

Familjen Helsingborgs prioriteringar för infrastruktur och kollektivtrafik inför planperioden 2026–2037

Innehåll

Inledning	3
Samverkan	4
Infrastrukturplaner 2022–2033.....	5
Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033	5
Regional transportinfrastrukturplan 2022–2033.....	5
Järnvägsinfrastruktur	7
Objekt aktuella inom planperiod 2026–2037	7
Objekt aktuella efter 2037	10
Väginfrastruktur	13
Objekt aktuella inom planperiod 2026–2037	13
Objekt aktuella efter planperiod 2026–2037	16
Flygplats	18
Tågtrafik	19
Objekt aktuella inom planperiod 2026–2037	19
Objekt aktuella efter planperiod 2026–2037	20
Busstrafik	22
Sjöfartsåtgärder	25
Cykel	26
Objekt med klara åtgärdsvalsstudier, ÅVS	26
Objekt med ej klara åtgärdsvalsstudier, ÅVS.....	27

Inledning

Familjen Helsingborg är motorn i norra delen av Öresundsregionen med förbindelser till Stockholm, Danmark och Norge. Vi är 360 000 invånare fördelat på 11 kommuner med en fjärdedel av Skånes arbetsplatser. Europavägarna E4, E6 och E20 passerar genom Familjen Helsingborg och utgör tillsammans med Västkustbanan, Skånebanan, Söderåsbanan och Rååbanan stommen i vårt transportsystem. Helsingborgs hamn är en av Sveriges största hamnar och betydande hamnverksamhet finns även i Landskrona och Höganäs. Ängelholm Helsingborg airport säkerställer god tillgänglighet till Stockholm och andra regioner. Med våra nationella och internationella kopplingar är vi en viktig del i Greater Copenhagen där vi genom ett bra samarbete mellan Skåne och östra Danmark vill skapa tillväxt och konkurrenskraft till nytta för regionens 4,3 miljoner invånare.

Vi står inför stora förändringar i framtiden, det gäller för oss som för övriga delar av Europa. För att möta utmaningarna krävs god planering och vilja till förändring. Den infrastruktur som finns idag måste underhållas, förstärkas samt inte minst användas mer effektivt och hållbart eftersom den till stor del även utgör framtidens infrastruktur. Men det krävs också nya investeringar och satsningar.

Vi i Familjen Helsingborg lyfter här fram de prioriterade satsningar på transportinfrastruktur som vi tillsammans driver regionalt, nationellt och internationellt. Prioriteringarna tar utgångspunkt i Greater Copenhagen trafikcharter, Skånebildens och Familjen Helsingborgs strukturplan samt underlag framtagna genom Familjen Helsingborgs samarbeten med Region Skåne och Skånetrafiken. Prioriteringarna revideras vart fjärde år med syfte att vara ett underlag till nationella och regionala planer och trafikförsörjningsprogram.

Tillsammans med övergripande strategier för infrastruktur och kollektivtrafik i Familjen Helsingborgs strukturplan skapar de prioriterade satsningarna stort värde för Sverige och Greater Copenhagen samt bidrar till att både nationella och regionala miljö- och utvecklingsmål uppnås. En stark och långsiktig satsning på transportinfrastruktur samt investering i fordon och robusta trafikupplägg är nödvändigt för en hållbar utveckling och ett hållbart samhälle i framtiden. Samtidigt är det även viktigt att bevara och utveckla den befintliga transportinfrastrukturen, då den till allra största delen även kommer att vara bärande i framtiden och för kommande planer.

Samverkan

Vi i Familjen Helsingborg har i bred samverkan mellan våra 11 kommuner tagit fram de prioriteringar vi tillsammans driver regionalt, nationellt och internationellt inför den långsiktiga infrastruktur- och kollektivtrafikplaneringen. Prioriteringarna revideras vart fjärde år med syfte att vara ett underlag till nationella och regionala planer och trafikförsörjningsprogram. För att möta och stärka dessa prioriteringar arbetar vi kontinuerligt i Familjen Helsingborgs kommuner med att:

- Ta med viktiga objekt för den regionala och nationella utvecklingen i våra översiktsplaner.
- Planera ny bebyggelse i kollektivtrafik- och stationsnära läge.
- Planera tät bebyggelse vid stationer.
- Underlätta byten vid stationer och hållplatser samt arbeta efter ett hela resan-perspektiv.
- Stärka parkeringsmöjligheter för bil och cykel i stationsnära läge.
- Tillgänglighetsanpassa hållplatser.
- Planera och bygga bra infrastruktur för gång och cykel.

I Familjen Helsingborg utvecklar vi vår stadsbygd tillsammans. Vi skapar de bästa förutsättningarna för livskvalitet hos invånare och livskraft hos företag. Vi vågar testa nya lösningar och arbetsätt. Känslan skapar Familjen Helsingborg. Vi är: Bjuv Båstad Helsingborg Höganäs Klippan Landskrona Perstorp Svalöv Åstorp Ängelholm Örkelljunga.



Infrastrukturplaner 2022–2033

Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

I gällande nationell plan för transportsystemet perioden 2022–2033 pekas tre objekt ut inom Familjen Helsingborgs geografiska område. Dessa tre objekt är planerade samt helt eller delvis finansierade inom ramen för nationell plan år 2022–2033 (och även inom föregående plan 2018–2029). Det är av största vikt för Familjen Helsingborg, Skåne och södra Sverige att dessa finansieras och genomförs inom nästa period för nationell plan för transportsystemet. (Planen 2022–2033 innefattar också de nu färdigställda objekten dubbelspår Ängelholm-Maria på Västkustbanan samt upprustning av Söderåsbanan för persontrafik).

Västkustbanan, dubbelspår Maria-Helsingborg C

Vårt mål: Att dubbelspårsutbyggnad längs Västkustbanan mellan Maria station och Helsingborg C genomförs enligt gällande nationell plan för transportsystemet med byggstart senast år 2032. Utbyggnaden är viktig för hela tågsystemet inte bara på Västkustbanan och är en förutsättning för att många andra kommande satsningar ska kunna bli möjliga och ge effekt.

Skånebanan, 160 km/h Åstorp-Hässleholm

Vårt mål: Att upprustning av Skånebanan mellan Åstorp och Hässleholm till 160 km/h genomförs enligt gällande nationell plan för transportsystemet med färdigställande senast december år 2026.

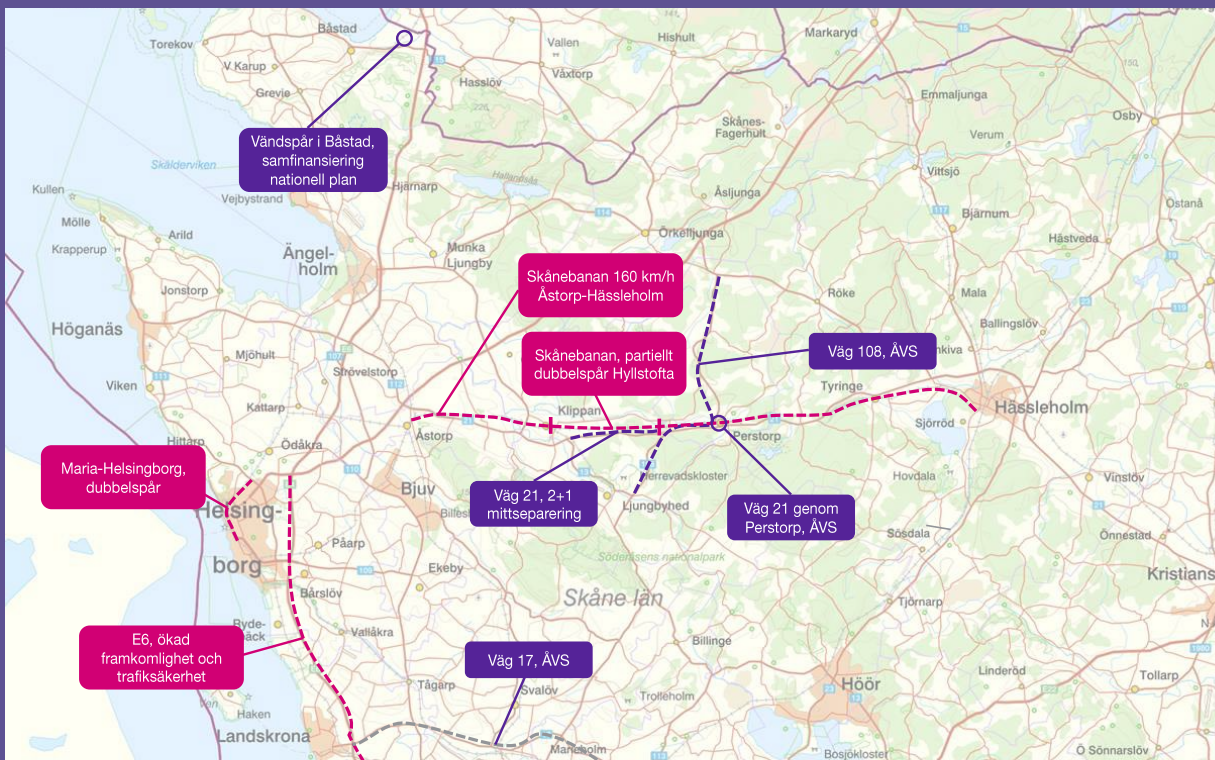
Skånebanan, partiellt dubbelspår Klippan-Hyllstofta

Vårt mål: Att utbyggnad av partiellt dubbelspår för Skånebanan mellan Klippan och Hyllstofta genomförs enligt gällande nationell plan för transportsystemet med byggstart senast år 2029 och färdigställande senast år 2031.

Regional transportinfrastrukturplan 2022–2033

I gällande regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan) finns ett namngivet objekt; väg 21 Klippan-Hyllstofta, 2+1. I övrigt innehåller i RTI-planen medel till samfinansiering av den nationella planen som har nytta för Familjen-geografin; 300 mkr till dubbelspåret Maria-Helsingborg, 85 mkr till Vändspåret i Båstad samt 27 mkr till ITS-åtgärder (intelligent trafikstyrning) på väg E6. Potten Trimningsåtgärder järnväg erbjuder ytterligare möjligheter att samfinansiera nationell infrastruktur (framförallt järnväg) som är viktig för Familjen Helsingborg. Vidare finns ett antal regionala cykelvägar prioriterade.

