

PM

PM Bortvalda alternativ

Lokaliseringsutredning Maria – Helsingborg,
dubbelspårsutbyggnad

Datum: 2026-05-13

Helsingborgs kommun, Skåne län



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Ärendemottagningen, Stora projekt Maria –
Helsingborg, 781 28 Borlänge

Besöksadress: Neptunigatan 52, 211 18 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: PM Bortvalda alternativ

Författare: WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2026-05-13

Ärendenummer: TRV 2025/135417

Objektsnummer: JSY1814

Uppdragsnummer: 186281

Version: 1.0

Kontaktperson: Kristofer Söderberg, Trafikverket

Innehåll

| | |
|---|----------|
| Läsanvisningar | 4 |
| Sammanfattning | 5 |
| 1 Inledning | 6 |
| 1.1 Bakgrund | 6 |
| 1.2 Syfte | 6 |
| 1.3 Metodik..... | 6 |
| 1.4 Avgränsning | 7 |
| 1.4.1 Alternativ identifierade i Åtgärdsvalstudien..... | 7 |
| 1.4.2 Rimlighetsbedömning | 7 |
| 2 Bortvalda alternativ | 8 |
| 2.1 Bortvalda alternativ i rimlighetsbedömningen..... | 8 |
| 2.1.1 Kriterium Ändamål | 8 |
| 2.1.2 Kriterium Teknisk genomförbarhet | 22 |
| 2.1.3 Kriterium Formella hinder för miljö | 30 |
| 2.1.4 Bortvalda alternativ för uppställningsbangården | 34 |

Läsanvisningar

Föreliggande PM utgör underlag för lokaliseringsutredningen. Detta dokument är ett arbetsmaterial som kommer att uppdateras efter projektets gång.

PM Bortvalda alternativ består av följande kapitel:

Sammanfattning

I kapitel 1 *Inledning* beskrivs projektets bakgrund, syftet med dokumentet, metodik för arbetet samt avgränsningar.

I kapitel 2 *Bortvalda alternativ* redogörs vilka alternativa korridorer som valts bort tillsammans med motivering.

Sammanfattning

PM Bortvalda alternativ utgör ett underlag till lokaliseringsutredningen för utbyggnad av dubbelspår genom Helsingborg, inklusive utredning av ny uppställningsbangård. Syftet med dokumentet är att dokumentera de lokaliseringalternativ som är bortvalda samt att redovisa motiven varför de valts bort.

Järnvägen genom centrala Helsingborg utgör den sista enkelspåriga delen av Västkustbanan och är cirka 4,5 km lång. Sträckan trafikeras idag av cirka 115 persontåg per dygn och passerar genom tät stadsmiljö samt områden med höga natur- och kulturvärden. Projektets ändamål är att säkerställa robusthet och kapacitet för en hög och ökande efterfrågan på persontrafik genom att bygga ut den sista enkelspåriga sträckan av Västkustbanan till dubbelspår.

Samtliga identifierade lokaliseringalternativ har bedömts utifrån fyra kriterier: ändamål, teknisk genomförbarhet, formella miljöhinder samt nytta i relation till kostnad. Alternativ som inte uppfyllde ändamålet eller saknade genomförbar spårgeometri har tidigt sorterats bort och inte genomgått fullständig bedömning. Övriga alternativ har prövats vidare, med undantag för kriteriet nytta/kostnad, där bedömningen bedömts för osäker i detta skede.

Bortvalsprocessen genom rimlighetsbedömningen resulterade i att följande:

- Tio alternativ valdes bort då de inte bedömdes uppfylla projektets ändamål. Då alternativen inte bedömts uppfylla ändamålet har det inte bedömts utifrån kriterium 2, 3 och 4.
- Tre alternativ valdes bort då de inte var tekniskt genomförbara avseende spårgeometrier. Då en genomförbar spårlinje ej gått att åstadkomma har alternativen inte genomgått en fullständig bedömning utifrån kriterium 2, 3 och 4.
- Lokaliseringsalternativ Röd B och Grön D valdes bort då de innebär betydande tekniska utmaningar som leder till så stora miljömässiga risker för kulturmiljön att de inte bedöms vara genomförbara.
- Lokaliseringsalternativ Rosa väljs bort då det innebär extremt komplexa tekniska utmaningar som berör befintlig bebyggelse.
- Av de studerade lägena för uppställningsbangård kunde tre av tio alternativ väljas bort då de skulle innebära negativ påverkan på kapaciteten.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Den enkelspåriga järnvägen genom Helsingborg ska byggas ut till dubbelspår för att öka kapacitet och punktlighet på Väst kustbanan. Sträckan, cirka 4,5 km lång och enbart trafikerad av persontåg, är den sista delen av banan som återstår att bygga ut. Den passerar genom tät bebyggelse och känsliga naturmiljöer och ingår i TEN T nätverket. Dagligen trafikeras den av omkring 115 tåg, med stora resandeflöden vid särskilt Helsingborg C.

Lokaliseringsutredningen omfattar framtagning av möjliga lokaliseringalternativ för ny dubbelspårig järnväg samt lokalisering av ny uppställningsbangård.

1.2 Syfte

PM Bortvalda alternativ utgör ett underlag till lokaliseringsutredningen. Syftet med PM Bortvalda alternativ är att dokumentera de lokaliseringalternativ som är bortvalda samt att redovisa motiven varför de valts bort.

