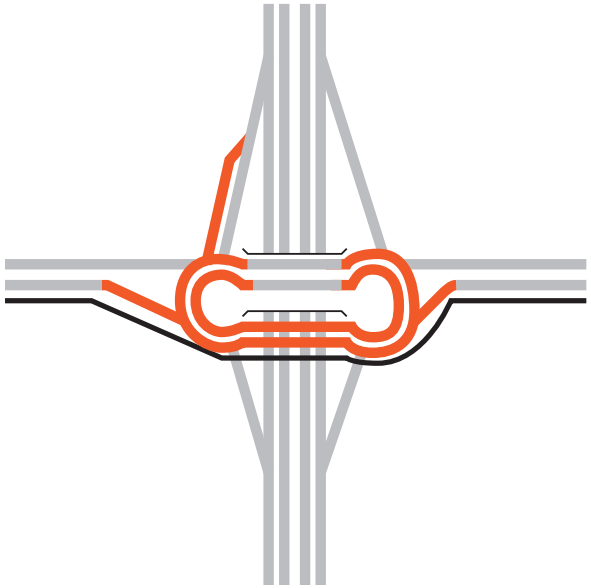
Andra åtgärder som fått positiva resultat i trafiksimuleringar är digitala trimningsåtgärder. Genom trafikinformation i fordonen/direkt till föraren finns möjlighet att styra om trafik vid risk för köbildning i ramperna till tpl Helsingborg Södra. I kombination med ökad framkomlighet i tpl Helsingborg Södra får denna åtgärd ännu större effekt. Det finns intresse från flera aktörer inom utredningsområdet att delta i ett fortsatt arbetet med trafikinformation och trafikstyrning.

Trafiksimuleringar visar även på att trafiksignalen i korsningen Långebergavägen / Hjortshögsvägen kan justeras för att minska belastningen i trafikplats Vasatorp och minska allt för långa köer på Hjortshögsvägen.

I den fortsatta övergripande planeringen är det viktigt att arbeta med att minska belastningen i trafikplats Vasatorp. Det kan bland annat handla om att man skyltar till Sjukhuset och Östra Ramlösa via trafikplats Södra. Det kan också handla om var man anlägger in- och utfarter till det planerade verksamhetsområdet sydöst om Väla köpcentrum.

Kompletterande bro

Lösningen innebär att trafikplatsen kompletteras med ytterligare en bro över E6 och större droppar på både västra och östra sidan. Det innebär att trafikplatsen kommer ha en bro med två körfält i vardera riktning av trafiken på Hjortshögsvägen. Även dropparna förses med två körfält och eventuell fri högersväng från norra rampen ut på Hjortshögsvägen. En fri högersväng ner på påfartsramp söderut är sannolikt inte nödvändig vid dubbla körfält i dropparna. Båda avfartsramperna klarar att komma ut samtidigt som inga orimliga köbildningar hamnar vid trafiksignalen på Hjortshögsvägen eller vid tillfarten mot Tostarp. Detta är en kapacitetsstark lösning för biltrafiken vilket ses som en nödvändighet i denna punkt.



Ovan: Vid Vasatorps trafikplats föreslås en ny bro med två körfält och en bättre cykelväg parallellt med dagens bro.

Trafikplats Vasatorp, kompletterande bro

Mål för lösningar:

God tillgänglighet är prioriterat för varuförsörjning, sjuktransporter och besökande till nya sjukhuset, samt näringslivets transporter	Säkerställa konkurrenskraftig och attraktiv tillgänglighet med kollektivtrafik och cykel från större bostads- och arbetsområden, både regionalt och lokalt	Det övergripande vägnätet ska värnas gällande framkomlighet genom att säkerställa så inga längre köer uppstår på Europavägarna och Österleden, samt effektivisera trafikarbetet vid känsliga korsningspunkter
++	0	++

Samlad effektbedömning

Lösningen bidrar bland annat till minskad restid framförallt för resenärer med bil och för näringslivets transporter samt ökad trafiksäkerhet. CO_2-utsläppen ökar med ökad kapacitet. Den mycket goda kapaciteten för bil försämrar konkurrenskraften för arbetspendling med cykel eller kollektivtrafik, men cykelvägen förbättras genom trafikplatsen. Kostnaden bedöms som hög. Den samlade bedömningen är dock att åtgärdens positiva effekter väger tyngre än de negativa.

Rekommendera lösning

Ja, detta är den enda lösning som utredningen sett långsiktigt löser de problem och brister i trafikplatsen som utredningen pekar på.