Det är av största vikt för Familjen Helsingborg, Skåne och södra Sverige att de objekt och satsningar, men också åtgärdsvalsstudier (ÅVSer) som finns utpekade i gällande RTI-plan genomförs fortast möjligt så att också nya åtgärder kan prioriteras.



Objekt i nationell plan och RTI-plan 2022-2033. Rosa=nationell plan, Lila = regional plan

Järnvägsinfrastruktur

Utöver de tre järnvägsobjekten som är utpekade i nationell plan för transportsystemet prioriterar Familjen Helsingborg ett antal andra järnvägsobjekt. Dessa objekt är avgörande för att säkerställa dagens behov samt för att möta framtidens utmaningar avseende efterfrågan på kapacitet, robusthet och minskade restider för kollektivtrafiken och godstrafiken. Objekten nedan står ej i prioritetsordning.

Objekt aktuella inom planperiod 2026–2037

Vändspår Båstad station

Varför: Pågatåglinjen norrut från Helsingborg, längs Västkustbanan, har i dagsläget Förslöv som ändstation för alla turer utom de enstaka turer som når Halmstad. Genom att anlägga ett vändspår norr om stationen i Båstad blir det möjligt att förlänga Pågatåglinjen till Båstad, och vidare norrut, utan att påverka Västkustbanans kapacitet. Förlängningen möjliggör för resenärer att byta till Öresundståg i Båstad vilket ökar tillgängligheten inom den nordvästskånska arbetsmarknadsregionen samt mellan arbetsmarknadsregioner i sydvästra Sverige. Tillgängligheten förbättras även för resenärer till och från Ängelholm Helsingborg Airport. Utan vändspåret kommer annars Pågatågen tvingas ha sin vändning i Förslöv då Öresundståg på Västkustbanan får halvtimmestrafik och i kombination med att godstågen ökar. Åtgärden finns med som en samfinansieringsåtgärd inom ramen för RTI-planen 2022–2033.

Vårt mål: Att det pågående projektet färdigställs under 2026 för att möjliggöra trafikering med Pågatåg norr om Förslövs station och att det pekas ut i RTI-planen, alternativt nationell plan för transportsystemet 2026–2037. Vändspåret behöver stå klart innan halvtimmestrafiken med Öresundståg på Västkustbanan införs, vilket möjliggör konsekvent halvtimmestrafik med Pågatåg upp till Båstad.



Kapacitetsåtgärder Ramlösa station och Ramlösa-Helsingborg C

Varför: Vid Ramlösa station möts tre järnvägar; Västkustbanan, Rååbanan och Skånebanan i plan. Tågtrafiken på alla banorna måste anpassas till varandra för att trafiken till/från Helsingborg ska kunna fungera. De flesta av tågen gör dessutom uppehåll på Ramlösa station. Detta påverkar kapaciteten i tågsystemet negativt. Störningskänsligheten är hög. Ramlösa station är en allt viktigare punkt i transportsystemet för byten till tåg från stads- och regionbussar, men också för biltrafik, cykeltrafik och fotgängare. Med nytt regionsjukhus vid Östra Ramlösa i Helsingborg ökar denna funktion ytterligare. Pendlarparkeringen byggs successivt ut och ny bebyggelse kopplas mot stationen. Kapaciteten mellan Ramlösa och Helsingborg C är mycket ansträngd och speciellt viktig då depån för Pågatågen ligger längs Västkustbanan vid Raus. Samtidigt har godsbangården i Helsingborg begränsad kapacitet genom för korta spår. Åtgärderna finns väl beskrivna i en funktionsutredning och inom ramen för ”Kapacitet Skåne” (Trafikverket 2023).

Vårt mål: En utbyggnad av fler plattformar och plattformsspår för resande vid Ramlösa station samt kapacitetsåtgärder Ramlösa-Helsingborg C, inklusive längre godsspår på godsbangården, pekas ut i nationell plan för transportsystemet 2026–2037. På längre sikt behöver även en planskildhet mellan Skånebanan och Västkustbanan utredas vidare (utifrån det redan är analyserat inom funktionsutredningen).

Station Ö Ramlösa/Nytt regionsjukhus

Varför: Det är av yttersta vikt för brukare, besökare och medarbetare att det nya regionsjukhuset får en bra lokal och regional tillgänglighet med kollektivtrafik, både med buss och tåg. Ett första steg kan vara att Pågatågen på Skånebanan gör uppehåll. Ett andra steg kan vara att Pågatågslinjen norr Helsingborg förlängs söderut till Ramlösa och eventuellt till Ö Ramlösa. En god kollektivtrafikförsörjning även med buss från centrala Helsingborg och från Ramlösa station, för mer regionala resor, är viktigt att utveckla.

Vårt mål: att en station färdigställs och trafikeras under planperioden.

Kapacitetsåtgärder för Pågatåg i attraktiv och robust halvtimmestrafik (Utredning)

Varför: Pågatågen som stannar på alla stationer utgör stommen i den regionala kollektivtrafiken. Satsningar på omfattande halvtimmestrafik på Pågatåglinjerna Helsingborg-Malmö-Trelleborg och Höör-Malmö-Ystad visar mycket goda resultat. Robust halvtimmestrafik på samtliga Pågatågslinjer är en självklarhet för att uppnå uppsatta regionala mål om ökad andel hållbara resor samt minskad sårbarhet vid störningar.

Vårt mål: Att kapacitetsåtgärderna utreds inom planperioden och att utbyggnad av nedan pekas ut i nationell plan för transportsystemet.

- Vändspår Båstad station (genomförs genom samfinansiering av RTI-plan 2026)
- Plattformutbyggnad till dubbel plattform i Gantofta och Perstorp (båda genomförs 2026) samt för Vallåkra och Tågarp
- Söderåsbanan, mötesspår mellan Teckomatorp och Kävlinge.
- Rååbanan, mötesspår i Marieholm.
- Teckomatorp station, utbyggnad till fyra plattformsspår.
- Plattformförlängning till 250m i Barkåkra och Förslöv

En gemensam dansk-svensk utredning kring framtida behov av kapacitet och redundans för person- och godstransporter över Öresund på väg och järnväg (Utredning)

Varför: Kapacitet och redundans för person- och godstransporter på väg och järnväg över Öresund är av största vikt för att säkra och förbättra tillgängligheten och arbetspendlingen inom Öresundsregionen samt ur ett nationellt perspektiv för att säkra kapacitetsstark och robusta förbindelser till och från Sverige. En gemensam dansk-svensk utredning med utgångspunkt i Skåne-bilden och Greater Copenhagens trafikcharter om kapacitet och redundans för transporter över Öresund är ett viktigt steg för att få fram beslutsunderlag för ytterligare fast Öresundsförbindelse.

Vårt mål: Att den svenska regeringen initierar ett samarbete med Danmark om att utreda kapacitet och redundans för transporter över Öresund samt förslag på ny Öresundsförbindelse.

Godskapacitet och behov av rangerbangård i Skåne (Utredning)

Varför: För att klara ökade volymer godstrafik på järnväg, bland annat som konsekvens av öppningen av Fehmarn Bält-förbindelsen 2029, utan att tränga undan persontågstrafik i nordvästra Skåne behövs en modern och kapacitetsstark rangerbangård i Skåne som ersätter befintliga rangerbangårdar och effektiviserar flödena och ökar kapaciteten. En studie genomförd av Region Skåne indikerade att ett effektivt läge är vid Marieholmsbanans axel med koppling till de två godsstråken i Skåne, Söder stambanan och Godsstråket genom Skåne. Trafikverket har genomfört utredning gällande kapacitet och redundans för transporter över Öresund och utredningen pekar på att kapaciteten på Malmö rangerbangård inte är tillräcklig på lång sikt och behov av ny eller kompletterande godsbangård för 1050 meter långa tåg behövs i Skåne.

Vårt mål: Att en nationell utredning genomförs tidigt under planperioden för att fastställa behov av rangerbangård i Skåne.

Söderåsbanan, mötesspår Ängelholm-Åstorp

Varför: Pågatåglinjen Malmö-Åstorp, längs Söderåsbanan, startade i december 2021. En förlängning av Pågatåglinjen mellan Ängelholm-Åstorp kan ge minst en kvarts snabbare restid än dagens busslinje, vilket skapar mer attraktiva restider i flera intressanta relationer. Kommunerna längs Söderåsbanan får en snabbare anslutning till Västkustbanan norrut och kan avlasta Västkustbanan. Förutom att bidra till en bättre tillgänglighet och ökad integrering av arbetsmarknaden i nord-sydlig riktning, skulle det även ge fördelar i resandet i väst-östlig riktning. För att Pågatåg Ängelholm-Åstorp inte ska komma i konflikt med godstågstrafiken krävs troligtvis ett mötesspår mellan Ängelholm och Åstorp. Att ta nyttja redan befintlig järnvägsinfrastruktur på ett bättre sätt, i stället för att bygga ny infrastruktur, bidrar till en hållbar utveckling.

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

Planskildhet i Nyvång (Utredning)

Varför: Nyvång tätort håller på att byggas ut och därmed ökar andelen trafik som korsar spåren. I dagsläge finns bara en plankorsning vid Landgrensgatan, som utgör en säkerhetsrisk vid ökad trafikering. I och med det planerade hastighetshöjningen på Skånebanan och ökad godstrafik (Godsstråket genom Skåne) och på sikt även persontågstrafik behövs en planskild korsning utifrån tillgänglighet och trafiksäkerhet.

Vårt mål: Att en utredning genomförs inom planperioden och åtgärden prövas i nästa planomgång.

Planskildhet i Kvidinge (Utredning)

Varför: Kvidinge är en station längs Skånebanan. I och med ökad person- och godstrafik på Skånebanan samt eventuell utbyggnad till två spår behövs en planskild korsning utifrån tillgänglighet och trafiksäkerhet.