1.3 Metodik

Utredningen har tagit fram lokaliseringalternativ genom en stegvis och systematisk process. Inledningsvis identifierades förutsättningar inom utredningsområdet, varefter möjliga lokaliseringalternativ formerades. Därefter genomfördes en strukturerad bortvalsprocess i syfte att tidigt identifiera och utesluta alternativ som inte bedömdes vara genomförbara. Samtliga identifierade alternativ har prövats genom en rimlighetsbedömning baserad på fyra kriterier:

1. Ändamål
2. Teknisk genomförbarhet
3. Formella hinder för miljö
4. Nyttan i relation till kostnad.

Bedömningen har genomförts stegvis, där alternativen inledningsvis prövades mot kriterium ändamål. För de alternativ som bedömdes ha potential att uppfylla ändamålet togs spärgeometrier fram, varpå alternativ utan genomförbar spärgeometri valdes bort och inte utvärderades vidare. Kvarvarande alternativ bedömdes mot kriterierna teknisk genomförbarhet, formella hinder för miljö samt nytta/kostnad. De alternativ som inte uppfyllde ett eller flera kriterier har valts bort och redovisas i avsnitt 2.1.

Bortval av alternativ kan ske under hela utredningsarbetet men har primärt genomförts i skedet formera alternativ samt inom ramen för rimlighetsbedömningen, utifrån aktuellt kunskapsläge.

En mer utförlig beskrivning av utredningsmetodiken redovisas i PM Utvärdering.

1.4 Avgränsning

1.4.1 Alternativ identifierade i Åtgärdsvalsstudien

Trafikverket genomförde 2014–2016 en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för sträckan Maria–Helsingborg där olika alternativ för dubbelspårsutbyggnad analyserades. Eftersom dagens krav på utformning skiljer sig från kraven ställda i Åtgärdsvalsstudien har alternativen inte kunnat användas direkt i den aktuella utredningen.

1.4.2 Rimlighetsbedömning

Inga bortval har gjorts utifrån kriteriet nytta/kostnad eftersom utredningsarbetet har konstaterat att kostnadsbedömningen i detta skede är för osäker för att några slutsatser ska kunna dras. Kostnadsbedömning kommer att ingå i den fullständiga utvärderingen av kvarvarande lokaliseringsalternativ och redovisas i samråd 2.

2 Bortvalda alternativ

I kapitel presenteras de lokaliseringsalternativ som valts bort med tillhörande motivering.

2.1 Bortvalda alternativ i rimlighetsbedömningen

2.1.1 Kriterium Ändamål

Totalt tio lokaliseringsalternativ har valts bort då de inte bedöms kunna uppfylla projektets ändamål. Projektets ändamål är:

Maria – Helsingborg dubbelspårsutbyggnad ska säkerställa robusthet och kapacitet för en hög och ökande efterfrågan på persontrafik genom att bygga ut den sista enkelspåriga sträckan av Västkustbanan till dubbelspår.

Alternativen valdes bort av två skäl:

1. **De uppfyller inte kapacitetskraven**, antingen genom att inte angöra Helsingborgs C och/eller Maria station (Maria station utpekats som en framtida trafiknod i basprognos 2045) eller genom att inte tillföra tillräcklig kapacitetsökning jämfört med dagens situation. Därmed säkerställs inte robusthet och kapacitet för den framtida järnvägen och ändamålet bedöms ej uppfyllas.
2. **De stödjer inte behovet av resandeutbyte i centrala Helsingborg**, eftersom alternativ utan ny centralstation eller alternativ med stationer i mer perifera lägen inte bedöms vara attraktiva för resenärer och därmed inte nyttjas i tillräcklig omfattning. Behovet av befintlig bana och utbyggnad till dubbelspår av denna skulle finnas kvar och den ökande efterfrågan på persontrafik möts inte. Därmed bedöms ändamålet ej uppfyllas.

Lokaliseringsalternativ Lila A

Lokaliseringsalternativet innebär en ny dubbelspårig järnväg. I norr sker anslutning till befintlig järnväg norr om Maria station.

Lokaliseringsalternativet går sedan i bergtunnel under bland annat Berga, Fredriksdal samt Fälatabacken och ansluter till befintlig järnväg i höjd med Ramlösa station. Alternativet innebär att den nya järnvägen går förbi Maria och Helsingborg C utan station på sträckan. Se Figur 1.

Slutsats: Lokaliseringsalternativet väljs bort då det inte bedöms uppfylla projektets ändamål. Alternativet innebär att ingen station lokaliseras på sträckan och att det därmed varken stödjer behovet av resandeutbyte i centrala Helsingborg eller kravet på ökad kapacitet. Därmed säkerställs inte robusthet och kapacitet för den nya järnvägen samt den ökande efterfrågan på persontrafik möts ej.

Då alternativet inte bedömts uppfylla ändamålet har det inte bedömts utifrån kriterium 2, 3 och 4.

Lokaliseringsalternativ Lila B

Lokaliseringsalternativet innebär en ny enkelspårig järnväg som tillsammans med befintlig enkelspåriga järnväg bildar en dubbelspårsanläggning. I norr sker anslutning till befintlig järnväg norr om Maria station. Lokaliseringsalternativet går sedan i bergtunnel under bland annat Berga, Fredriksdal samt Fälatabacken och ansluter till befintlig järnväg i höjd med Ramlösa station. Alternativet innebär att den nya enkelspåriga järnvägen går förbi Maria och Helsingborg C utan station på sträckan. Se Figur 1.

Slutsats: Lokaliseringsalternativet väljs bort då det inte bedöms uppfylla projektets ändamål. Alternativet innebär att ingen station lokaliseras på sträckan och att det därmed varken stödjer behovet av resandeutbyte i centrala Helsingborg eller kravet på ökad kapacitet. Därmed säkerställs inte robusthet och kapacitet för den nya järnvägen samt den ökande efterfrågan på persontrafik möts ej.