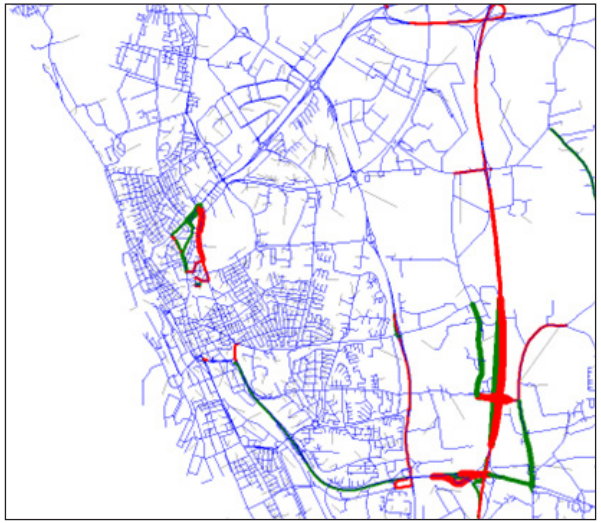
5.6 Ny trafikplats

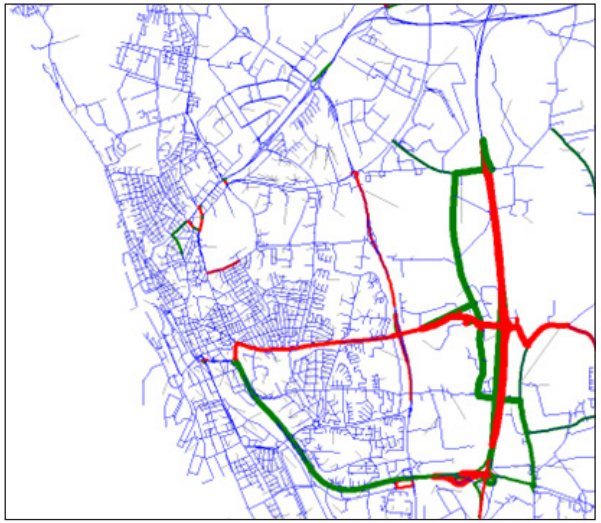
I studien har en ny trafikplats vid Långeberga studerats översiktligt. Slutsatsen av studierna är att en ny trafikplats vid Långeberga ger ökad lokal trafik på motorvägen, vilket påverkar trafiken på E6 negativt eftersom vägen redan är hårt ansträngd. Trafikplatsen riskerar också att ge ökad genomfartstrafik till Helsingborgs hamn förbi bostadsområden längs Fältarpsvägen. En ny trafikplats skulle ge en stor avlastning av trafikplats Vasatorp och även Långebergavägen.

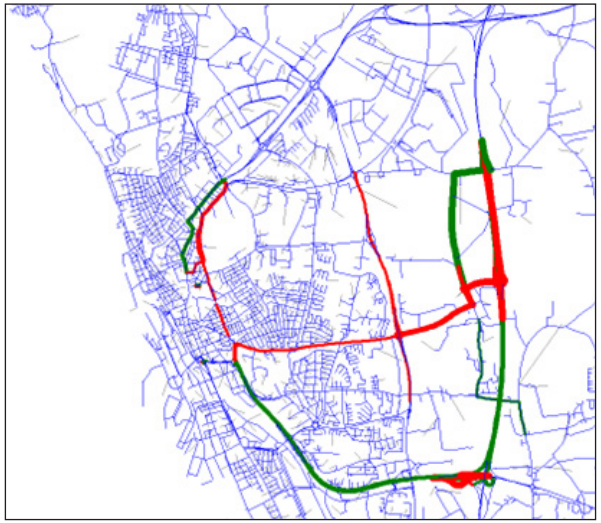
Tidigare utredningar i samband med åtgärdsvalsstudien 2015 har omfattat flera olika placeringar. Resultatet då var liknande som denna utredning kommit fram till, se figurer nedan. En ny trafikplats skulle generera en betydande trafikökning på E6 mellan trafikplatserna. Denna effekt går därmed i motsatt riktning mot ett av projektmålen att värna tillgängligheten på det övergripande vägnätet.

Ny trafikplats vid Långeberga **Mål för lösningar**		
God tillgänglighet är prioriterat för varuförsörjning, sjuktransporter och besökande till nya sjukhuset, samt näringslivets transporter	Säkerställa konkurrenskraftig och attraktiv tillgänglighet med kollektivtrafik och cykel från större bostads- och arbetsområden, både regionalt och lokalt	Det övergripande vägnätet ska värnas gällande framkomlighet genom att säkerställa så inga längre köer uppstår på Europavägarna och Österleden, samt effektivisera trafikarbetet vid känsliga korsningspunkter
++	0	--
Samlad effektbedömning		
Lösningen bidrar bland annat till ökad tillgänglighet till verksamheter i direkt anslutning till ny trafikplats. Den lokala trafiken ökar på E6 vilket ger en negativ effekt för tillgängligheten på E6 för nationell och internationell trafik. Avstånden till befintliga trafikplatser blir korta vilket försämrar trafiksäkerheten. Den generella kapaciteten för biltrafik ökar vilket ger ökade CO_2- utsläpp. Kostnaden bedöms som mycket hög. Den samlade bedömningen är att åtgärdens effekter är kraftigt negativa.		
Rekommendera lösning		
Nej		

Nedan: Figurerna visar förändringar av trafiken med olika simulerade placeringar av en ny trafikplats från 2015. Röd innebär ökad trafik och grön minskad trafik.







5.7 Trimningar i kommunalt vägnät

En rad mindre åtgärder i form av bärighetsförbättringar, skyltning och hastighetsbegränsning kommer genom prioriteringar i vägnätet. På sikt kan större utvecklingar bli aktuella, men behöver hanteras vidare i fortsatt planering. Siffror hänvisar till karta på sida 35.

(1) Det är viktigt att utforma Clausgatan så att genomfartstrafik förbi sjukhusets huvudentré undviks, förutom till närliggande bostadsområden. På Clausgatan prioriteras kollektivtrafiken och resor till och från sjukhuset. Anställda på sjukhuset samt tung trafik och annan yrkestrafik hänvisas till infarten från Ätterkulla trafikplats. Utöver tillfarter från Clausgatans trafikplats och Ättekulla trafikplats behövs en alternativ tillfart österifrån.

(2) Clausgatan väster om Österleden riskerar att få ökad trafik mellan centrala Helsingborg och stadsdelen Östra Ramlösa med nya sjukhuset. Clausgatan går genom ett bostadsområde. Här bör cykel- och kollektivtrafiken mellan nya sjukhuset, Ramlösa station och centrala Helsingborg prioriteras.

(3) Långebergavägen genom Bruces skog ingår i ett sammanhängande stråk för att tillgodose effektiva transporter för logistikverksamheterna i området. Gatan har även en viktig funktion för det robusta sjukhusets tillgänglighet. Vissa hastighetsdämpande åtgärder finns idag. Framkomligheten bör vara ungefär som idag.