Vårt mål: att en utredning genomförs inom planperioden.

Nytt hamnspår till ny hamn i Helsingborg (Utredning pågår)

Varför: Helsingborgs hamn är ett riksintresse. Hamnen ska flyttas och byggas om för att möta framtida kapacitetskrav och för att främja fortsatt utveckling av hamnverksamheten och stärka nordvästra Skåne som logistiknav. DFet behövs en elektrifierad järnvägskoppling med god kapacitet för att främja järnvägsgods och hamnens utveckling. En ÅVS pågår. Åtgärden finansieras av Helsingborgs stad och hamnen, men i och med systempåverkande åtgärder och tydlig koppling till befintlig godsbangård och järnvägssystemet i övrigt behöver Trafikverket också vara delaktiga

Vårt mål: att åtgärden pekas ut i nationell plan 2026–2037.

Objekt aktuella efter 2037

Fast förbindelse Helsingborg-Helsingör

Varför: En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör är en förutsättning för en fullt integrerad och funktionell Öresundsregion samt för att möta transportbehovet när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar. Den fasta förbindelsen skapar kraftigt förbättrad tillgänglighet och bidrar därmed till ökad tillväxt och till att vidga arbetsmarknaden i Öresundsregionen. Verksamheter och företag ges ökad tillgång på arbetskraft och marknadsunderlag för tjänster och handel jämfört med idag. En fast förbindelse ökar kapaciteten och redundansen i transportsystemet och avlastar därmed Öresundsbron och väg E6/E20.

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

Västkostbanan, 250 km/h Oslo-Köpenhamn

Varför: Fullt utbyggt järnvägssystem för 250 km/h i stråket Oslo-Köpenhamn, längs Västkostbanan, bidrar starkt till Sveriges och Öresundsregionens utveckling och tillväxt. En viktig satsning för Familjen Helsingborgs tillgänglighet till Öresundsregionen och Göteborg samt Oslo.

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

Skånebanan, fler partiella dubbelspår Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad

Varför: Skånebanan behöver ha konkurrenskraftiga restider, för att koppla Helsingborg och Kristianstad till snabbtågsutbudet i Hässleholm samt för att koppla samman de två arbetsmarknadsregionerna i Skåne. Skånebanan är idag ett av landets mest belastade enkelspår och viktig för både gods- och persontransporter. För att garantera kapacitet och robusthet när godsmängderna och persontransporterna på järnväg ökar är det av största vikt att Skånebanan byggs ut till dubbelspår Hässleholm-Kristianstad samt med ytterligare kapacitet Helsingborg-Hässleholm. Två förlängda mötesspår vid Hyllstofta respektive Finja möjliggör även trafikering med snabba regionaltåg, i enlighet med persontågsstrategin, och därmed en möjlighet att bättre koppla ihop arbetsmarknadsregionerna i nordvästra och nordöstra Skåne, samtidigt som då också nyttan med ny stambana via Hässleholm ökar. Tillsammans med möjligheten att transportera mer gods på järnväg bidrar de minskade restiderna till fortsatt utveckling och tillväxt i hela Skåne. På riktigt lång sikt behöver hela banan ha dubbelspår. En förutsättning är också att det finns tillräcklig kapacitet i Helsingborg.

Vårt mål: Att Skånebanan etappvis förstärks på sträckan Helsingborg-Hässleholm för att möjliggöra direkta snabbare tågförbindelser genom utpekande i nationell plan för transportsystemet samt att Hässleholm-Kristianstad får dubbelspår snarast möjligt.

Skånebanan, hastighetshöjning Kattarp-Åstorp

Varför: Omledningsbana för godstrafik samt framtida snabbare persontåg. En framtida trafikering med snabba regionaltåg längs Skånebanan på sträckan Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad binder samman nordvästra och nordöstra Skåne samt ökar tillgängligheten till de nationella snabbtågen i Hässleholm. För att bibehålla funktionen i det riksintressanta järnvägssystemet är det av stor vikt att det finns utpekade länkar för att leda om trafik vid behov. Länkarna kopplar ihop utpekade riksintressestråk så att dessa även kan nyttjas vid avbrott. Behovet av hastighetshöjning på sträckan Kattarp-Åstorp har identifierats.

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

Partiellt dubbelspår Ramlösa-Ättekulla "Ö Ramlösa"

Varför: Med partiellt dubbelspår Ramlösa-Ättekulla skapas kapacitet för tågmöten. Åtgärden är utrett inom funktionsutredning (Trafikverket 2021), men förutsätter att åtgärderna på Ramlösa station samt in mot och genom Helsingborg är genomförda först.

Vårt mål: Att åtgärderna förbereds för ett kommande genomförande efter planperioden 2026–2037.

Fyrspår Landskrona station

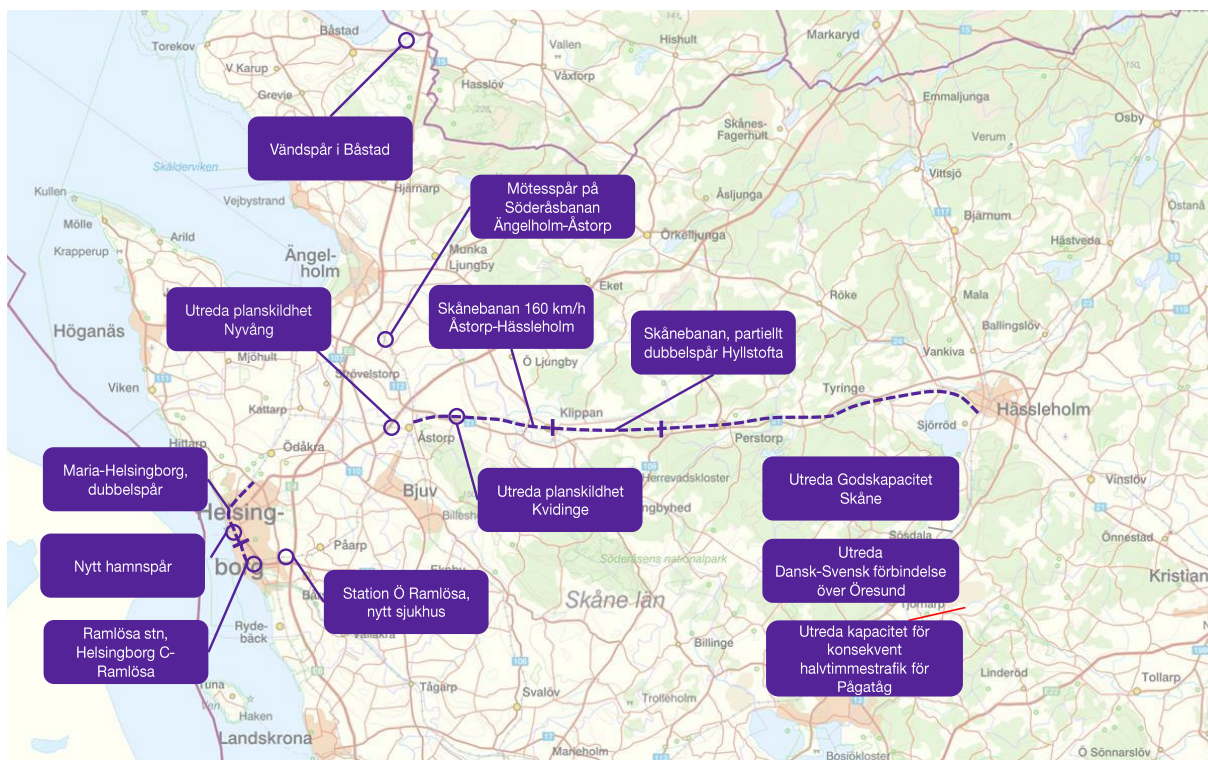
Varför: Västkustbanan är mycket hårt belastad av lokal-, regional- och fjärrtåg vilket medför ökat behov av att kunna göra förbigång av lokaltåg på sträckan Helsingborg – Lund. Ett första steg är att kunna göra förbigångar av lokaltåg på Landskrona station. Landskrona station har i nuläget tre spår och enbart förbigångsspår för södergående tåg. Åtgärden innebär att stationen får samma funktionalitet i norrgående riktning. Åtgärden är en förutsättning för att i framtiden höja hastigheten på Västkustbanan till 250 km/h.

Vårt mål: Att åtgärden utreds och utifrån utredningsresultatet genomförs i nästkommande planperiod.

Triangelspår mellan Skånebanan och Västkustbanan vid Ramlösa

Varför: Med åtgärden kan Skånebanan kopplas till Västkustbanan och stationer söder om Ramlösa får direkt anslutning till nya sjukhuset. Triangelspårrets funktion och genomförande behöver vidare utredas både avseende infrastruktur samt trafikering.

Vårt mål: Att åtgärderna utreds inom planperioden. Ett eventuellt genomförande utifrån utredningsresultatet är först aktuellt då andra åtgärder på Västkustbanan respektive Skånebanan är genomförda.



Järnvägsinfrastruktur - objekt aktuella innan 2037



Järnvägsinfrastruktur - objekt aktuella efter 2037

Väginfrastruktur

Vägtransportsektorn går mot en omställning till fossilfria transporter av både människor och gods. För att möta dagens och framtidens efterfrågan på trafiksäkerhet, kapacitet och robusthet för både kollektiva och individuella transporter prioriterar Familjen Helsingborg ett antal vägo-bjekt. Utöver dessa prioriteringar arbetar Familjen Helsingborgs kommuner aktivt med trimning och utveckling av viktiga stråk genom regionala transportinfrastrukturplanens potter för trafiksäkerhet och kollektivtrafik. Objekten står ej i prioritetsordning.

Objekt aktuella inom planperiod 2026–2037

Väg E6, ökad framkomlighet och trafiksäkerhet

Varför: Väg E6 genom Skåne är en av landets mest trafikerade motorvägar och en viktig pulsåder för både Sverige och Norge. Väg E6 har en viktig roll för regional arbetspendling och trafiken har under de senaste 15 åren nästan fördubblats på delar av sträckan. Andelen tung trafik är hög, ofta uppåt 20 %. En stor andel är transittrafik som enbart använder väg E6 för vidare färd norrut i Sverige eller mot Norge.