Då alternativet inte bedömts uppfylla ändamålet har det inte bedömts utifrån kriterium 2, 3 och 4.

Lokaliseringsalternativ Lila C

Lokaliseringsalternativet innebär en ny dubbelspårig järnväg. I norr sker anslutning till befintlig järnväg norr om Maria station.

Lokaliseringsalternativet går sedan i bergtunnel under bland annat Berga, Fredriksdal samt Fältabacken och ansluter till befintlig järnväg i höjd med Ramlösa station. En ny centralstation lokaliseras i närheten av Fredriksdal. Se Figur 1.

Slutsats: Lokaliseringsalternativet väljs bort då det inte bedöms uppfylla projektets ändamål. Då alternativet inte ansluter till Maria station bedöms kapacitetskraven inte uppfyllas. Alternativet innebär dessutom att den nya centralstationen lokaliseras utanför de centrala delarna av staden och att det därmed inte stödjer behovet av resandeutbyte i centrala Helsingborg. Därmed säkerställs inte robusthet och kapacitet för den nya järnvägen samt den ökande efterfrågan på persontrafik möts ej.

Då alternativet inte bedömts uppfylla ändamålet har det inte bedömts utifrån kriterium 2, 3 och 4.



Figur 1. Bortvald korridor för lokaliseringsalternativ Lila A, B och C.

Lokaliseringsalternativ Mörkblå

Lokaliseringsalternativet innebär en ny dubbelspårig järnväg. I norr sker anslutning till befintlig järnväg norr om Maria station.

Lokaliseringsalternativet går sedan i bergtunnel under bland annat Berga, Olympia samt Högaborg och ansluter till befintlig järnväg i höjd med Ramlösa station. En ny centralstation lokaliseras i närheten av Helsingborgs lasarett. Se Figur 2.

Slutsats: Lokaliseringsalternativet väljs bort då det inte bedöms uppfylla projektets ändamål. Då alternativet inte ansluter till Maria station bedöms kapacitetskraven inte uppfyllas. Därmed säkerställs inte robusthet och kapacitet för den nya järnvägen.

Då alternativet inte bedömts uppfylla ändamålet har det inte bedömts utifrån kriterium 2, 3 och 4.



Figur 2. Bortvald korridor för Lokaliseringsalternativ Mörkblå.

Lokaliseringsalternativ Vit

Lokaliseringsalternativet innebär en ny dubbelspårig järnväg. I norr sker anslutning till befintlig järnväg norr om Maria station.

Lokaliseringsalternativet går sedan i bergtunnel under bland annat Berga, Olympia samt Närlunda och ansluter till befintlig järnväg i höjd med Ramlösa station. En ny centralstation lokaliseras i närheten av Högaborg. Se Figur 3.

Slutsats: Lokaliseringsalternativet väljs bort då det inte bedöms uppfylla projektets ändamål. Då alternativet inte ansluter till Maria station bedöms kapacitetskraven inte uppfyllas. Alternativet innebär dessutom att den nya centralstationen lokaliseras utanför de centrala delarna av staden och att det därmed inte stödjer behovet av resandeutbyte i centrala Helsingborg. Därmed säkerställs inte robusthet och kapacitet för den nya järnvägen samt den ökande efterfrågan på persontrafik möts ej.

Då alternativet inte bedömts uppfylla ändamålet har det inte bedömts utifrån kriterium 2, 3 och 4.



Figur 3. Bortvald korridor för Lokaliseringsalternativ Vit.

