

## Samlad bedömning

Nedan ges en samlad bedömning av projektet:

- Ett antal projektmål har formulerats. Principlösning 1 och 2 uppfyller samtliga projektmål. Principlösning 3 uppfyller projektmålen något sämre än principlösning 1 och 2. Principlösning 4 uppfyller inte alla projektmål.
- Eftersom utbyggnaden till stor del sker i befintlig järnvägssträckning blir de negativa miljökonsekvenserna små till måttliga. Buller- skyddsåtgärder i form av bullerskyddsplaner kan dock ge stor påverkan på miljön och hur järnvägen upplevs. Viktiga aspekter att studera i nästa skede blir bland annat placering, höjd, materialval, genomskiktighet och estetik.
- Föreslagen utbyggnad medger fortsatt utbyggnad till dubbelspår Maria station-Knuttpunkten både i markplan och i tunnelalternativ.
- Det är viktigt i det fortsatta arbetet att klargöra behovet av vändspår på Maria station. Om inte vändspår blir aktuellt i framtiden kan principlösningarna optimeras ytterligare avseende intrång, funktion och miljö.

En preliminär bedömning är att fortsatt arbete i nästa skede ska utgå från en korridor som inrymmer principlösning 1 och principlösning 2.

## Vad händer sedan?

Just nu ställer Trafikverket ut "Järnvägsutredning Maria station-Romares väg". Efter utställelsen sammanställs inkomna yttranden från projektets intressenter, bland annat Helsingborg stad, länsstyrelsen, trafik huvudman och allmänheten. Trafikverket tar därefter beslut och slutrapport upprättas. I sommar bedöms järnvägsutredningen vara klar och skickas till regeringen för tillfällighetsprövning.

Nästa skede i processen är järnvägsplan. I järnvägsplanen studeras i detalj det alternativ som valts i järnvägsutredningen. Till järnvägsplanen görs en miljökonsekvensbeskrivning som granskas och godkänns av länsstyrelsen. Järnvägsplanen kommer att ställas ut och samråd ska ske med allmänheten. Först när järnvägsplanen vunnit laga kraft kan projektet börja byggas.

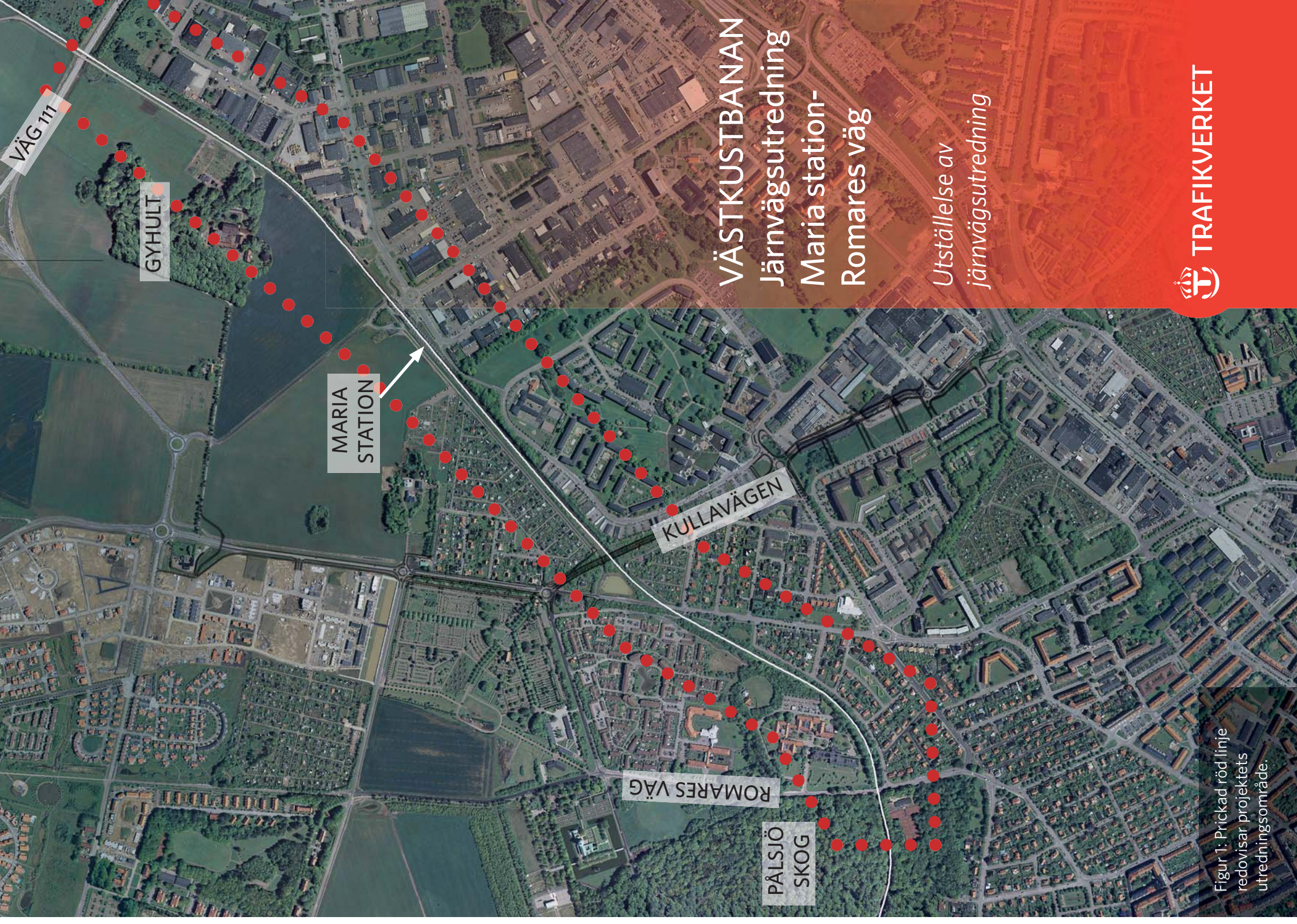
## Vad tycker du?