Sträckan Helsingborg-Malmö har ett strategiskt läge för lager- och logistikverksamhet och det har under de senaste tio åren skett många nyetableringar och utökningar. Ökad e-handel och en ökande globalisering kommer sannolikt förstärka denna trend.

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



Väg 21 Klippan-Hyllstofta

Varför: Väg 21 är en viktig förbindelse i öst-västlig riktning i norra Skåne och har idag god vägstandard med 2+1 körfält längs stora delar av sträckan Åstorp-Kristianstad. Trafikverket har klassificerat väg 21 som ett funktionellt prioriterat vägnät för godstransport samt dagliga och långväga personresor med bil. För att färdigställa väg 21 till ett trafik- och kapacitetssäkert stråk med god framkomlighet, robusthet och trafiksäkerhet krävs 2+1 körfält längs den återstående sträckan mellan Klippan och Hyllstofta. Åtgärdsvalsstudie är genomförd och objektet finns med i RTI-plan 2022–2033.

Vårt mål: Att utbyggnad av väg 21 längs sträckan Klippan-Hyllstofta enligt genomförd åtgärdsvalsstudie genomförs så fort som möjligt, dock senast 2030. Antingen som ett objekt i RTI-planen eller inom ramen för nationellt bidrag för mötesseparering.

Väg 111 Höganäs-Helsingborg, korsningen Karlsfältsvägen

Varför: Väg 111 förbinder Höganäs och Helsingborg samt orterna däremellan. Stråket ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet och är mycket viktigt för arbetspendlingen som en av de starkaste pendlingsströmmarna i Skåne. Den stora mängden bilpendlare i rusningstrafik innebär att det i dagsläget uppstår flödestoppar under för- och eftermiddag, vilket i sin tur medför problem med framkomligheten för samtliga trafikantgrupper. Väg 111 trafikeras av två regionbuslinjer och är ett utpekat stråk för Regionalt superbusskoncept.

Vårt mål: Att planläggning och genomförande av en planskild korsning vid Karlsfältsvägen på väg 111 pekas ut i RTI-planen 2026–2037. Huvudsyftet med åtgärden är att förbättra trafiksäkerheten för biltrafiken och oskyddade trafikanter vid korsningen samt förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken längs väg 111.

Trafikplats Ättekulla

Varför: Blåljus mm framkomlighet mot nytt sjukhus måste säkras. Dagens anläggning duger ej oavsett. En förutsättning för nytt sjukhus, krav från Trafikverket. Ny ramp byggs som kopplar direkt mot väg 111/Österleden. Åtgärden finns utredd inom ÅVS Ö Helsingborg.

Vårt mål: att åtgärden prioriteras i nationell plan.

Trafikplats Vasatorp

Varför: Utveckling av logistik och bostäder samt generell trafiktillväxt på E4/E6 ger under vissa tider framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem på statlig väg. Bland annat trimningsåtgärder behövs på befintliga ramper och en kompletterande bro inklusive två droppar på ömse sidor anläggs. Åtgärden är utredd inom ÅVS Ö Helsingborg, trimningsåtgärderna avses genomföras 2029–2030.

Vårt mål: att åtgärden prioriteras i nationell plan.

Ombyggnad av korsningen mellan vägarna 114 och 1846 "gamla E4" till cirkulationsplats

Varför: År 2004 stod den nya väg E4 färdig med förbifart Örkelljunga. Den gamla väg E4 har idag en annan funktion än den hade som motorväg. Syftet med ombyggnaden är att anpassa korsningen till dagens förhållanden. I februari 2012 tecknades ett genomförandeavtal för ombyggnad av korsningen mellan vägarna 114 och 1846 (gamla E4) i Örkelljunga till cirkulationsplats. År 2018 tog Trafikverket fram en ÅVS som visade på helt andra åtgärder än det ingångna avtalet - kosmetiska åtgärder som målning och plantering. Kommunen har aldrig accepterat ÅVS:en.

Vårt mål: Att Trafikverket lever upp till det tecknade avtalet. Det är principiellt viktigt att avtal följs.

Väg 21/Skånebanan genom Perstorp (Utredning pågår)

Varför: Väg 21 är en viktig förbindelse i öst-västlig riktning i norra Skåne. Trafikverket har klassificerat väg 21 som ett funktionellt prioriterat vägnät för godstransport samt dagliga och långväga personresor med bil. Skånebanan är den viktigaste järnvägsförbindelsen i norra Skåne i öst-västlig riktning. Skånebanan binder samman arbetsmarknaderna i nordvästra och nordöstra Skåne och säkerställer god tillgänglighet inom Familjen Helsingborg.

Både väg 21 och Skånebanan passerar genom de centrala delarna av Perstorp vilket innebär god tillgänglighet till orten Perstorp men även lokala barriäreffekter. För att underlätta fortsatt ortsutveckling behöver utmaningar och möjliga åtgärder studeras med fokus i och kring stationsområdet i centrala Perstorp. En åtgärdsvalsstudie sker under 2024.

Vårt mål: Att de konkreta åtgärder som pågående åtgärdsvalsstudie utreder genomförs under planperioden inom ramen för RTI-planen.

Väg 108 Örskelljunga-Perstorp-Ljungbyhed (Utredning pågår)

Varför: Väg 108 utgör ett viktigt alternativ till väg E6 som nord-sydlig koppling mellan Trelleborg och Örskelljunga. Stråket kopplar samman tätorter och större verksamheter i östra delen av Familjen Helsingborg. Idag finns stora brister i trafiksäkerhet eftersom vägen berörs av anslutande vägar och mindre samhällen. Att rusta upp väg 108 och samtidigt införa en ny busslinje i stråket Örskelljunga-Perstorp-Ljungbyhed skapar nya pendlingsmöjligheter från Familjen Helsingborg till Malmö, Lund och resten av Öresundsregionen. Införandet av en gång- och cykellösning längs väg 108 bidrar till ökad tillgänglighet för flera målgrupper och gröna resor. Sträckan är utpekad som brist i regional transportinfrastrukturplan 2018–2029.

Vårt mål: Att en åtgärdsvalsstudie genomförs för väg 108, Örskelljunga-Perstorp-Ljungbyhed senast år 2024.

Tätortsåtgärder väg 1838/väg 1846/väg 1840 "gamla E4:an"

Varför: Bykärnorna Eket, Örskelljunga, Åsljunga och Skånes Fagerhult ligger alla längs med gamla E4:an. Gamla E4:an präglar livsmiljön i byarna. Vägens barriäreffekt behöver överbryggas, trafiksäkerheten förbättras och tillgängligheten till och från busshållplatserna säkras.

Vårt mål: Att åtgärderna utreds och genomförs inom planperioden.

Trafikplats Landskrona södra E6

Varför: Väg E6 genom Skåne är en av landets mest trafikerade motorvägar och trafikplats 25 Landskrona södra är en betydande anslutningspunkt för Landskrona tätort. Redan idag konstateras köer ut i förfäkt vid avfarten. Tidigare utredningar och genomförd ÅVS visar även på kapacitetsbrister i infrastruktursystemet på grund av planerade exploateringar i området och den allmänna trafikökningen. Därför kommer trafikplats Landskrona södra behöva byggas ut till en fullständig trafikplats på väg E6 med en fjärde kringla.

Vårt mål: Fullständig utbyggd trafikplats med en fjärde kringla för att säkerställa erforderlig kapacitet för motorfordonstrafiken och för att möjliggöra för utbyggnadsplaner samt god trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet. Åtgärderna genomförs under planperioden inom ramen för NTI-planen.

Objekt aktuella efter planperiod 2026–2037

Fast förbindelse Helsingborg-Helsingör

Varför: En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör är en förutsättning för en fullt integrerad och funktionell Öresundsregion samt för att möta transportbehovet när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar. Den fasta förbindelsen skapar kraftigt förbättrad tillgänglighet och bidrar därmed till ökad tillväxt och till att vidga arbetsmarknaden i Öresundsregionen. Verksamheter och företag ges ökad tillgång på arbetskraft och marknadsunderlag för tjänster och handel jämfört med idag. En fast förbindelse ökar kapaciteten och redundansen i transportsystemet och avlastar därmed Öresundsbron och väg E6/E20.

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

Väg E6, trafikplats Ängelholm Helsingborg airport

Varför: Ängelholm Helsingborg Airport är viktig för Familjen Helsingborgs tillgänglighet till omvärlden och en förutsättning för fortsatt utveckling och tillväxt för näringsliv och arbetsmarknad. En ny trafikplats på väg E6/E20 med anslutning till flygplatsen stärker tillgängligheten till flygplatsen och möjliggör effektivare anslutning med kollektivtrafikförbindelser i Familjen Helsingborg. En ÅVS är framtagen.

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

Väg 109 Ekeby-Kågeröd

Varför: En brist i norra Skånes transportsystem är avsaknad av attraktiva öst-västliga stråk. Ett stråk i förlängningen av väg 109 från Helsingborg till Kågeröd stödjer flera funktioner i transportsystemet. En förbättrad vägförbindelse i stråket ger förutsättning för attraktiv kollektivtrafik och tillgång till kopplingspunkter mellan olika trafikslag som till exempel den nya stationen för Pågatåg på Söderåsbanan i Kågeröd. Det ger även möjlighet till överflyttning av rekreationsresor från bil till kollektivtrafik.