(4) Fältarpsvägen är en viktig länk för tung trafik mellan Långeberga och Österleden. Vid en framtida förlängning av Långebergavägen under Skånebanan kan trafiken minska.

(5) Rausvägen är en koppling för tung trafik mellan Långberga in mot staden och motorvägen via väg 109, och har en potential att minska belastningen i trafikplats Vasatorp. Vägen får ökad betydelse både som alternativ tillfartsväg till nya sjukhuset och Östra Ramlösa samt vid planläggning av nya verksamhetsområden. Framkomligheten och bärigheten på vägen behöver förbättras till bärighetsklass 4. På sikt behövs en planskild korsning med Skånebanan, särskilt vid utbyggnad av Norra Ekeberga.

(6) Långebergavägens förlängning skulle redan idag fyllt en funktion som lokal koppling mellan olika verksamhetsområden och skulle också göra det möjligt att förbjuda långsamtgående trafik på Österleden, vilket är önskvärt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Med nya sjukhuset bidrar förlängningen till ökad robusthet, men ett konkret behov uppstår när östra delen av Östra Ramlösa ska byggas ut eller om en tågstation anläggs.

(7) Väla och områdena runt omkring behöver utformas så att trafiken fördelar sig på trafikplatserna Fleninge, Hyllinge och Väla.

5.8 Övriga viktiga punkter på vägnätet

Utredningsområdet innehåller ytterligare trafikplatser som inte har utretts djupare. Dessa har antingen bedömts klara kapaciteten fram till 2040 (trafikplats Kropp och trafikplats Helsingborg Södra) eller har utretts tidigare (trafikplats Brohult). En god funktion över tid är viktig för att det övergripande systemet skall fungera. Nedan beskrivs varje trafikplats och dess funktion kort. Beroende på hur andra åtgärder i systemet genomförs kan dessa trafikplatser över tid påverkas negativt. Mest känslig bedöms trafikplats Brohult vara.

Trimningar i kommunalt vägnät		
Mål för lösningar:		
God tillgänglighet är prioriterat för varuförsörjning, sjuktransporter och besökande till nya sjukhuset, samt näringslivets transporter	Säkerställa konkurrenskraftig och attraktiv tillgänglighet med kollektivtrafik och cykel från större bostads- och arbetsområden, både regionalt och lokalt	Det övergripande vägnätet ska värnas gällande framkomlighet genom att säkerställa så inga längre köer uppstår på Europavägarna och Österleden, samt effektivisera trafikarbetet vid känsliga korsningspunkter
+	+	+
Samlad effektbedömning		
Åtgärder som förbättrar för cykel och kollektivtrafik bidrar till ökad tillgänglighet för barn och unga. Trimningar i befintliga stråk från centrala delar i staden till nytt sjukhus med fokus på förbättringar för cykel och kollektivtrafik ger positiva effekter på restidskvoter. Åtgärder som prioriterar och förbättrar för tung trafik är positiv för näringslivet. Ett väl fungerande lokalt gatunät ger förutsättningar en jämn fördelning mot befintliga trafikplatser som ger en bättre tillgänglighet för genomgående trafik på E6. Den samlade bedömningen är att åtgärdens effekter är positiva.		
Rekommendera lösning		
Ja		

Trafikplats Kropp

Trafikplatsen är den norra infarten till Helsingborg och är korsningspunkten för E4 och E6. Ängelholmsleden går vidare in mot centrala Helsingborg. Välaområdet nordväst om Kropp ansluts med trafikplats Väla mitt emellan och ansluter till trafikplats Brohult som norra kopplingspunkten för Österleden. Ytterligare utveckling är planerad både i Väla Centrum men även nya verksamhetsområden. Då området utvecklas är det av stor vikt att planera området så att norrgående trafik använder trafikplats Fleninge eller Hyllinge, och att södergående trafik inte leds mot trafikplats Vasatorp.

Trafikplats Brohult

Utvecklingen av nytt sjukhus och Östra Ramlösa utmed Österleden kan också påverka situationen vid trafikplats Brohult. I denna studie har fokus varit att leda trafik norrifrån längs E6 och E4 till nya sjukhuset via trafikplats Helsingborg Södra för att inte bidra till ytterligare belastning i trafikplats Brohult. Vissa ombyggnader av trafikplatsen gjordes för några år sedan för att minska köbildningen på norra avfartsrampen. Förändringar av väg 111 planeras i samband med att Västkustbanan och Maria station byggs ut, då bussar kan passera under järnvägen vid stationen istället.

Trafikplats Helsingborg Södra

Trafikplatsen är den södra infarten till Helsingborg, Helsingborgs hamn och färjorna till Danmark. Trafikplatsen har god kapacitet med långa ramper och en utformning som bedöms klara en utökad trafik. Vissa trimningsåtgärder ska genomföras i syfte att förbättra trafiksäkerheten.



5.9 Cykelinfrastruktur

Utvecklingen av cykelinfrastrukturen i Östra Helsingborg är en viktig del i att skapa en ekonomiskt och miljömässigt hållbar tillgänglighet.

Broar över Österleden

Med nya sjukhuset och bostadsområdet Östra Ramlösa behövs nya kopplingar för gående och cyklister över eller under Österleden. En bro föreslås som landar centralt i sjukhusområdet (1). För Östra Ramlösa föreslås en bro som även blir en rekreativ koppling mellan stadsdelarna med planteringar och särskild ridstig (2). Vid sjukhuset förlängs också cykelvägen utmed Skånebanan under Österleden.

Snabba cykelstråk längs Österleden

På den västra sidan om Österleden finns på merparten av sträckan en cykelväg med hög kvalitet. I vissa partier sker cykling i blandtrafik och inte lika gent som man kan önska, och där föreslås en bättre cykelväg (3). Även på den Östra sidan planeras för ett snabbt cykelstråk (4). Över Skånebanan byggs en bro för infart till sjukhuset, men den är också viktig för det övergripande cykelstråket.