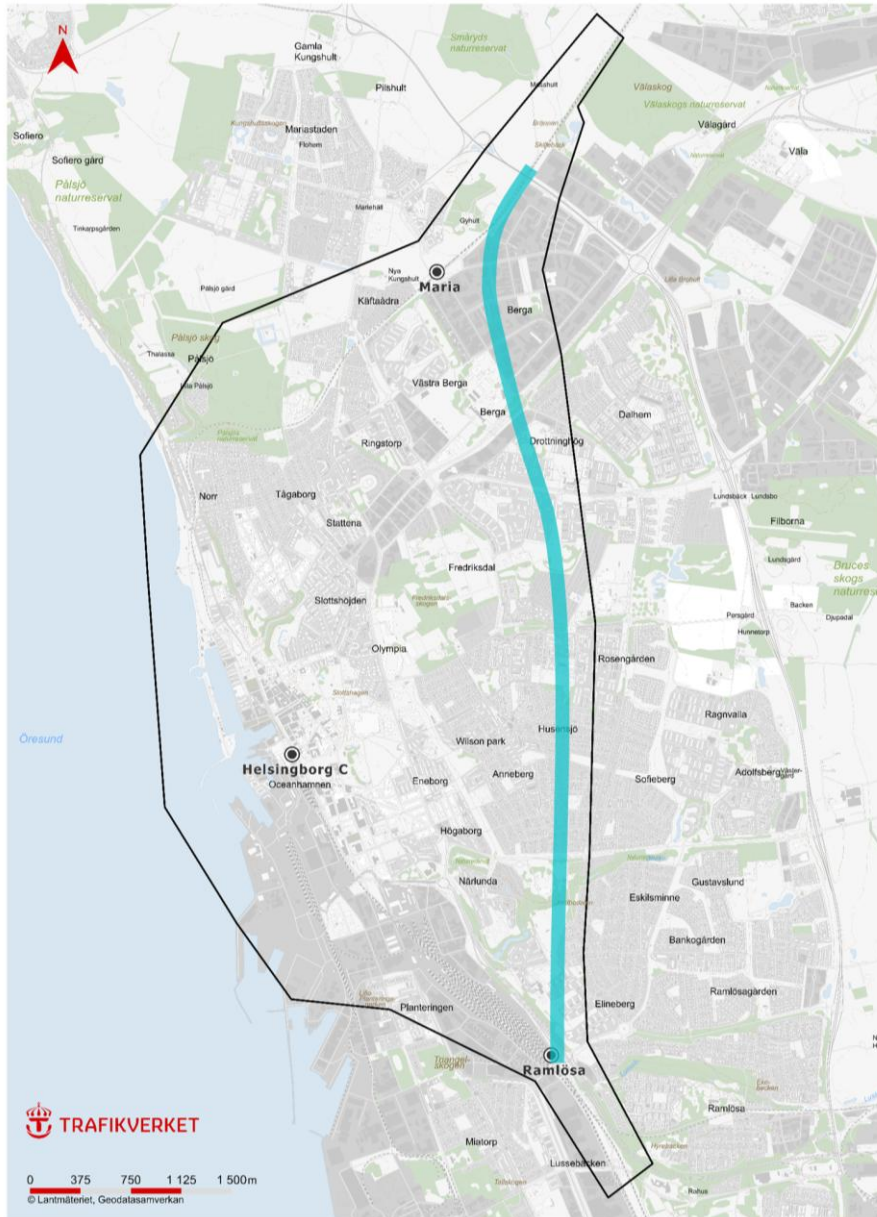
Lokaliseringsalternativ Turkos

Lokaliseringsalternativet innebär en ny dubbelspårig järnväg. I norr sker anslutning till befintlig järnväg norr om Maria station.

Lokaliseringsalternativet går sedan i bergtunnel under bland annat Berga, Rosengården samt Närlunda och ansluter till befintlig järnväg i höjd med Ramlösa station. En ny centralstation lokaliseras i närheten av Fredriksdal. Se Figur 4.

Slutsats: Lokaliseringsalternativet väljs bort då det inte bedöms uppfylla projektets ändamål. Då alternativet inte ansluter till Maria station bedöms kapacitetskraven inte uppfyllas. Alternativet innebär dessutom att den nya centralstationen lokaliseras utanför de centrala delarna av staden och att det därmed inte stödjer behovet av resandeutbyte i centrala Helsingborg. Därmed säkerställs inte robusthet och kapacitet för den nya järnvägen samt den ökande efterfrågan på persontrafik möts ej.

Då alternativet inte bedömts uppfylla ändamålet har det inte bedömts utifrån kriterium 2, 3 och 4.



Figur 4. Bortvald korridor för Lokaliseringsalternativ Turkos.

Lokaliseringsalternativ Brun A

Lokaliseringsalternativet innebär en ny dubbelspårig järnväg. I norr sker anslutning till befintlig järnväg i direkt anslutning till Maria station. Lokaliseringsalternativet går sedan i bergtunnel under bland annat Berga, Olympia samt Närlunda och ansluter till befintlig järnväg i höjd med Ramlösa station. Alternativet innebär att den nya järnvägen går förbi Helsingborg C utan station på sträckan. Se Figur 5.

Slutsats: Lokaliseringsalternativet väljs bort då det inte bedöms uppfylla projektets ändamål. Alternativet innebär att ingen station lokaliseras i de centrala delarna av staden vilket inte stödjer behovet av resandeutbyte i centrala Helsingborg. Därmed möts inte den ökande efterfrågan på persontrafik.

Då alternativet inte bedömts uppfylla ändamålet har det inte bedömts utifrån kriterium 2, 3 och 4.

Lokaliseringsalternativ Brun B

Lokaliseringsalternativet innebär en ny enkelspårig järnväg som tillsammans med befintlig enkelspåriga järnväg bildar en dubbelspårsanläggning. I norr sker anslutning till befintlig järnväg i direkt anslutning till Maria station. Lokaliseringsalternativet går sedan i bergtunnel under bland annat Berga, Olympia samt Närlunda och ansluter till befintlig järnväg i höjd med Ramlösa station. Alternativet innebär att den nya enkelspåriga järnvägen går förbi Helsingborg C utan station på sträckan. Se Figur 5.

Slutsats: Lokaliseringsalternativet väljs bort då det inte bedöms uppfylla projektets ändamål. Alternativet innebär att ingen station lokaliseras i de centrala delarna av staden vilket inte stödjer behovet av resandeutbyte i centrala Helsingborg. Därmed möts inte den ökande efterfrågan på persontrafik.

Då alternativet inte bedömts uppfylla ändamålet har det inte bedömts utifrån kriterium 2, 3 och 4.



Figur 5. Bortvald korridor för Lokaliseringsalternativ Brun A och B.

Lokaliseringsalternativ Aprikos A

Lokaliseringsalternativet innebär en ny dubbelspårig järnväg. I norr sker anslutning till befintlig järnväg i direkt anslutning till Maria station. Lokaliseringsalternativet går sedan i bergtunnel under Ringstorp och Pålsjö skog för att sedan gå på bro ute i havet förbi hamnområdet samt i i marknivå genom Oceanhamnen och Planteringen. Anläggningen ansluter sedan till befintlig järnväg i höjd med Ramlösa station. Se Figur 6.

Slutsats: Lokaliseringsalternativet väljs bort då det inte bedöms uppfylla projektets ändamål eftersom det inte bidrar till att öka kapaciteten på sträckan. Alternativet innebär att ingen station lokaliseras i de centrala delarna av staden vilket inte stödjer behovet av resandeutbyte i centrala Helsingborg. Därmed säkerställs inte robusthet och kapacitet för den nya järnvägen samt den ökande efterfrågan på persontrafik möts ej.