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

Väg 17 Landskrona-Eslöv (Utredning)

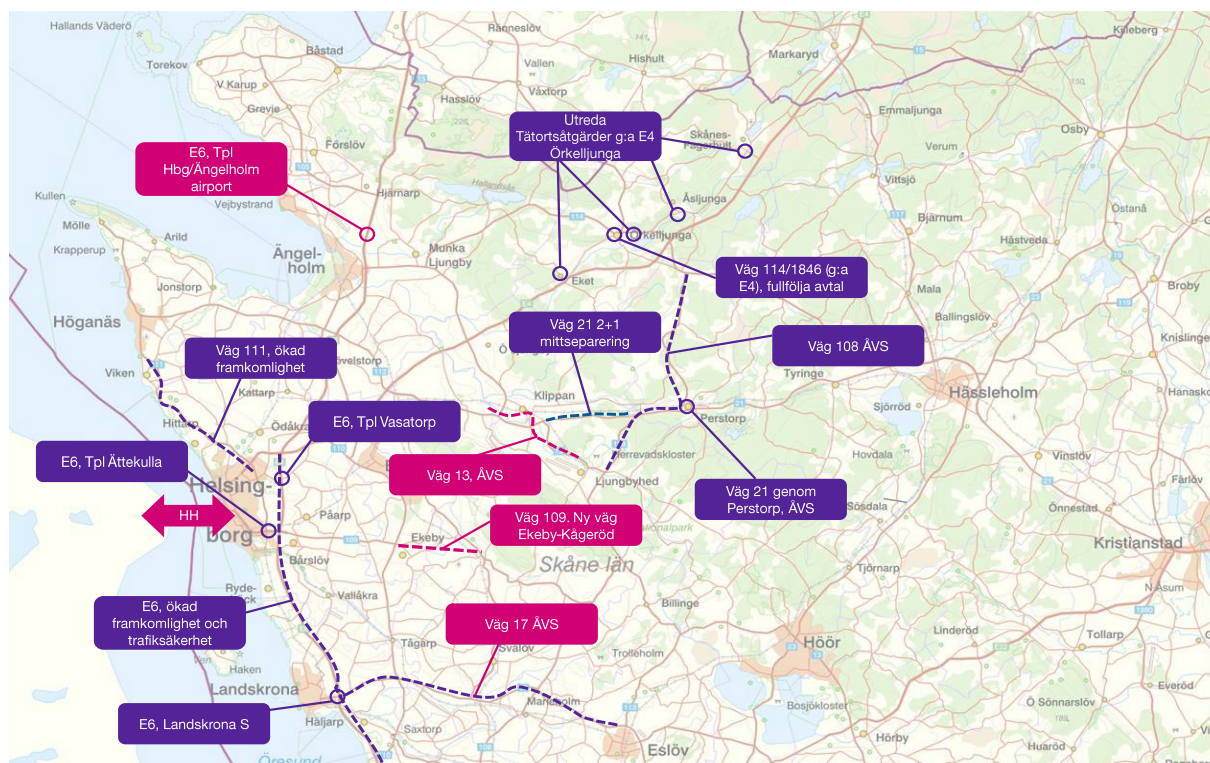
Varför: Väg 17 är huvudsaklig infart från E6 till staden och är en viktig regional väg som förbinder mellersta Skåne med E6 och nordöstra Skåne. Stråket klassas av Trafikverket som funktionellt prioriterat vägnät för kollektivtrafik, godstrafik samt dagliga och långväga personresor med bil. Stråket har förutsättningar att fungera som en del av en extern ringlinje som avlastar Malmö/Lund från genomgående fordonstrafik. Sträckan är utpekad som brist i regional transportinfrastrukturplan 2018–2029.

Vårt mål: Att en åtgärdsvalsstudie genomförs för väg 17 Landskrona-Eslöv senast år 2025 och föreslagna åtgärder pekas ut i RTI-plan.

Väg 13 Ängelholm-Klippan-Ljungbyhed (Utredning)

Varför: Väg 13 utgör ett viktigt vägstråk mellan nordvästra Skåne och mellersta Skåne samtidigt som vägen är bitvis smal med många kurvor och anslutande vägar. Mellan Ängelholm och Klippan utgör väg 13 en länk till och från väg E4 vilket bidrar till att området är attraktivt för verksamhetsetableringar. Genom Klippan är väg 13 samförlagd med väg 21 men tidigare utredningar visar på en möjlig sträckning från trafikplats Skåningstorp mot Ljungbyhed i en sträckning söder om Klippan. Området mellan Klippan och Ljungbyhed angränsar till Söderåsens fina rekreativsmiljöer vilket måste beaktas i utredningsskedet.

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



Väginfrastruktur. Lila - objekt aktuella innan 2037. Rosa - objekt aktuella efter 2037.

Flygplats

Ängelholm Helsingborg Airport

Varför: Ängelholm Helsingborg airport säkerställer Familjen Helsingborgs tillgänglighet till Stockholm, en resrelation som idag saknar konkurrenskraftiga alternativ. Flygplatser bedriver, tillsammans med flygbranschen, ett aktivt hållbarhetsarbete inom flera olika områden: solcellsanläggningar, laddstolpar, ledbelysning och ingår i projektet Grön Flygplats. Sedan 2022 är Ängelholm Helsingborg Airport certifierade på nivå 3+ Neutralitet, vilket innebär att flygplatsen är fossilfri efter kompensation av resterande CO2 utsläpp som ännu inte reducerats.

Ängelholm-Helsingborg airport har ett ömsesidigt beroende med Ljungbyheds flygplats då flygplatserna delar många gemensamma resurser. Flygplatsen i Ljungbyhed är viktig dels i utvecklingen av flygets hållbarhet, dels som beredskapsflygplats, dels då tre statliga verksamheter är lokaliserade på flygplatsen. En väl fungerande verksamhet på Ljungbyhed flygplats är beroende av att flygplatsen i Ängelholm fungerar och utvecklas och vice versa.

Ängelholm Helsingborg Airport skapar stark attraktionskraft för nyetableringar och rekryteringar inom Familjen Helsingborgs näringsliv. Dagliga avgångar till och från Stockholm möjliggör arbetspendling och affärsmässiga samarbeten samt tillgång till ytterligare destinationer via byte på Arlanda eller Bromma Airport. Flygplatsen är en nödvändighet för turism- och besöksnäringen i Familjen Helsingborg och är en förutsättning för fortsatt regional utveckling i Skåne. I flygplatsutredningen föreslås Ängelholm Helsingborgs flygplats inkluderas i det nationella basutbudet och utgöra en beredskapsflygplats.

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



Tågtrafik

För att uppnå nationella och regionala mål om ökad marknadsandel för kollektivtrafiken, tillgänglighet till tillväxomotorer och regionala kärnor samt minskade klimatutsläpp prioriterar Familjen Helsingborg fem konkreta satsningar avseende tågtrafik. Dessa satsningar är avgörande för att möta framtidens efterfrågan på hållbara transporter och ökat resande med kollektivtrafiken. Satsningarna står ej i prioritetsordning.

Objekt aktuella inom planperiod 2026–2037

Göteborg-Köpenhamn, halvtimmetrafik Västkustbanan år 2026

Varför: Öresundståglinjen längs Västkusten har cirka 20 000 resande per vardag som berör sträckan Lund-Halmstad. Öresundståglinjen trafikeras i grunden med timmetrafik på linjen Malmö-Helsingborg-Halmstad-Göteborg. Därutöver körs uppåt två insatsturer per högtrafiktimme mellan Malmö och Helsingborg, samt en insatstur per högtrafiktimme mellan Halmstad och Göteborg. Utbyggnaden till dubbelspår på Västkustbanan Ängelholm-Maria, som stod klar 2024 och framförallt dubbelspåret genom Varberg, gör det möjligt att utöka utbudet även på sträckan Helsingborg-Halmstad.

Vårt mål: Att Öresundståglinjen Göteborg-Köpenhamn får halvtimmetrafik längs hela sträckan, senast december 2026.

Bättre öppettider och konsekvent 30-min trafik på Västkustbanan med Pågatåg och Öresundståg

Varför: Förbättra utbudet med kollektivtrafik över hela dygnet. Erfarenheter och forskning visar på kraftigt ökat resande med positiva nettoeffekter för ekonomi. Med pålitlig och regelbunden persontågtrafik förbättras tillgängligheten till olika målpunkter inom och runt Familjen Helsingborg. Mycket viktigt för att dra nytta av gjorda investeringar och skapa en konkurrenskraftig kollektivtrafik. Stora potentialer för ökat resande, tillgänglighet till Malmö/Lund, Kastrup/Köpenhamn. Idag är exempelvis Kastrup inte tillgängligt för stora delar av Skåne för avreseflyg tidigt på morgonen. Men vändspåret i Båstad säkras möjligheten att utveckla trafiken till Båstad ytterligare.

Vårt mål: att beslut tas snarast om bättre öppettider för Öresundstågen samt konsekvent 30-min trafik med Pågatåg på Västkustbanan.



Ängelholm-Åstorp, Pågatågstrafik på Söderåsbanan

Varför: Pågatågslinjen Malmö-Åstorp, längs Söderåsbanan, startade i december 2021. En förlängning av Pågatågslinjen mellan Ängelholm-Åstorp kan ge minst en kvarts snabbare restid än dagens busslinje, vilket skapar mer attraktiva restider i flera intressanta relationer. Kommunerna längs Söderåsbanan får en snabbare anslutning till Västkustbanan norrut och kan avlasta Västkustbanan. Förutom att bidra till en bättre tillgänglighet och ökad integrering av arbetsmarknaden i nord-sydlig riktning, skulle det även ge fördelar i resandet i väst-östlig riktning. För att Pågatåg Ängelholm-Åstorp inte ska komma i konflikt med godstågstrafiken krävs troligtvis ett mötesspår mellan Ängelholm och Åstorp. Att ta nyttja redan befintlig järnvägsinfrastruktur på ett bättre sätt, i stället för att bygga ny infrastruktur, bidrar till en hållbar utveckling.

Vårt mål: Att persontrafik på sträckan Ängelholm-Åstorp pekas ut i det regionala trafikförsörjningsprogrammet och i kommande reviderad regional tågstrategi.

Objekt aktuella efter planperiod 2026–2037

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

Varför: Skånebanan mellan nordvästra och nordöstra Skåne trafikeras av en grundläggande Pågatåglinje, som har halvtimmestrafik i högtrafik. Pågatågen stannar på alla stationer längs sträckan och har som huvudsakliga syfte att ge alla berörda orter tillgänglighet med attraktiv tågtrafik. Det finns stor potential i att knyta ihop nordvästra och nordöstra Skåne med snabbare tågtrafik. Förutom en ökad tillgänglighet till fler arbetsmarknader är Hässleholm dessutom en bytespunkt för resor mot Stockholm, vars betydelse kommer att öka med kommande utbyggnad av södra stambanan. Satsningen är utpekad i persontågsstrategin.