Felande länkar

Det finns ett ganska väl utbyggt nät av cykelvägar i Östra Helsingborg, men på vissa ställen hänger det inte ihop. Det kan ofta bero på att cykelvägen inväntar en ny detaljplan eller annan praktisk anledning. Framförallt handlar det om att färdigställa cykelvägen längs Långebergavägen (5) och cykelvägen längs Välavägen (6).

Utbyggd cykelinfrastruktur

Mål för lösningar:

God tillgänglighet är prioriterat för varuförsörjning, sjuktransporter och besökande till nya sjukhuset, samt näringslivets transporter	Säkerställa konkurrenskraftig och attraktiv tillgänglighet med kollektivtrafik och cykel från större bostads- och arbetsområden, både regionalt och lokalt	Det övergripande vägnätet ska värnas gällande framkomlighet genom att säkerställa så inga längre köer uppstår på Europavägarna och Österleden, samt effektivisera trafikarbetet vid känsliga korsningspunkter
+	++	0

Samlad effektbedömning

Cykelinfrastrukturen är viktig för att säkerställa en hållbar tillgänglighet för alla. Snabba cykelvägar, broar över stora vägar och järnvägar samt trafiksäkra lösningar vid korsning med biltrafik är avgörande för en konkurrenskraftig och attraktiv tillgänglighet lokalt och regionalt i kombination med tåget från i första hand Ramlösa station.

Rekommendera lösning

Ja



Förslag på utformning av ny gång-, cykel- och ridbro över Österleden vid bostadsområdet Östra Ramlösa.

Kompletteringar i cykelvägnätet

Sjukhuset är en samhällsviktig målpunkt och en stor arbetsplats som ställer nya krav på cykelvägnätet även en bit ut i systemet. Behovet av en bättre cykelväg längs Rusthållsgatan (7) ökar eftersom den ger de södra stadsdelarna runt Miatorp en bra cykelväg till sjukhuset. En cykelväg på Elinebergsvägen (8) bidrar till att skapa ett gent stråk mellan centrala Helsingborg och sjukhuset. Befintliga stråk kan också behöva utvecklas, exempelvis cykelvägen in mot stan från nya sjukhuset och supercykelvägen från Påarp.

Punktinsatser för ökad attraktivitet

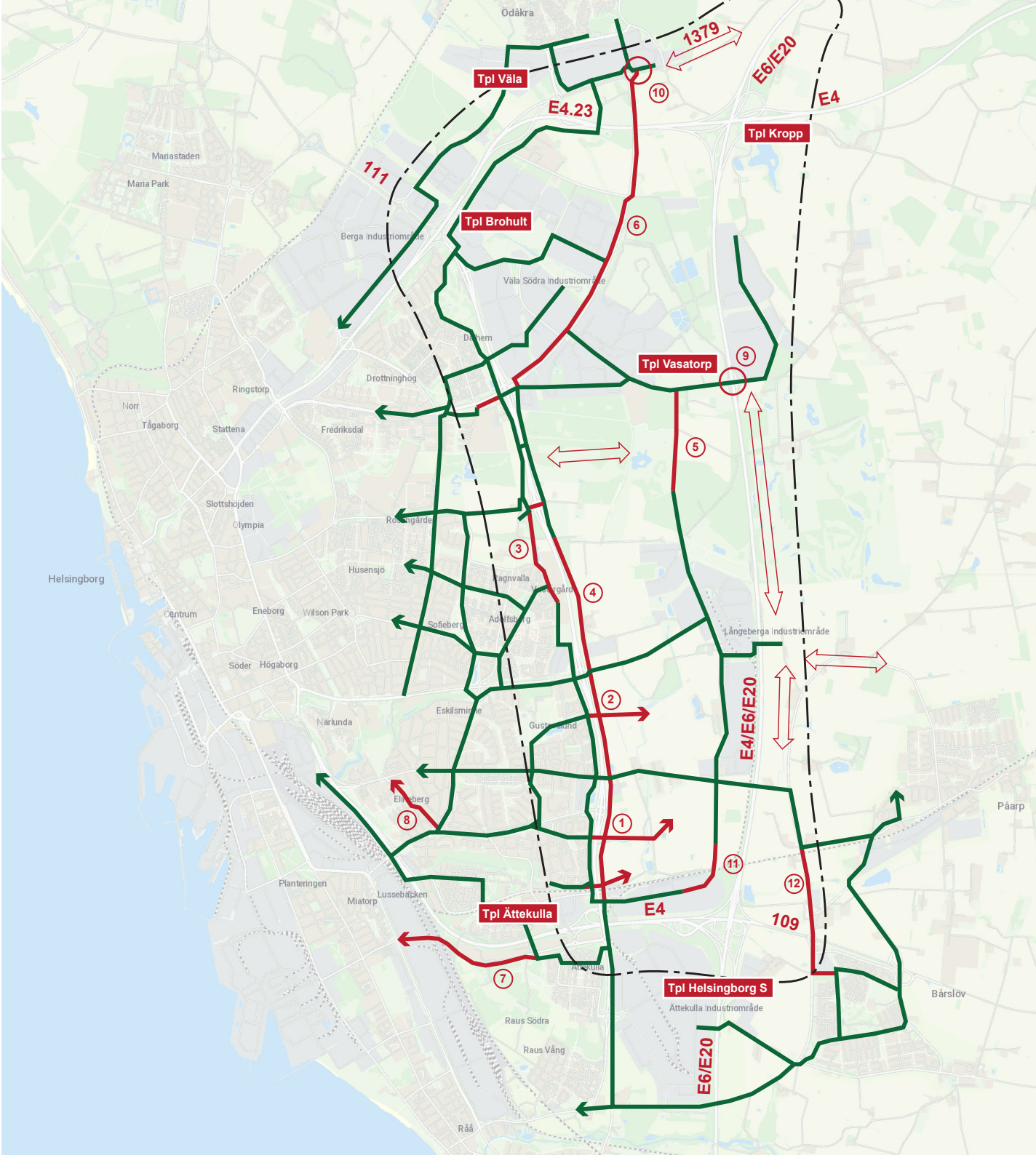
På vissa ställen finns cykelvägar, men de kan vara smala och ganska utsatta i en hård trafikmiljö. Ett exempel är över E6 vid Vasatorps trafikplats (9) eller passagen i plan över Djurhagshusvägen (10). För att fler ska vilja cykla behövs bättre cykelvägar och vid utbyggnad av nya arbetsplatser söder om Djurhagshusvägen behövs en planskild gång- och cykeltunnel för kontakten till Väla centrum