Då alternativet inte bedömts uppfylla ändamålet har det inte bedömts utifrån kriterium 2, 3 och 4.

Lokaliseringsalternativ Aprikos B

Lokaliseringsalternativet innebär en ny dubbelspårig järnväg. I norr sker anslutning till befintlig järnväg i direkt anslutning till Maria station. Lokaliseringsalternativet går sedan i bergtunnel under Ringstorp och Pålsjö skog för att sedan gå i sänktunnel förbi hamnområdet samt i markplan genom Oceanhamnen och Planteringen. Anläggningen ansluter sedan till befintlig järnväg i höjd med Ramlösa station. Se Figur 6.

Slutsats: Lokaliseringsalternativet väljs bort då det inte bedöms uppfylla projektets ändamål eftersom det inte bidrar till att öka kapaciteten på sträckan. Alternativet innebär att ingen station lokaliseras i de centrala delarna av staden vilket inte stödjer behovet av resandeutbyte i centrala Helsingborg. Därmed säkerställs inte robusthet och kapacitet för den nya järnvägen samt den ökande efterfrågan på persontrafik möts ej.

Då alternativet inte bedömts uppfylla ändamålet har det inte bedömts utifrån kriterium 2, 3 och 4.



Figur 6. Bortvald korridor för Lokaliseringsalternativ Aprikos A och B.

2.1.2 Kriterium Teknisk genomförbarhet

I detta avsnitt redovisas fyra alternativ som kunde väljas bort utifrån kriteriet teknisk genomförbarhet.

Lokaliseringsalternativ Rosa

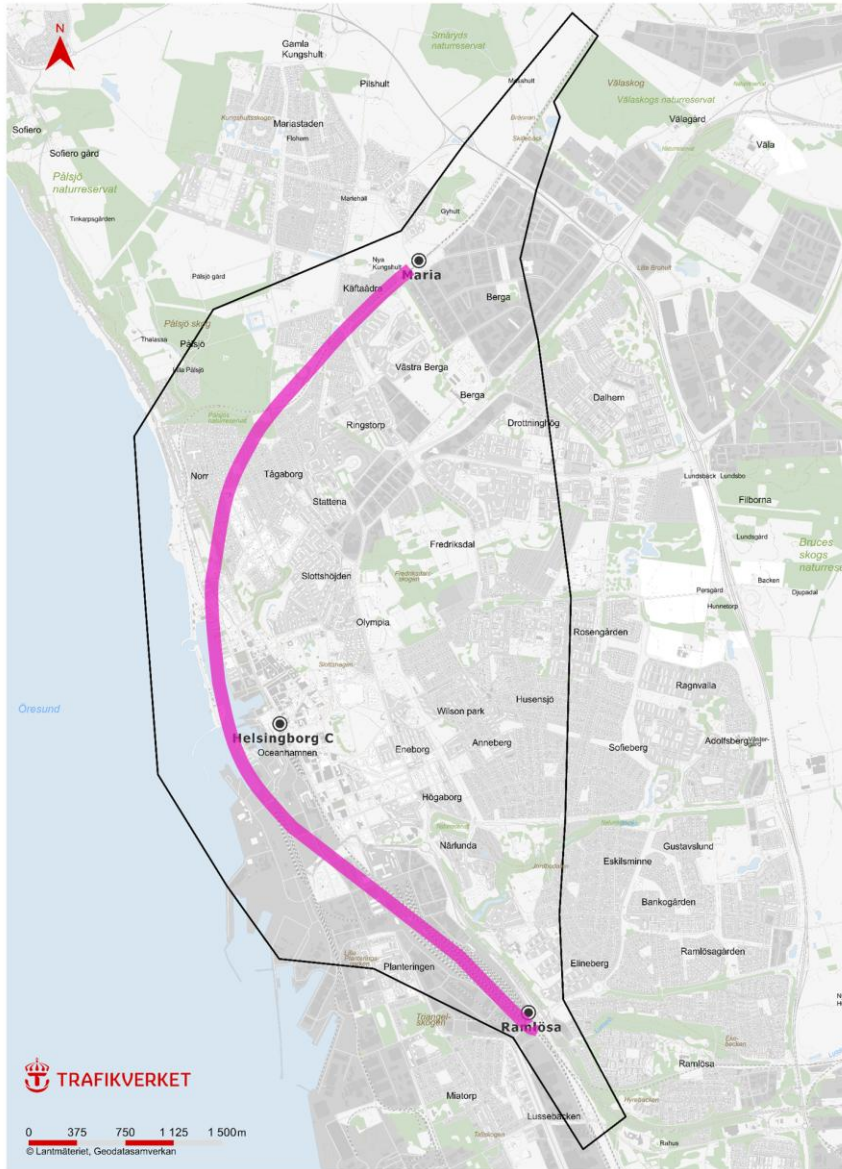
Lokaliseringsalternativet innebär en ny dubbelspårig tunnel med en etapp av betongtunnel på havsbotten i höjd med befintliga Helsingborg C. I norr sker anslutning till befintlig järnväg i höjd med Kullavägen.

Lokaliseringsalternativet går i tunnel under Tågaborg, hamnområdet och Oceanhamnen för att sedan ansluta till befintlig järnväg i söder vid Ramlösa station. Se Figur 7.

Det nya läget för centralstationen placeras i tunnel på havsbotten i hamnområdet. Lokaliseringsalternativet medför en största tillåtna hastighet (STH) på 140 km/h, och kan medföra att Helsingborgs C övre slopas vilket innebär att en utbyggnad av Maria station till fem spår kan bli nödvändig.