Dina synpunkter är viktiga för oss på Trafikverket. Vi vill gärna att du mejlar eller skickar in dina synpunkter om projektet. Vi vill ha dina synpunkter **senast den 30:e maj 2011**.

Synpunkterna skickas till:  
Trafikverket  
Håkan Petersson  
Box 366  
201 23 Malmö

eller med e-post:  
[hakan.petersson@trafikverket.se](mailto:hakan.petersson@trafikverket.se)

Har du frågor kan du även ringa Håkan Petersson på 040-20 29 34.



Figur 1: Prickad röd linje redovisar projektets utredningsområde.



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Rödavägen 1  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-750 90

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

**VÄSTKUSTBANAN**  
Järnvägsutredning  
Maria station-  
Romares väg

Utställelse av  
järnvägsutredning



**TRAFIKVERKET**

## Bakgrund

Nu ställer vi ut järnvägsutredning och miljökonsekvensbeskrivning för sträckan Maria station - Romares väg i Helsingborg. En utbyggnad av Västkustbanan är en förutsättning för att kunna möta behovet av ökad tågtrafik i regionen. Därför finns projektet med i regeringens långsiktiga plan för infrastruktursatsningar under perioden 2010-2021, men omfattar då hela sträckan Ängelholm - Romares väg. Det finns ett genomförandeavtal undertecknat av Region Skåne, Ängelholms kommun, Helsingborgs stad och dåvarande Banverket.

**Avgränsning**

"Järnvägsutredning Maria station - Romares väg" omfattar sträckan från väg 111 fram till strax väster om Romares väg, se figur 1 (kartan på framsidan av broschyren). Totalt är sträckan ca 2,7 km lång. Projektet omfattar en kurvratning i Gyhult, anpassning av Maria station och en förlängning av dubbelspåret från Maria station till strax väster om Romares väg.

## Trafikering

Med utbyggnaden Maria station - Romares väg bedöms trafiken kunna ökas med totalt cirka 30 tåg/dag. Detta resulterar i en trafikering på omkring 114 tåg/dag på sträckan. I detta skede bedöms även att snabbtågen X2000 mellan Göteborg - Malmö trafikerar sträckan.

## Studerad korridor

Inom studerad korridor, se figur 2 och 3, finns ett antal principlösningar (utförningsalternativ) för delsträckan Väg 111 - Maria station, se figur 4-7.

Delsträckan Maria station - Romares väg har endast en möjlig utförning, se figur 2. På denna delsträcka sker utbyggnaden på norra sidan av befintlig järnväg. Anslutning till befintligt enkelspår görs ca 100 meter väster om Romares väg, vilket medför ett mindre intrång i Pålssjö skog. Anslutningen görs här eftersom växeln bör ligga i raktspår om Romares väg.

## Studerade principlösningar

I samtliga principlösningar utförs 6 meter breda och 250 meter långa plattformar.