Vårt mål: Att trafikstart sker när Västkustbanan och Skånebanan har erforderlig kapacitet och standard.

Båstad-Helsingborg-Lund-Malmö, genomgående Pågatågstrafik och uppehåll på samtliga stationer

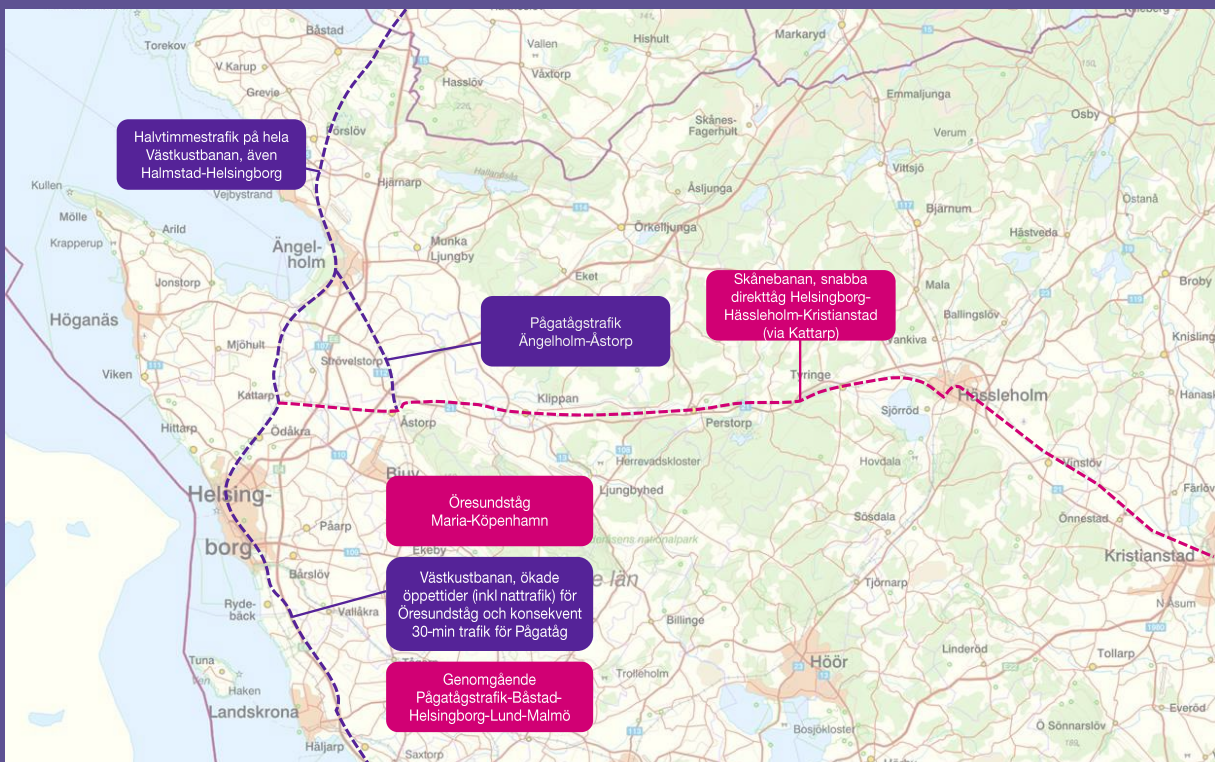
Varför: En förutsättning för att få full utväxling av Pågatågslinjerna i Skåne är uppehåll på samtliga stationer och halvtimmestrafik. Vidare kan Pågatågslinjen till Båstad med fördel kopplas ihop med linjen Helsingborg-Trelleborg alt Simrishamn till en genomgående linje, vilket ger resenärer från stationerna norr om Helsingborg (återigen) möjligheter att resa utan byte mot Malmö, Lund och Landskrona.

Vårt mål: Att en Pågatågslinje mellan Båstad och Malmö med halvtimmestrafik och uppehåll på samtliga stationer pekas ut i det regionala trafikförsörjningsprogrammet och i eventuellt kommande reviderad regional tågstrategi.

Köpenhamn-Maria station

Varför: För att nå uppsatta mål i kollektivtrafiksystemet är det viktigt att Öresundstågen som ej trafikerar upp till Göteborg när det är möjligt, förlängs till Maria station för att ytterligare öka tillgängligheten till attraktiv och hållbar kollektivtrafik för norra Helsingborg och Höganäs.

Vårt mål: Öresundstågen sträckan Köpenhamn-Helsingborg förlängs till Maria station så snart detta är möjligt men senast när Västkustbanan sträckan Maria-Helsingborg C är utbyggd till dubbelspår.



Tågtrafik. Innan och efter 2037. Lila = innan 2037, Rosa = efter 2037.

Busstrafik

För att uppnå nationella och regionala mål om ökad marknadsandel för kollektivtrafiken, tillgänglighet till tillväxtmotorer och regionala kärnor samt minskade klimatutsläpp prioriterar Familjen Helsingborg konkreta satsningar avseende busstrafik. Dessa satsningar bidrar till ökad attraktivitet och konkurrenskraft för kollektivtrafiken vilket är en förutsättning för ett hållbart transportsystem. De bidrar dessutom till att uppnå det regionala målet om en marknadsandel för kollektivtrafiken på minst 40 % år 2030. Samtliga åtgärder kan förverkligas i närtid och vårt mål är att de ska genomföras snarast alternativt tas upp i nästa regionala trafikförsörjningsprogram. Satsningarna står ej i prioritetsordning.

Taktfast och ordentligt utbud på de 14 största regionbusslinjerna

Varför: På Själland har en satsning på ett regionalt linjenät, ”R-net”, med fyra tåglinjer och tio regionala busslinjer, som förbinder större orter, lett till ökat kollektivt resande. Det är möjligt att uppnå ett motsvarande ”R-nät” i Familjen Helsingborg också, med Pågatågslinjer och regionbusslinjer som kör taktfast med ordentliga öppettider. För busslinjerna är det viktigt med tydliga linjdragningar och god framkomlighet samt minst halvtimmestrafik och för vissa linjer kvartstrafik.

För att bidra till målet om ökad marknadsandel för kollektivtrafiken bör alla regionbusslinjer som har minst 200 000 resande per år få ett ökat turutbud. I Familjen Helsingborg innebär detta att 14 regionbusslinjer har förutsättningar för ökat turutbud varav nio linjer tillsammans med Pågatågstrafiken kan utgöra en robust taktfast stomme för den regionala kollektivtrafiken i Familjen Helsingborg

Vårt mål: Ett ökat turutbud på de 14 största regionbusslinjerna i Familjen Helsingborg varav nio av dessa tillsammans med Pågatågstrafiken bildar ett robust och pålitligt stomnät.



Ängelholm/Helsingborg Airport-Ängelholms station, bussförbindelse

Varför: Idag kör en stor andel resenärer bil till och från Ängelholm Helsingborg Airport, eftersom utbudet med kollektivtrafik är begränsat. För att säkerställa Familjen Helsingborgs och norra Skånes tillgänglighet till flygplatsen med kollektivtrafik krävs satsningar på en bussförbindelse från Ängelholms station. Bussförbindelsen kan med fördel gå mellan Ängelholm - Hjärnarp, med stopp vid Ängelholm Helsingborg Airport, för att bidra till ett ökat resandeunderlag.

Vårt mål: Att en bussförbindelse mellan Ängelholm Helsingborg Airport och Ängelholms station införs snarast.

Örkelljunga-Lund, bussförbindelse

Varför: En ny regionbusslinje på sträckan Örkelljunga-Perstorp-Ljungbyhed-Kävlinge-Lund skapar ett starkt kollektivtrafikstråk i nord-sydlig riktning i områden som inte är aktuella för spårtrafik. Regionbusslinjen skapas med tydliga kopplingar till Pågatåg i Perstorp, Klippan och Kävlinge. Det bidrar till nya pendlingsmöjligheter i områden med svag kollektivtrafik.

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

Helsingborg-Örkelljunga-Markaryd, genomgående bussförbindelse

Varför: Skånes Fagerhult och Åsljunga är bland de tätorter som har sämst tillgänglighet till Helsingborg då resande i dessa relationer tvingas till ett byte i Örkelljunga. SkåneExpressen 10 gick tidigare genomgående Helsingborg-Markaryd, men delades upp när dubbeldäckare introducerades. SkåneExpressen 10 samt linje 521 Örkelljunga-Markaryd har båda ineffektiva omloppstider. Genom att slå ihop linjerna rakt av, utan andra åtgärder, minskar restiden och tillgängligheten ökar i stråket Helsingborg-Örkelljunga-Markaryd.

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

Jonstorp-Helsingborg, direktbuss

Varför: Dagens bussförbindelser mellan Jonstorp och Helsingborg inbegriper byten. Bussen är idag inget konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Samtidigt står arbetspendlingen från Jonstorp till Helsingborg för en betydande del av biltrafiken längs väg 1386. Genom införandet av en direktbuss skapas ett hållbart pendlingsalternativ från Jonstorp samtidigt som en överföring av bilresor till kollektivtrafiken kan bidra positivt till boendemiljön i orter som Mjöhult, Hjälmshult och Allerum. Beroende på linjedragningen inne i Helsingborg kan direktbussen också bli ett attraktivt alternativ för pendling från Hjälmshult och Allerum. Dessutom är väg 111 mellan trafikplats Allerum och trafikplats Brohult hårt belastad. En direktbuss kan i viss mån bidra till avlastning.

Vårt mål: Att en direktbuss mellan Jonstorp-Helsingborg införs.