Lokaliseringsalternativet omfattar tråg med öppet schakt, bergtunnel samt sänktunnel och medför påverkan på Pålsjö naturreservat.

Slutsats: Lokaliseringsalternativet bedöms inte vara tekniskt genomförbart med rimliga åtgärder. Alternativet kräver lösningar som är mycket riskfyllda och orimligt resurskrävande. Speciellt där tunneln är placerad i hamnområdet och går under byggnader som är placerade på kajen. De flesta av dessa byggnader är pålade och de lösningar som finns för att avväxla dessa är tekniskt svåra, mycket omfattande, riskfyllda och orimligt resurskrävande. Dessutom krävs rivning av ett flertal byggnader på de delar sänktunnel/betongtunnel krävs.



Figur 7. Karta över lokaliseringalternativ Rosa.

Lokaliseringsalternativ Grå

Lokaliseringsalternativet innebär en ny dubbelspårig järnväg. I norr sker anslutning till befintlig järnväg söder om Maria station.

Lokaliseringsalternativet går sedan i bergtunnel under bland annat Berga, Rosengården samt Närlunda och ansluter till befintlig järnväg i höjd med Ramlösa station. En ny centralstation lokaliseras i närheten av Fredriksdal. Se Figur 8.

Slutsats: Lokaliseringsalternativet väljs bort då det inte är möjligt att åstadkomma en genomförbar spårlinje som uppfyller gällande krav avseende spårgeometri. För att nå ett stationsläge i de östra delarna av Fredriksdal krävs en orimligt liten radie i kurvan söder om Maria station.

Då en genomförbar spårlinje ej gått att åstadkomma har alternativet inte genomgått en fullständig bedömning utifrån kriterium 2, 3 och 4.



Figur 8. Bortvald korridor för Lokaliseringsalternativ Grå.

Lokaliseringsalternativ Ljuslila

Lokaliseringsalternativet innebär en ny dubbelspårig järnväg ovan mark. I norr sker anslutning till befintlig järnväg söder om Maria station. Lokaliseringsalternativet går sedan som markförlagd järnväg längs gatunätet och ansluter till befintlig järnväg norr om Ramlösa station. En ny centralstation lokaliseras i närheten av Olympia. Se Figur 9.

Slutsats: Lokaliseringsalternativet väljs bort då det inte är möjligt att åstadkomma en genomförbar spårlinje som uppfyller gällande krav avseende spårgeometri. För att kunna gå i gatunätet krävs kurvradii som är orimligt små.

Då en genomförbar spårlinje ej gått att åstadkomma har alternativet inte genomgått en fullständig bedömning utifrån kriterium 2, 3 och 4.



Figur 9. Bortvald korridor för Lokaliseringsalternativ Ljuslila.

Lokaliseringsalternativ Svart B

Lokaliseringsalternativet innebär en ny dubbelspårig järnväg ovan mark. I norr sker anslutning till befintlig järnväg söder om Maria station. Alternativet går svedan genom Slottshöjden, Olympia, Eneborg samt Högaborg. Därefter ansluter den till befintlig järnväg i höjd med befintlig godsbangård. En ny centralstation lokaliseras i närheten av Helsingborgs lasarett. Se Figur 10.

Slutsats: Lokaliseringsalternativet väljs bort då det inte är möjligt att åstadkomma en genomförbar spårlinje som uppfyller gällande krav avseende spårgeometri. För att kunna gå i gatunätet krävs kurvradier som är orimligt små. En järnväg i marknivå skulle innebära orimliga intrång i bebyggd miljö och samhällsviktiga verksamheter.

Då en genomförbar spårlinje ej gått att åstadkomma har alternativet inte genomgått en fullständig bedömning utifrån kriterium 2, 3 och 4.



Figur 10. Bortvald korridor för Lokaliseringsalternativ Svart B.

2.1.3 Kriterium Formella hinder för miljö

I detta avsnitt redovisas två alternativ som kunde väljas bort utifrån kriterium Formella hinder för miljö.

Lokaliseringsalternativ Röd B

Lokaliseringsalternativet innebär en ny dubbelspårig järnväg. I norr sker anslutning till befintlig järnväg i höjd med Kullavägen.

Lokaliseringsalternativet går i bergtunnel under Tågaborg, på viadukt förbi Gröningen och ansluter till Helsingborg C via dubbelspårig tunnel under Drottninggatan. Därefter går järnvägen i markplan tills den ansluter till befintlig järnväg strax norr om Campus Helsingborg. Se Figur 11.

Alternativet innebär att placering av Helsingborg C är likt dagens läge och bedömningen är att centralstationen kräver omfattande ombyggnad.

Lokaliseringsalternativet innebär även ombyggnad av Maria Station till fyra spår. Lokaliseringsalternativet medför en STH på 120 km/h.

Lokaliseringsalternativet omfattar spår i tråg med öppet schakt, viadukt, tunnelmynning samt berg- och betongtunnel.

Slutsats: Lokaliseringsalternativet väljs bort då det innebär betydande ingrepp i kulturhistoriskt värdefulla miljöer i form av rivning av värdefull bebyggelse. Lokaliseringsalternativet medför även viss påverkan på Pålsjö naturreservat.