Cykelvägar längs nya vägar

Vid utbyggnad av nya vägar under Skånebanan föreslås också cykelvägar (11 och 12).

Mikromobilitet

I Helsingborg finns flera företag som hyr ut elsparkcyklar och liknande. Busstorget vid sjukhusets huvudentré eller en eventuell ny station kan vara framtida noder där denna typ av fordon kan samlas för att öka tillgängligheten till fler arbetsplatser och boende runt omkring.



5.10 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i området är särskilt viktig till nya sjukhuset, både som attraktiv arbetsplats och för besökare. Alternativ A beskriver kollektivtrafiken med en station på Skånebanan vid sjukhuset och alternativ B kollektivtrafiken utan en station. Båda alternativen innehåller en stark stadstrafik i form av Helsingborgsexpressen 2 och 3 från centrala Helsingborg, men man kan behöva fortsätta att studera behovet av ytterligare busstrafik eller förändringar i tågtrafiken på andra ställen i alternativ B och eventuella möjligheten att reducera busstrafiken i alternativ A. Nedan beskrivs utredd station och studerad busstrafik.

Tågtrafik och ny station vid sjukhuset

Utformningen av en eventuell station (1) vid nya sjukhuset har utretts av Helsingborgs stad i samarbete med Trafikverket. Strukturen i sjukhusområdet är anpassat för stationen.

Det behövs ett tredje spår för stationen för att samtidigt upprätthålla funktionen som mötesstation för den omfattande godstrafiken. Vid en framtida utbyggnad av dubbelspår på Skånebanan är det möjligt att komplettera med en plattform på den södra sidan. Det går också att förlänga mittplattformen vid behov.

Region Skåne/Skånetrafiken har gjort en utredning om potentiella resandeflöden vid en ny station. Där studeras två idag möjliga trafikeringsscenarier. En ny station innebär bättre regional tillgänglighet till sjukhuset, men samtidigt restidsförlängning på ungefär 3 minuter för de som åker förbi sjukhuset till och från centrala Helsingborg och Ramlösa station. Med dubbelspår mellan Maria och Helsingborg C är förslaget i Skånetrafikens tågstrategi att snabba tåg från Hässleholm ska komma in från norr istället. En fortsatt diskussion om en ny station bör ske i ett större systemperspektiv där dubbelspår på hela Västkustbanan är en viktig del.

Stadsbussar

Stadsbusstrafiken behöver i första hand utvecklas ut till det nya sjukhuset. Det förslag som ingår i planeringen är att Helsingborgsexpressen 2 dras ut till Östra Ramlösa 2025 (2). Denna linje följs därefter av Helsingborgsexpressen 3 förbi Ramlösa station längs Clausgatan (3). När sjukhuset öppnar runt 2035 dras båda dessa linjer via ett nytt busstorg vid huvudentrén. Busstorget dimensioneras även för vändning av en mindre stadsbusslinje och genomgående regionbussar. Behovet av att