Regionbuss Förslöv-Ängelholm

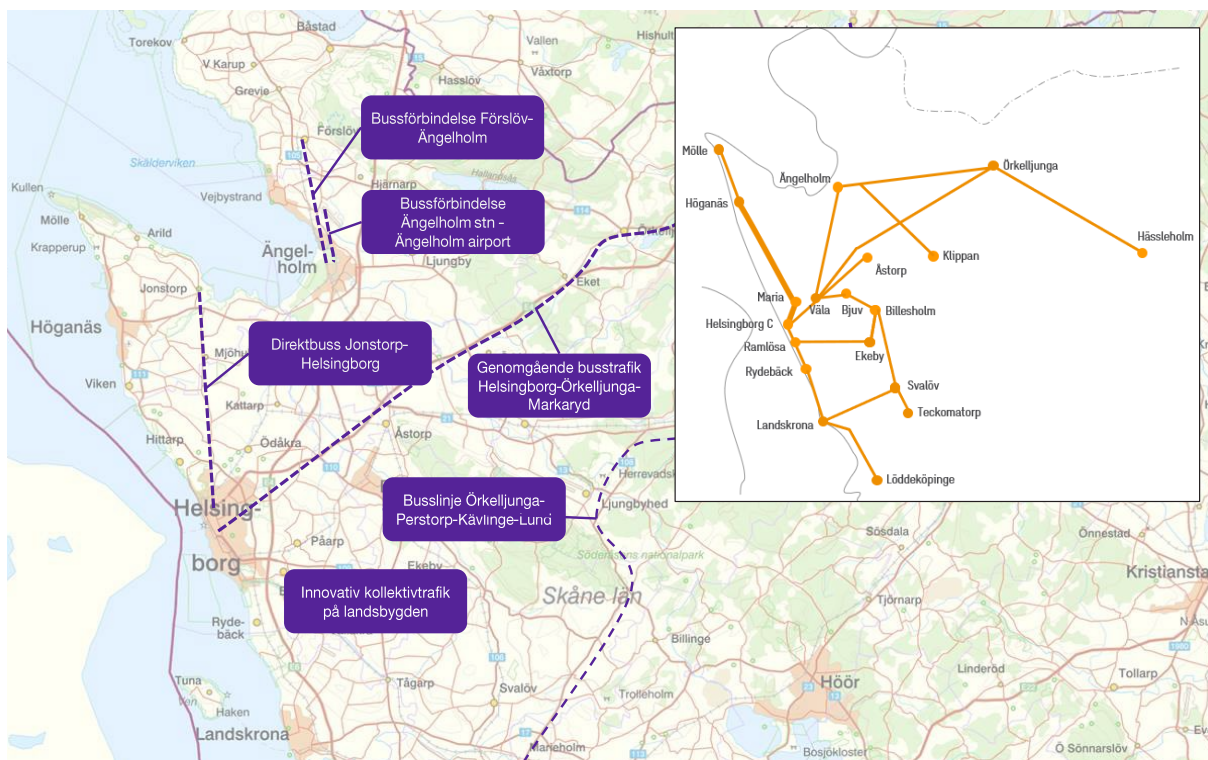
Varför: Med en bussförbindelse till gymnasieskolorna i Ängelholm skapas förutsättningar för tillgänglig och tidseffektiv skolpendling. Det bidrar till att fler barn och unga kan resa gent och tryggt till utbildning och fritidsaktiviteter, utan byten mellan bussar och tåg. Det är speciellt viktigt för gymnasieelever att kunna resa kollektivt till sina målpunkter. Bussförbindelsen är också viktig för arbetspendlare till flera stora arbetsgivare och målpunkter i norra Ängelholm och på södra Bjärehalvön, samt för förbättrad tillgänglighet norrifrån till Ängelholms sjukhus. En möjlighet är att undersöka om en ny bussförbindelse kan koppla till flygplatsen.

Vårt mål: Att en regionbussförbindelse skapas mellan Förslöv - Ängelholm och pekas ut i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Innovativ kollektivtrafik på landsbygden

Varför: Familjen Helsingborg har genomfört ett projekt om Innovativ kollektivtrafik på landsbygden, för att skapa en bättre tillgänglighet för flera invånare och på ett större upptagningsområde i Familjen Helsingborg, som resulterade i en slutrapport och ett strategiskt inriktningsbeslut. Slutrapporten innehåller en visionsbild och rekommenderar åtgärder, som Familjen Helsingborg kan arbeta vidare. Framför allt gemensam målbild och olika projekt bör Familjen Helsingborg arbeta vidare med. Ett pilotprojekt om kollektivtrafik på landsbygden bedrivs redan i Svalövs kommun med Skånetrafiken. Familjen Helsingborg är gärna testbädd för innovativa lösningar gällande kollektivtrafik på landsbygden.

Vårt mål: Att arbeta vidare med att skapa en gemensam målbild och arbeta med olika projekt för att utveckla en innovation kollektivtrafik på landsbygden i Familjen Helsingborg.



Busstrafik, både innan och efter 2037. Samt taktfast och ordentligt utbud på de 14 största regionbusslinjerna

Sjöfartsåtgärder

Muddring ny hamn Helsingborg

Varför: Helsingborgs hamn är ett riksintresse. Kapacitetstaket är snart nådd och hamnen behöver bli effektivare. Ny inseglingssäkerhet behöver muddras. Hamnen behöver också förberedas för större fartyg med större djupgående. På så sätt kan Helsingborgs hamn fortsätta utvecklas i allt större konkurrens. De samhällsekonomiska bedömningarna är klart positiva. ÅVS är gjord. Statlig del finansieras av Trafikverket. Inom hamnen av hamnen själv

Vårt mål: att åtgärden pekas ut i nationell plan 2026–2037

Förbättring av farled 225 till Landskrona hamn

Varför: Farleden till Landskrona hamn behöver förbättras (djup och bredd) för att allt större fartyg ska kunna ta sig in till Landskrona hamn och framför allt varvsverksamheten. Varvet i Landskrona är det enda i Sverige som kan ta emot större fartyg vilket kan ha nationell betydelse. Fartyg byggs allt större och för att dessa ska kunna ta sig intill varvet för underhåll och reparation behövs förbättringar i farleden. ÅVS är gjord.

Vårt mål: att åtgärden pekas ut i nationell plan 2026–2037



Cykel

Familjen Helsingborgs kommuner prioriterar tillsammans satsningar för att uppnå säkra och gena cykelförbindelser mellan huvudorterna samt attraktiva leder för rekreativ cykling. Ett sammanhängande nät av cykelleder för pendling kompletterat med tre rekreativa cykelleder pekas ut och behoven för att färdigställa detta tydliggörs som inspel till RTI-planen samt till kommunernas egna cykelplaner. De utpekade näten innehåller befintliga cykelvägar, planerade åtgärder inom RTI-planen eller kommunala cykelplaner samt utpekade brister för kommunerna att arbeta vidare med tillsammans med Region Skåne och Trafikverket. Cykelvägnätet innehåller även kopplingar till angränsande kommuner och regioner utanför Familjen Helsingborg. Cykelvägnätet samt dess planerade åtgärder och brister redovisas i kartan.

Objekt med klara åtgärdsvalsstudier, ÅVS

Gång och cykelväg Svanshall - Skäret

Varför: Syftet med projektet är att tillmötesgå det behov som finns för att kunna cykla i rekreations- och turismsyfte i relationen Skäret-Svanshall. Bristen ligger i att det inte är trafiksäkert att cykla längs Norra kustvägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden. Genom projektet önskar man uppnå en ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter längs sträckan samt möjliggöra en kustnära dragning av den nationella cykelleden Kattegattleden. Den här GC-vägen är en rekommenderad åtgärd från den regionala cykelvägsplanen för Skåne 2018–2029 och är ÅVS:ad av Trafikverket år 2021.

Vårt mål: Att planläggning och genomförande av GC-vägen Svanshall-Skäret pekas ut i RTI-planen 2026–2037.



Cykelväg Grevie-Västra Karup

Varför: Med ett färdigställande av denna delsträcka skapas det en sammanhängande cykelväg hela vägen mellan Västra Karup-Grevie-Grevie kyrkby. Med denna delsträcka integreras Bjärehalvöns västra delar i cykelvägnätet, vilket möjliggör för en mångfald av pendlingsruttor på cykel. Det finns en stor potential för arbetspendling mellan Grevie och Västra Karup samtidigt som cykelvägen möjliggör för elever på Bjäre skola att ta sig till skolan på ett självständigt och säkert sätt. Det skulle uppmuntra till ökat cyklande bland unga. Utmaningar längs med vägen är framför allt trafiksäkerhet. Trafikverket har gjort en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för cykelvägen.

Vårt mål: Att en dubbelriktad cykelväg mellan Grevie och Västra Karup längs länsväg 105 pekas ut i RTI-planen 2026–2037.

Cykelväg Glumslöv – Helsingborg

Varför: Utpekad av Region Skåne som potentiell supercykelväg före år 2033, men behöver fortsatt prioriteras för att säkra genomförande. Angeläget att koppla samman cykelnätet mellan orterna och därmed kommunerna för att skapa bättre förutsättningar för cykeltrafik. Cykelvägen är en del av ett framtida supercykelstråk som ger möjlighet för att fler bl.a. ska kunna arbetspendla såväl som resa i ett rekreativt syfte. Genom ett sammankopplat nät får invånare i de mindre orterna tillgång till en säker och gen transportsträcka som förbinder det lokala nätet med det regionala.

Vårt mål: Att anläggande av supercykelväg enligt rekommendation i ÅVS pekas ut i RTI-planen 2026–2037.

Objekt med ej klara åtgärdsvalsstudier, ÅVS

Gång- och cykelväg längs väg 111 mellan Lerberget och Höganäs

Varför: Väg 111 utgör huvudstråket genom Höganäs tätort och har således funktion som både regional transportled och lokalgata. Viktiga målpunkter i form av centrumverksamheter, skolor, arbetsplatser, och dagligvaruhandel finns på båda sidor av vägen. Väg 111 och Höganäs stad har växt fram och utvecklas parallellt. Framkomlighetsanspråken för bilen längs med stråket har dock präglat väg 111:s utformning. Mellan Helsingborg och Höganäs löper första etappen av den nationella cykelleden Kattegattleden vilken är Sveriges första nationella cykelled. Leden är en mycket viktig turistled både nationellt och internationellt men även viktig för arbetspendling. Satsningen på denna cykelled ska bidra till näringslivsutveckling, ekonomisk tillväxt och att skapa nya arbetstillfällen i kommunerna och regionerna längs leden. Kontinuiteten i gång och cykelnätet är relativt god, dock behöver kompletteras från Lerbergstrondellen upp till Långgatan. Åtgärden är utpekad i åtgärdsvalsstudie - Väg 111 i nordvästra Skåne, Superbusskoncept som gjordes av Trafikverket år 2017.