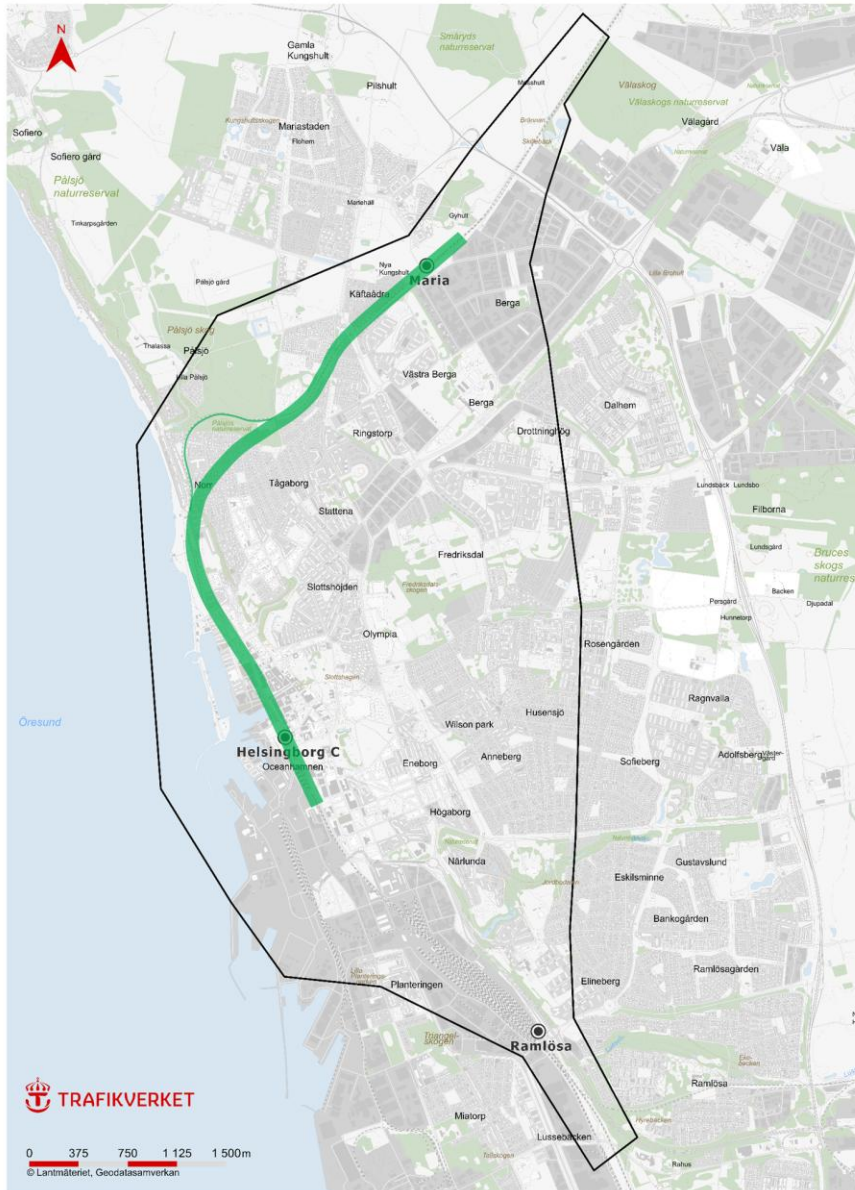
Figur 11. Karta över lokaliseringalternativ Röd B.

Lokaliseringsalternativ Grön D

Lokaliseringsalternativet innebär en dubbelspårig järnvägsanläggning. I norr sker anslutning till befintlig järnväg i höjd med Kullavägen. Lokaliseringsalternativet går i enkelspårig bergtunnel under Tågaborg samt använder befintliga enkelspåret på sträckan för att sammanlagt bilda en dubbelspårig anläggning. Dubbelspårsanläggningen ansluter sedan till befintliga Helsingborg C via dubbelspårig tunnel under Kungsgatan. Därefter går järnvägen i markplan och ansluter till befintlig järnväg söder om Helsingborg C. Se Figur 12.

Alternativet innebär att placering av Helsingborg C är likt dagens läge och bedömningen är att centralstationen kräver omfattande ombyggnad. Lokaliseringsalternativet innebär även ombyggnad av Maria Station till fyra spår. Lokaliseringsalternativet medför en STH på 60 – 70 km/h.

Slutsats: Lokaliseringsalternativet bedöms inte som genomförbart då det innebär betydande ingrepp i kulturhistoriskt värdefulla miljöer och byggnader. Då den befintliga järnvägen ligger kvar måste det nya enkelspåret förhålla sig till den vilket leder till ett flertal låsta punkter och en låg flexibilitet i utformningen av den nya anläggningen. Lokaliseringsalternativet medför även viss påverkan på Pålsjö naturreservat.



Figur 12. Karta över lokaliseringsalternativ Grön D.

2.1.4 Bortvalda alternativ för uppställningsbangården

Totalt tio lägen för uppställningsbangård identifierades i fasen formera alternativ. Samtliga alternativ har genomgått en rimlighetsbedömning utifrån samma fyra kriterier som lokaliseringsalternativen för dubbelspårsutbyggnaden.

Bedömningen visar att samtliga identifierade lägen är för små för att ensamt inrymma de 2000 fordonsmeter uppställning som krävs. Identifierade lägen kommer att behöva kombineras eller slås ihop.

Tre föreslagna platser kunde väljas bort då de innebär stor negativ påverkan på järnvägens kapacitet genom att antingen vara belägna på platser för långt från huvudbanan eller då de innebär korsande tågvägar där tågen måste korsa huvudspåren vilket begränsar kapaciteten. Dessa redovisas nedan:

Lokaliseringsalternativ 3

Området ligger söder om väg 111 och väster om Västkustbanan. Inom området ligger en gammal gårdsmiljö samt Gyhultsverket med kraftledning längsgående Västkustbanan norrut. I norra änden av området anlägger Helsingborgs stad ett nytt rekreationsområde som planeras stå färdigt sommaren 2026.