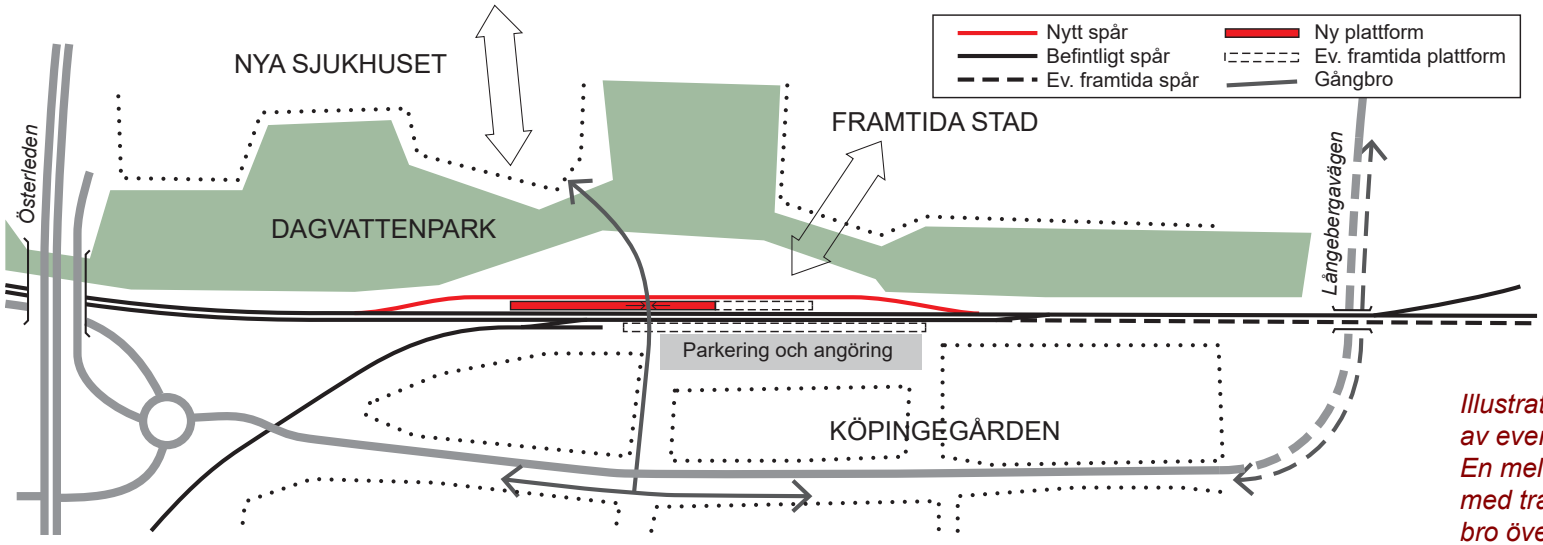
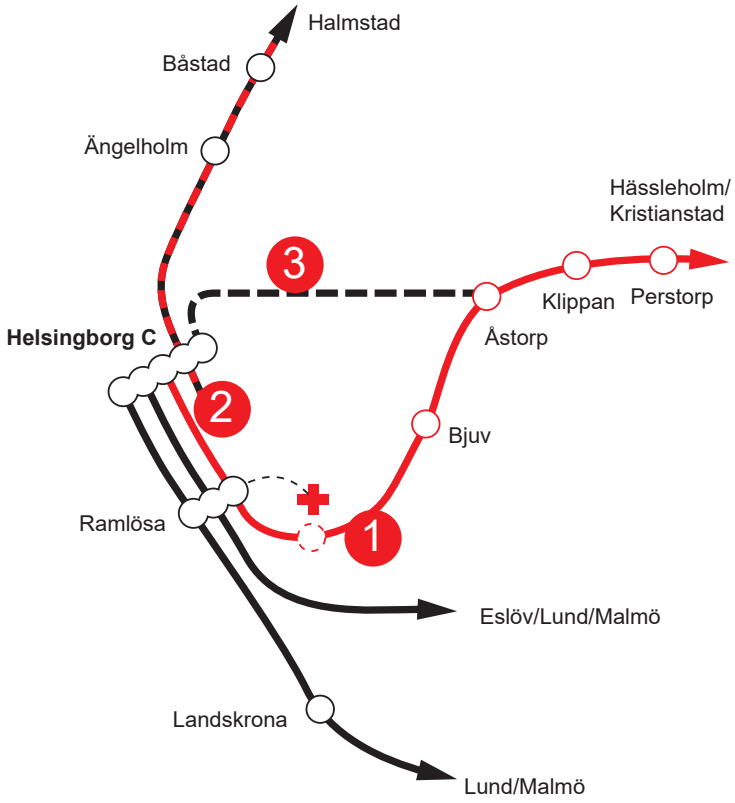


Illustration av placering och utformning av eventuell station vid nya sjukhuset. En mellanliggande plattform anordnas med trappor och hiss upp till en gångbro över spåren.



Tillgängligheten till nya sjukhuset med tåg kan inte bara ökas med en ny station (1) utan genom att förlänga tåglinjer norrifrån till Ramlösa station (2). Snabb tågtrafik Helsingborg-Hässleholm kan komma in från norr (3) när dubbelspåret Maria-Helsingborg är klart runt 2038. Det kan också påverka frågan om en station vid sjukhuset.

KOLLEKTIVTRAFIK

- Tåg med station
- Regionbuss med hållplats
- Stadsbuss

Siffror förklaras i texten.

utveckla stadsbusstrafiken till Väla och större arbetsplatser i studieområdet hanteras vidare i samarbetet kring busstrafiken i staden (5-7).

Regionbussar

En separat utredning planeras för att studera behoven för regionbussar. Förbi sjukhuset utreds två olika körvägar (4) förbi huvudentrén eller med stopp vid hållplatser på ramperna längs Österleden.

5.11 Gods på järnväg

En workshop anordnades inom studien i augusti 2022 för att belysa möjligheterna att föra över transporter från väg till järnväg. Det pågår ett övergripande arbete att matcha tåg ner till Europa med behov av transporter till Sverige. Detta har bland annat resulterat i att ICA-lagret tar emot varor från Italien på järnväg, men det kräver lastbilstransport från godsbangården ut till ICA-lagret. Ett förslag till åtgärd som diskuterats är att modernisera växeln på Skånebanan för spåret mot Långeberga.

För det nya området Norra Ekeberga föreslås ett reservat för industrispår. Dagens regelverk gör att spåret inte kan växlas rakt ut på Skånebanan utan att det anordnas ett parallellt sidospår. Detta behöver studeras mer i kommande planarbete.

A: Kollektivtrafik med station vid sjukhuset

Mål för lösningar:

God tillgänglighet är prioriterat för varuförsörjning, sjuktransporter och besökande till nya sjukhuset, samt näringslivets transporter	Säkerställa konkurrenskraftig och attraktiv tillgänglighet med kollektivtrafik och cykel från större bostads- och arbetsområden, både regionalt och lokalt	Det övergripande vägnätet ska värnas gällande framkomlighet genom att säkerställa så inga längre köer uppstår på Europavägarna och Österleden, samt effektivisera trafikarbetet vid känsliga korsningspunkter
+	behöver utredas ytterligare	+

Samlad effektbedömning

Stora delar av Helsingborg får god koppling till sjukhuset med stadsbussar. Ett nytt stationsläge ger bättre regional tillgänglighet med tåg till sjukhuset men övrigt långväga regionalt tågresande på Skånebanan får en restidsförlängning.

Rekommendera lösning

Ytterligare utredningar behövs för att kunna ta ställning till en ny station.

