



www.helsingborg.se



I tunnlar mot framtiden
HELSINGBORG
planerar framtidens järnväg



Helsingborg tar ett helhetsgrepp på regionens järnvägsfrågor och ger samtidigt förutsättningar för stadens expansion västerut mot Öresund.

Nu planerar Helsingborgs stad för det största byggnadsprojektet i stadens moderna historia. Goda kommunikationer har varit en viktig förutsättning för att Helsingborg vuxit till en av Sveriges största städer. Även i framtiden skall Helsingborg vara ett transport- och kommunikationscentrum. Därför måste järnvägssystemet genom staden moderniseras. Det gäller Väst kustbanans utbyggnad till dubbelspår samt förberedelser för en järnvägstunnel till Danmark, HH-tunneln.

Målet är att främja en övergång till mera miljöanpassade transportsystem och att stärka den spårburna kollektivtrafikens konkurrenskraft. Samtidigt elimineras den barriär som järnvägen idag utgör söder om Helsingborgs centralstation, Knutpunkten. Det möjliggör ny bebyggelse i dessa stadsdelar.



Visionsbild av Helsingborgs sydvästra del. Tänkta bebyggelse i vitt.
Illustration: Cadwalk Media. Flygfoto: Bertil Hagberg.

Produktion: Kommunstyrelsens förvaltning
Text: Håkan Lindström
Form: Agneta Assarsson
Illustrationer: Tyréns AB, WSP Samhällsbyggnad
Tryck: exakta tryck, 2006



Helsingborgs centralstation, "Knutpunkten".
Foto: Anita Göransson.

Tre nya järnvägstunnelar

Helsingborgs stad har under 2005 gjort idéstudier av Väst kustbanans framtida sträckning norrut och söderut från Knutpunkten. Arbetet har skett i nära samverkan med Banverket, Skånetrafiken, Region Skåne och Helsingörs kommun. Förenklat innebär idéstudierna att tre nya järnvägstunnelsträckningar planeras i staden: norrut från Knutpunkten till Maria station, söderut från Knutpunkten till Ramlösa station samt en tunnel under Öresund med anslutning söder om Knutpunkten.

Södertunnel frigör stora ytor

Det är av största betydelse för stadens framtid att Södertunneln byggs. Projektet innebär att järnvägen förläggs under mark söder om Knutpunkten. Södertunneln medför att de södra stadsdelarna, som idag klyvs av järnvägen, kan sammanbindas och att mycket stora markområden frigörs för ny bebyggelse. Beräkningar visar att cirka 800 000 m² våningsyta kan byggas. Stadsdelarna har en utvecklingspotential som är unik både i Sverige och i Öresundsregionen.

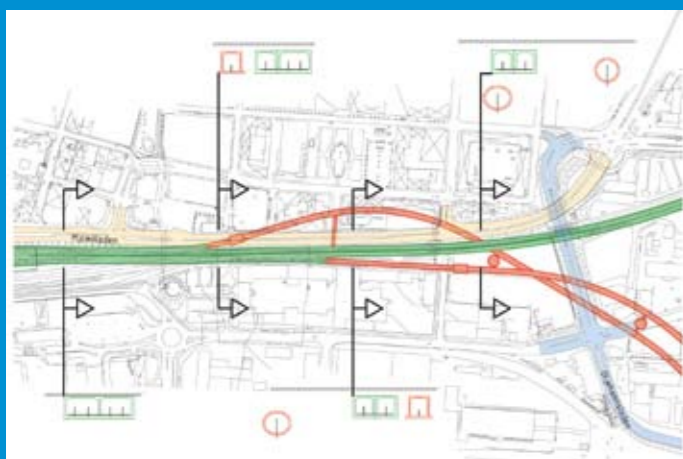
Södertunneln behövs också för att en rationell tågtrafik ska kunna bedrivas i den framtida HH-tunneln. Södertunnelns sträckning är cirka 1,5 km lång och har kostnadsberäknats till cirka 1 780 miljoner kronor, varav 290 miljoner kronor utgör kostnad för HH-tunnelns anslutningar. Staden fortsätter nu arbetet med Södertunnelns förverkligande och byggtiden är beräknad till fem år med planerad byggstart 2011.

Knutpunkten byggs om

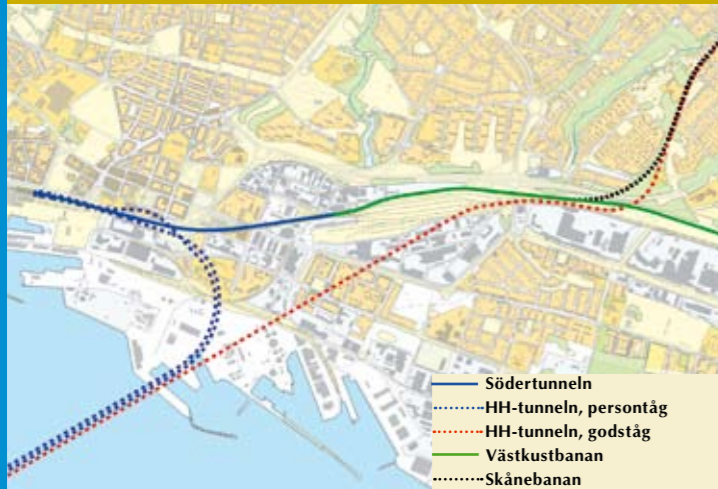
Även Knutpunkten skall byggas om i sin södra del, bland annat skall stationens plattformar förlängas. Under de senaste fem åren har antalet resande fördubblats. Speciellt har antalet resande med resmål i stadens södra delar ökat kraftigt. Sannolikt kommer ökningen att fortsätta och därför krävs en ny entré till stationstunnelns södra del. Kostnaden för detta har beräknats till cirka 110 miljoner kronor.