Ur trafikeringsperspektiv bedöms läget som bra genom en lokalisering i nära anslutning till huvudbanan och Maria station. Dock medför det svårigheter att ansluta till området om Maria station byggs om till fem spår.

Slutsats: Lokaliseringsalternativet väljs bort då det innebär begränsningar i eventuell framtida utbyggnad av Maria station, exempelvis vid utökning till fem spår. I detta skede bedöms alternativa lösningar för Maria station behöva hållas öppna för att inte hindra eventuell ombyggnad.

Lokaliseringsalternativ 5

Området ligger sydväst om Helsingborg C. Områden ligger strax intill ett reningsverk och värmeverk.

Ur trafikeringsperspektiv bedöms alternativet som svårtillgängliga då det ligger för långt från huvudbanan vilket bedöms påverka kapaciteten negativt.

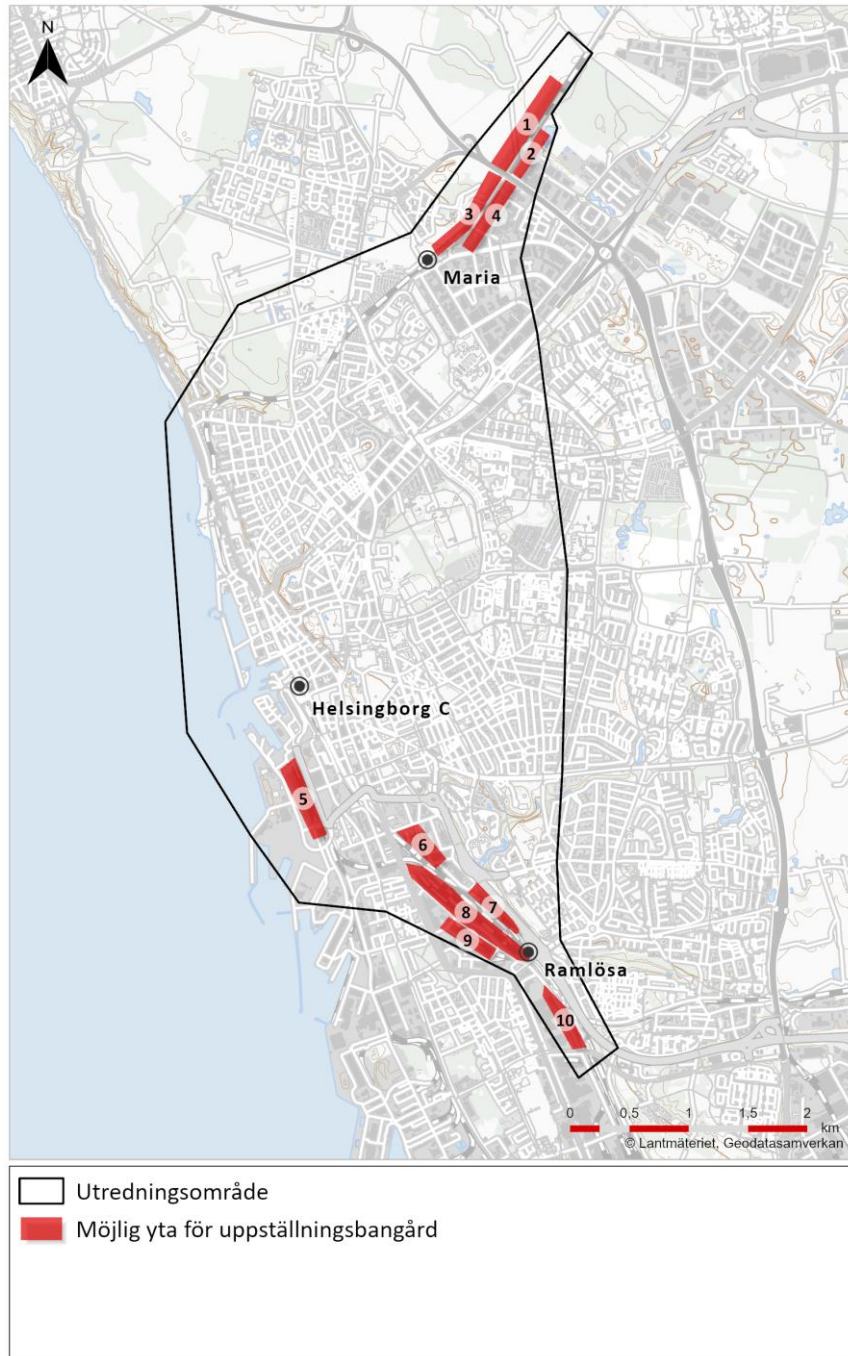
Slutsats: De alternativa placeringarna väljs bort då det innebär negativ påverkan på järnvägens kapacitet då det föreslagna läget ligger långt från huvudbanan.

Lokaliseringsalternativ 6

Området ligger strax norr om befintlig godsbangård på den östra sidan av järnvägen. Inom området återfinns 2 verkstadsbyggnader med högt bevarandevärde enligt Helsingborgs stads bevarandeprogram.

Ur trafikeringspunkt ligger området på fel sida järnvägen vilket kommer att innebära korsande tågvägar där tågen måste korsa huvudbanan för att nå annan service och uppställning.

Slutsats: Lokaliseringsalternativet väljs bort då det bedöms innebära korsande tågvägar vilket påverkar kapaciteten negativt.



Figur 13. Samtliga identifierade lägen för ny möjlig uppställningsbangård.

Trafikverket

Besöksadress: Neptunigatan 52, 221 18 Malmö

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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