B: Kollektivtrafik utan station vid sjukhuset

Mål för lösningar:

God tillgänglighet är prioriterat för varuförsörjning, sjuktransporter och besökande till nya sjukhuset, samt näringslivets transporter	Säkerställa konkurrenskraftig och attraktiv tillgänglighet med kollektivtrafik och cykel från större bostads- och arbetsområden, både regionalt och lokalt	Det övergripande vägnätet ska värnas gällande framkomlighet genom att säkerställa så inga längre köer uppstår på Europavägarna och Österleden, samt effektivisera trafikarbetet vid känsliga korsningspunkter
+	+	+

Samlad effektbedömning

Stora delar av Helsingborg får god koppling till sjukhuset med stadsbussar. Tågpendlare från söder och öster kan nå nya sjukhuset med Helsingborgsexpressen från Ramlösa station. Den regionala tillgängligheten till nya sjukhuset från Ängelholm och Höganäs blir dock sämre.

Rekommendera lösning

Den regionala tillgängligheten i kollektivtrafiken behöver fortsätta att utredas gällande regionbussar eller förändringar i tågtrafiken.

6 Förslag till inriktning

6.1 Övergripande inriktning

Östra Helsingborg har under de senaste åren genomgått stora förändringar där främst logistikverksamheter vuxit fram. Helsingborgs hamn är central för mycket av logistiken och skapar förutsättningar för hållbara transporter. Läget mellan kontinenten och Skandinavien gör Helsingborg till ett logistiknav av nationell och internationell betydelse. Framåt planeras för fortsatt utveckling med ett nytt sjukhus, utökning av logistikverksamheter samt bostadsbebyggelse. Stadens utvecklingen tillsammans med den allmänna trafikökningen har, och kommer leda till utmaningar för både den kommunala och statliga infrastrukturen. Vägnätet har redan idag kapacitetsutmaningar och prognoser för framtiden visar att belastningen kommer öka.

Prognoser för framtiden är alltid förenat med viss osäkerhet och därför är det viktigt att arbeta med olika typer av lösningar. Inom studien har därför fokus legat på att både hitta lösningar för att dämpa trafikutvecklingen, samt lösningar för att möta de framtida behoven.

Att effektivisera trafiksystemet med hjälp av digitala lösningar, samt fortsätta arbeta aktivt med hållbara transporter bedöms kunna bidra till ett minskat tryck på infrastrukturen. En kommunal planering med stort fokus på transportsnål planering både på den strategiska nivån i översiktsplan och i senare skeden i detaljplanearbete är ytterst viktigt för att upprätthålla en god tillgänglighet. Funktionsblandad bebyggelse och att planera utifrån konceptet om ”15-minuters-staden” bedöms minska det generella resbehovet och förflytta andelen resor till mer yt- och energieffektiva transporter. Därtill behövs andra åtgärder för att de hållbara färdslagen blir de mest konkurrenskraftiga alternativen för de som bor och arbetar i Helsingborg.

Studien har djupstuderat trafikplats Ättekulla och Vasatorp som via en övergripande systemanalys identifierats som de mest kritiska korsningspunkterna för en grundläggande funktionalitet i infrastrukturen. Trafikplatserna är redan idag hårt belastade och för att möta framtida kapacitetsbehov bedöms större ombyggnadsåtgärder vara nödvändiga.

En viktig utgångspunkt i den fortsatta utvecklingen av östra Helsingborg är att samordning mellan Trafikverket, Helsingborgs stad och Region Skåne sker löpande. Att gemensamt löpande analysera olika indikatorer som tidigt visar på sannolika effekter och trender i transportsystemet ger i viss mån möjligheter att agera innan allvarliga brister uppstår. Det gäller dock inte långsiktiga åtgärder som ofta innebär tidskrävande planeringsprocesser.

6.2 Rekommenderade åtgärder

Beteendepåverkan

Att fortsatt arbeta aktivt med beteendepåverkan och säkerställa att hållbara resor och transporter blir det naturliga transportvalet är viktigt för att skapa ett transporteffektivt Helsingborg. Genom dessa åtgärder vill vi att res- och transportbehovet minskar och att andelen resor med kollektivtrafik och cykel ökar. Det pågår idag ett kontinuerligt arbete inom området men fler aktörer bör involveras. Potentialen bedöms hög där vi skapar förutsättningar för god tillgänglighet med cykel och kollektivtrafik.

Trafikplatser

Trafikplats Ättekulla har en avgörande funktion för att säkerställa tillgänglighet till det nya sjukhuset. Bedömningen är att dagens utformning inte kommer kunna möta upp framtida behov. Inom studien har en ombyggnadsåtgärd analyserats, vilket innebär att komplettera trafikplatsen med en ny påfartsramp. Lösningen bedöms som det lämpligaste alternativet och är det som rekommenderas.

Om inte ombyggnaden skulle vara möjlig utifrån ekonomiska eller tekniska aspekter har även ett alternativ analyserats som innehåller omfattande trimningsåtgärder på det kommunala vägnätet. Trimningsåtgärderna bedöms kunna uppnå en acceptabel tillgänglighet för trafik till och från det övergripande vägnätet, men bidrar samtidigt till negativa effekter för bland annat fotgängare och cyklister. Trimningsåtgärderna ska därför ses som ett alternativ om inte ombyggnadsåtgärden kan realiseras.

Trafikplats Vasatorp har redan idag kapacitetsutmaningar och kommer på sikt ha än större utmaningar, främst om nyetablering av verksamheter runt omkring eller utökning sker. I ett första steg ska de redan planerade och beslutade trimningsåtgärderna genomföras.