Vårt mål: Att en ÅVS genomförs och att objektet tas med i RTI-planen 2026–2037

Cykelvägen över Söderåsen längs med Wrams Gunnarstorpsvägen

Varför: I vår kommunala planering har denna länk identifierats som ett betydande utbyggnadsobjekt, som främjar regionala friluftsliv och turism. En cykelväg hade stärkt tillgängligheten till Söderåsens värden samt bundit samman östra Åstorp med Bjuv.

Vårt mål: Att åtgärden förankras i den regionala cykelplaneringen.

Cykelväg Teckomatorp - Kävlinge

Varför: För att koppla ihop de södra delarna av Svalövs kommun med utbyggt cykelnät till målpunkter som Lund och Malmö föreslås en separerad cykelbana längs med väg 1190 och väg 108. Ny cykelväg ökar tillgängligheten för cykling i regionen och möjliggör för arbetspendling med cykel mellan Teckomatorp och Kävlinge via Norrvidinge och Södervidinge.

Vårt mål: Att en ÅVS pekas ut i RTI-planen 2026–2037.

Gång- och cykelkorsning på väg 110

Varför: Cykelvägen Asmundtorp-Billeberga korsar väg 110 i plan och det behövs en alternativ korsning för cykelväg för att möjliggöra supercykelväg Asmundtorp-Billeberga. Detta för att ska en säker passage för cyklister över en högt trafikerad väg med stor andel tung trafik.

Vårt mål: Att en ÅVS pekas ut i RTI-planen 2026–2037.

Cykelväg Förslöv- Grevie kyrkby

Varför: Med detta cykelvägsobjekt åtgärdas sista delsträckan i en sammanhängande cykelväg mellan Förslöv-Grevie kyrkby-Grevie. Det finns stor potential för arbetspendling med cykel mellan Grevie och Förslöv där flertalet stora arbetsgivare finns och tågstationen ger vidare resmöjligheter till målpunkter norrut och söderut. En sammanhängande cykelväg ger god synergi mellan cykel och kollektivtrafik, och utökar därmed samtliga transportmedels upptagningsområdet. Med en sammanlänkande cykelväg, som kopplar omlandet till tågstationen, kan underlaget för kollektivtrafiken öka. Detta ökar också attraktiviteten för båda transportmedlen. Utmaningar i dag är framför allt trafiksäkerhet.

Vårt mål: Att en ÅVS pekas ut i RTI-planen 2026–2037.

Cykelväg Västra Karup-Rammsjö

Varför: Med en cykelväg mellan Västra Karup-Rammsjö integreras Bjärehalvöns västra delar i cykelnätet, vilket möjliggör för en mångfald av pendlingsrutter på cykel. En cykelväg ger säkrare rekreationscykling längs Kattegattleden, som idag går i blandtrafik längs större landsvägar, samt till kust och strand. Sträckan är idag en otrygg skolväg med höga trafikflöden mellan Västra Karup och Mälinge. Det finns ett mycket stort behov av säker cykelväg längs denna sträcka, något som möjliggör för elever att cykla till Bjäre skola på ett självständigt och säkert sätt, vilket uppmuntrar till mer cyklande bland unga.

Vårt mål: Att en ÅVS pekas ut i RTI-planen 2026–2037.

Cykelväg Häljarp – Hofferup

Varför: Bygga ihop cykelnätet mellan orterna. Del av framtida supercykelstråk och Sydkustleden.

Vårt mål: Att en ÅVS pekas ut i RTI-planen 2026–2037.

Gång- och cykelväg Strövelstorp – Helsingborg

Varför: Förbättrad tillgänglighet mellan Ängelholm och Helsingborg för cyklister, då det finns en stark resandeförbindelse mellan Ängelholm - Helsingborg. Det finns redan idag verksamheter som skulle ha nytta av gång- och cykelvägen. Planläggning av ett utvecklat verksamhetsområde vid Norra Varalöv pågår.

Vårt mål: Att en ÅVS pekas ut i RTI-planen 2026–2037.

Gång- och cykelväg Ängelholm - flygplatsen.

Varför: Förbättrad tillgänglighet mellan Ängelholm och flygplatsen för cyklister. Flygplatsen är viktigt ur ett regionalt perspektiv och för Familjen Helsingborg. En ÅVS är framtagen för utveckling av norra Ängelholm. I den är gång- och cykelvägen mellan Ängelholm och flygplatsen medtagen som en åtgärd.

Vårt mål: Att en ÅVS pekas ut i RTI-planen 2026–2037.

Gång- och cykelväg mellan Ängelholm - Munka Ljungby

Varför: Ängelholm centralort och Munka Ljungby utgör de största tätorterna i Ängelholms kommun och har ett cykelpendlingsavstånd. En gång- och cykelväg finns redan på sträckan, men har dålig kvalitet och cyklister kan inte mötas. Det finns därför behov av att förbättra kvaliteten och bredda cykelvägen, för att möjliggöra en bättre cykelpendling.

Vårt mål: Att en ÅVS pekas ut i RTI-planen 2026–2037.

Riksväg 24

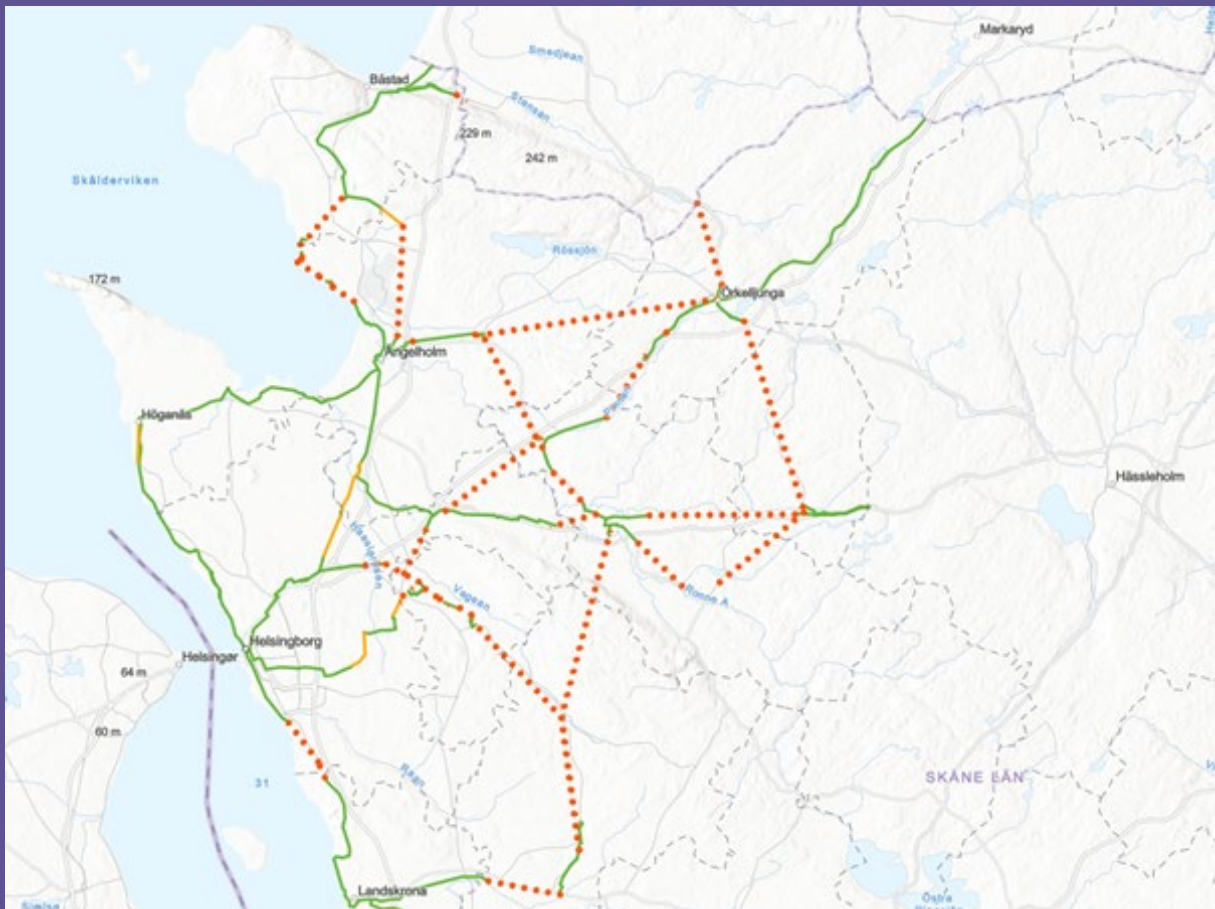
Varför: Andelen resor med gång och cykel ska öka på den bildominerande landsbygden. På grund av vägens utformning är det en omöjlighet att välja att resa med cykel i detta stråk. Cykelväg behöver upprättas i anslutning till den statliga vägen riksväg 24 med viktiga orter som Laholm-Våxtorp-Vallåsen-Örkelljunga-Bälinge-Röke-Hörja-Finja-Hässleholm. Åtgärden innebär möjliggörande av cykelpendling.

Vårt mål: Att en ÅVS pekas ut i RTI-planen 2026–2037.

Väg 114

Varför: Andelen resor med gång och cykel ska öka på den bildominerande landsbygden. På grund av vägens utformning är det en omöjlighet att välja att resa med cykel i detta stråk. Cykelväg behöver upprättas i anslutning till den statliga vägen väg 114 Munka Ljungby-Lärkeröd-Örkelljunga. Åtgärden innebär möjliggörande av cykelpendling.

Vårt mål: Att en ÅVS pekas ut i RTI-planen 2026–2037.



Cykelinfrastruktur. Heldragna linjer är befintligt och planerat nät, prickat visar brister.