Förslag till uppgång från Knutpunkten till stadsdelen Söder.



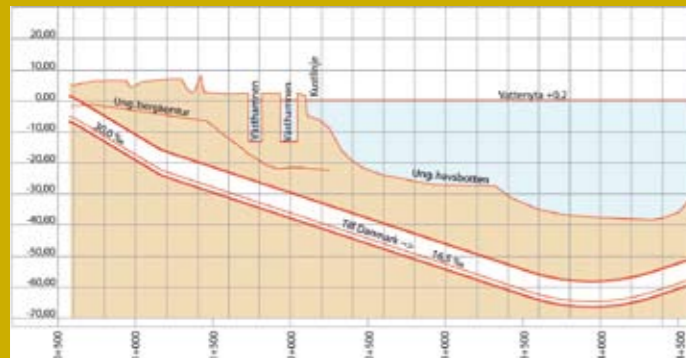
Tunnelsektioner för Södertunneln (grönt) och HH-tunneln (rött).



Tunnel under Öresund avlastar bron

I samband med arbetet för Södertunneln har det även studerats hur en framtida järnvägstunnel under Öresund mellan Helsingborg och Helsingör kan anslutas till Södertunneln. Förslaget är att anlägga HH-tunneln med två borrhade persontågstunnlar mellan Knutpunkten och Helsingör station samt en borrhade godstågstunnel mellan Ramlösa godsbangård och Helsingör.

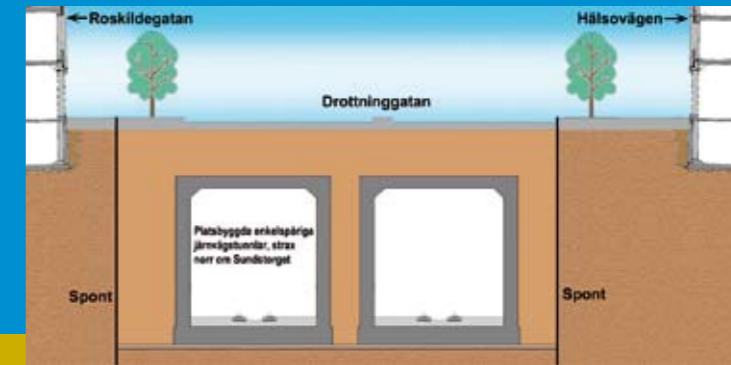
HH-tunneln är en av förutsättningarna för Europa-banan, en ny järnväg för höghastighetståg mellan Sverige och Hamburg. Vid en ökad integration inom Öresundsregionen finns det en betydande potential för en HH-tunnel. Tunneln kommer att avlasta Öresundsbron samtidigt som tillgängligheten i Öresundsregionen förbättras. Större delen av svensk transittrafik av gods till och från kontinenten och en del av persontågstrafiken kan dirigeras via HH-tunneln. Det förutsätter även en ny järnväg söderut från Helsingör. En utbyggnad av spårkapaciteten krävs för den framtida järnvägstrafiken och för att reducera sårbarheten i spårsystemen i Öresundsregionen.



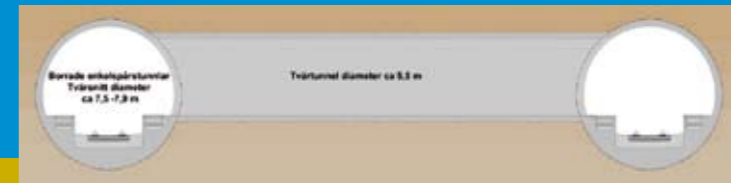
Profil för persontågstunnel.

Framtidens resande kräver ökad kapacitet

Den Norra tunneln behövs för att med hjälp av dubbelspår öka kapaciteten på Väst kustbanan mellan Ängelholm och Helsingborg. Även en fullständig ombyggnad av Maria station till fyra järnvägsspår krävs för att klara framtidens kapacitetsbehov med ett ständigt ökat tågresande. Den nya järnvägssträckningen från Maria station innebär att dubbla enkelspårstunnlar borrhades under stadsdelen Tågaborg. På den sista delen till Knutpunkten byggs tunnlar i Drottninggatan med schakt från markytan. Längden på den nya dubbelspårssträckan blir cirka 3,5 km och kostnaden har beräknats till cirka 2 460 miljoner kronor. Under de närmaste åren kommer staden att fortsätta utreda Norra tunneln tillsammans med Banverket.



Sektion av betongtunnlar och schakt.



Sektion av de borrhade tunnlar.