Det handlar om att öka kapacitet på den norra avfartsrampen. Ett digitaliseringsprojekt ska även starta upp i ett försök att styra delar av den tunga trafiken från trafikplatsen i lägen där köbildningar uppstår för att minska trycket i trafikplatsen.

Om exploatering genomförs som planerat och den allmänna trafiken ökar som beräknat bedöms inte trimningsåtgärderna motsvara önskad efterfråga av kapacitet på sikt. Därför rekommenderas en större ombyggnadsåtgärd som innebär att trafikplatsen kompletteras med ytterligare en bro för att skapa dubbla körfält i vardera riktning.

Innan en större ombyggnadsåtgärd är genomförd och om det föreligger risk för ökad trafik under de mest belastade tiderna till följd av planläggning ska en konsekvensanalys genomföras. Utbyggnader med stora konsekvenser som riskerar den grundläggande framkomligheten på E6 och det omkringliggande vägnätet kan inte genomföras innan tillräcklig kapacitet är säkerställd.

Trimningar i kommunalt nät

Mindre åtgärder för att optimera det kommunala vägnätet rekommenderas i syfte att minska störningar på känsliga vägavsnitt och styra trafiken till mer trafiktåliga vägar. En av de större lösningarna som lyfts i studien är en planskild korsning på Skånebanan för Rausvägen. Vidare utredningar och diskussioner behövs för att landa i frågan.

Cykelinfrastruktur

För att möta de behov som kommer uppstå när Östra Helsingborg byggs ut har Helsingborgs stad planerat för åtgärder i cykelinfrastrukturen. Syftet är att skapa attraktiva kopplingar för arbetspendling med cykel och är viktiga för att uppnå konkurrenskraftig tillgänglighet med cykel. Nya broar över Österleden, snabba cykelstråk och allmänna förbättringar i befintligt nät föreslås, vilket även denna studie ställer sig bakom.

Kollektivtrafik

En ny järnvägsstation vid sjukhusområdet har utretts av både Helsingborgs stad, Trafikverket och Region Skåne ur olika perspektiv. Stationen förbättrar den regionala tillgängligheten till sjukhuset, men ger även andra effekter i tågsystemet. Fortsatta utredningar och diskussioner behövs i frågan för att kunna ta beslut utifrån ett större systemperspektiv. Helsingborgs stad tillsammans med region Skåne fortsätter att utreda kollektivtrafiken i form av både stads- och regionbussar, där basen till nya sjukhuset utgörs av Helsingborgsexpressen 2 och 3 med bra koppling till centrala Helsingborg och Ramlösa station.

Gods på järnväg

De industrispår som finns kopplade till Skånebanan ska fortsatt värnas och om möjligt utvecklas. Intresse från aktuella verksamheter i området för att köra gods på järnväg är i nuläget svalt, men framåt bedöms detta vara en viktig del i utvecklingen mot hållbara godstransporter. Växeln ut på Skånebanan från Långeberga kan behöva moderniseras, men då behövs i nästa steg en funktionsutredning som pekar på behoven och säkerställer den tekniska genomförbarheten.

6.3 Fortsatt arbete

Denna studie pekar ut en långsiktig inriktning för hur infrastrukturen kan utvecklas i Östra Helsingborg och ska fungerar som ett underlag för fortsatt planering av de rekommenderade åtgärderna. En process med framtagande av avsiktsförklaringar och avtal rekommenderas att påbörjas, där de olika parternas ansvar tydliggörs. Detta gäller både åtgärder som kan genomföras av en enskild part, samt åtgärder som genomförs gemensamt. Större investeringar som Trafikverket finansierar (över 100 mnkr) hanteras inom planeringsprocessen för förslag till nationell plan för transportinfrastruktur. Regeringen beslutar om innehållet i planen, vilket innebär att ändringar av Trafikverkets planförslag kan göras.

7 Referenslista

7.1 Tidigare åtgärdsvalsstudier

ÅVS för väg E4/E6/E20 förbi Helsingborg, Helsingborgs stad & Trafikverket, 2015

ÅVS E6 genom Skåne, Trafikverket, 2018

Fördjupad åtgärdsvalsstudie södra Helsingborg, Helsingborg, 2021

7.2 Planeringsdokument

Helsingborgs stad. Översiktsplan 2021

Helsingborgs stad. Stadsplan 2017

Region Skåne. Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030

7.3 Underlagsrapporter

Ramboll. (2019). Trafikutredning Vasatorp – kapacitetsanalys och åtgärdsförslag

Ramboll. (2021). Fördjupad åtgärdsvalsstudie södra Helsingborg

Ramboll. (2022). Förutsättningar för etablering av tågstation Östra Ramlösa utifrån trafikerings- och resenärsperspektiv

Ramboll. (2022). Nya sjukhuset Helsingborg – PM Parkering och angöring

Ramboll. (2022). Nya sjukhuset Helsingborg – PM Trafikalstring

Ramboll. (2022). Nya sjukhuset Helsingborg – PM Utformning och kapacitet

Ramboll. (2022). Nya sjukhuset Helsingborg – Trafikutredning

Ramboll. (2022). Tekniskt PM och resultat: Helsingborgs nya sjukhus trafikmodellering

Ramboll. (2022). Zonindelning och markanvändning

Region Skåne. (2019). Så reser vi i Skåne – Resvaneundersökning 2018

Sweco. (2023). Fördjupningar inom ÅVS Östra Helsingborg – Trafikplats Ättekulla och Trafikplats Vasatorp

Trafikverket. (2021). Geografiska brister på systemnivå – underlagsrapporter till revidering av nationell plan 2018-2029

Trafikverket. (2022). Samrådsunderlag – E6 E4 Helsingborg, Miljöåtgärder samt trafiksäkerhetsförbättringar

7.4 Information från databaser

Transportstyrelsens olycksdatabas, STRADA, uttag 0622 för perioden 2013-2022

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se