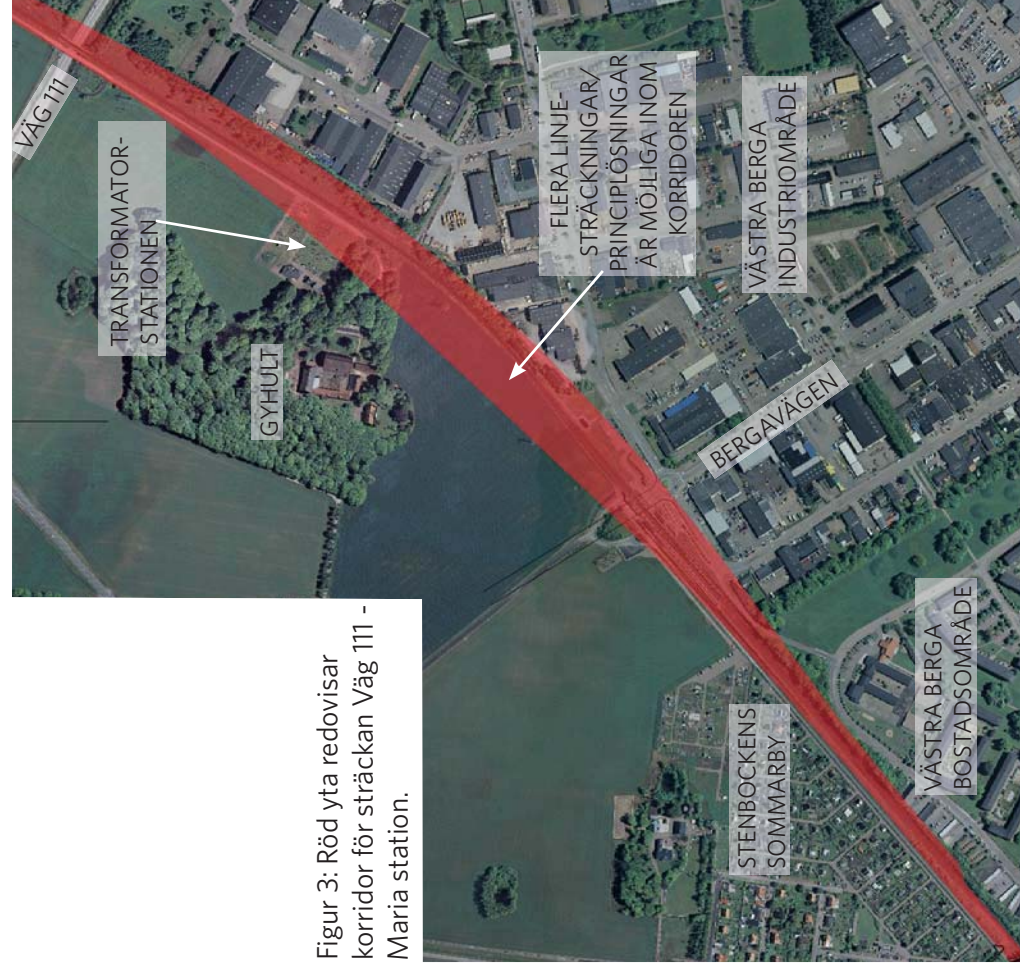
Samtliga principlösningarna har dimensionerats för att i ett senare skede kunna medge utbyggnad till fyrspårsstation och vändspår på Maria station.

I principlösning 1, 2 och 3 placeras två sidoplattformar på ytersidan av vardera huvudspår. Den mark som tas i anspråk är den som krävs för de två spåren och för stationen.

I principlösning 4 placeras två mellanplattformar mellan huvudspåren. Mark för eventuell framtida fyrspår med vändspår tas i anspråk redan från början eftersom vändspåren och de två nya plattformsspåren i denna principlösning byggs mellan huvudspåren.

Förutom ovan skiljer sig principlösningarna bland annat åt vad gäller:

- Markanspråk, dels till yta och dels gällande intrång i exempelvis Gyhults skog, Västra Berga industriområde och transformatorstationen.
- Höjning av största tillåtna hastighet, STH (grad av kurvratningen i Gyhult).
- Byggskede.
- Maria station gällande placering, tillgänglighet och trygghet.
- Principlösning 4 medger endast två vändspår, övriga principlösningar medger fyra vändspår.



Figur 3: Röd yta redovisar korridor för sträckan Väg 111 - Maria station.



Figur 2: Röd yta redovisar korridor för sträckan Maria station - Romares väg. Röd linje illustrerar nytt spår. Vit linje redovisar befintligt spår som behålls.



Figur 4: Principlösning 1.



Figur 5: Principlösning 2.



Figur 6: Principlösning 3.



Figur 7: Principlösning 4.