



Utanför Knutpunkten på Järnvägsgatan i Helsingborg pågår sedan en tid arbeten för Helsingborgsexpressen, den nya bussförbindelse som anläggs från Dalhem i norr till Råå i söder. Det är samma sträcka som för den tidigare planerade spårvägslinjen som nu alltså skjutits på framtiden. Planerade järnvägstunnlar på delar av den kommande spårvägssträckan anförs som skäl för att inte just nu välja spårväg.

Bussprojekt med BRT-ambition i Helsingborg:

Byggstart för Helsingborgsexpressen

Av de tre skånska spårvägsprojekten är det endast det i Lund som nu förverkligas. I Malmö rullar Malmöexpressens bussar sedan några år. I Helsingborg har

byggarbeten för den kommande Helsingborgsexpressen inletts, ytterst diskret utanför Knutpunkten. Också här blir det således buss- trafik – i väntan på spårväg?

Av Thomas Johansson

Som så många andra svenska städer växer även Helsingborg. Antalet invånare idag är runt 130 000 men beräknas år 2035 vara 175 000. Det gäller därför att redan nu vidta åtgärder för att skapa väl fungerande och kapacitetsstark kollektivtrafik.

Helsingborg har länge planerat för att återinföra spårväg, vilket vi under åren har skrivit om många gånger i **Modern Stadstrafik**. Nu har de tankarna skjutits på framtiden, bland annat med hänvisning till de många idéerna om kommande järnvägstunnlar i stadens centrala delar.

Det gäller planerna för tunnlar för Väst-

kustbanan norr och söder om Helsingborgs central och en eventuell framtida tunnel under Öresund till Helsingör.

Att bygga spårväg på en gata som inom överskådlig tid ska grävas upp för tunnelbygge har inte setts som en god investering.

I väntan på spårvägen byggs nu istället för mer avancerad busstrafik: Helsingborgsexpressen, med Malmöexpressen som tydlig förebild. I tillgängligt informationsmaterial från kommunen utlovas ombyggnaderna för Helsingborgsexpressen norr och söder om centrum till stora delar bli helt anpassade till en framtida spårväg, vilket dock återstår att se.

Antalet passagerare på stadsbussarna i Helsingborg har fördubblats de senaste tio åren, läser man vidare. Målet är att denna utveckling ska fortsätta, vilket skulle innebära 22 miljoner resor i stadstrafiken år 2022 samt en ökning av kollektivtrafikens marknadsandel mot biltrafiken.

För att nå dit anser kommunen att kollektivtrafiken måste bli både attraktivare och mer kapacitetsstark för att kunna ta emot nya resenärer. Det var här den nya spårvägen var tänkt att komma in i bilden.

Nu blir det således bussar istället, varvid linje 1 blir den första att ställas om till BRT-liknande trafik.

Dagens linje 1 är omkring 15 km lång med i genomsnitt 12 000 resenärer en normal vardag. Medelhastigheten är runt 19,6 kilometer i timmen för hela sträckan inklusive hållplatsuppehåll.

Restiden är runt 49 minuter. Resandet på linje 1 har haft en årlig ökning med fyra procent per år mellan 2007 och 2014.

Linje 1 är därmed stadens mest frekventerade linje med cirka 30 procent av allt resande i stadstrafiken. Det motsvarar idag cirka fyra miljoner resor per år.

Resandeutvecklingen visar att det kan finnas behov av att införa kapacitetsstarkare bussar och på sikt, som nämnts, spårväg.

BRT är målet

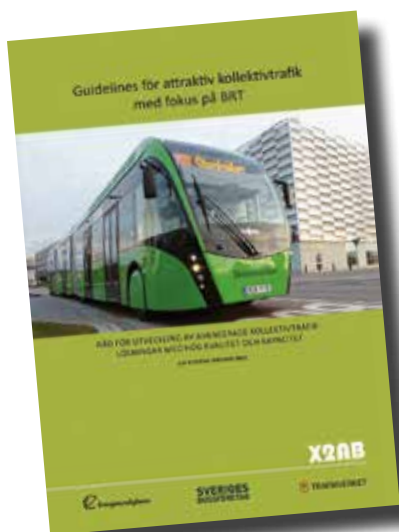
Kollektivtrafikpresidiet beslutade under våren 2013 att inom ramen för treparts-samarbetet mellan Helsingborgs stad, Region Skåne och trafikoperatören Nobina utreda en BRT-lösning för Helsingborg som ett steg mot spårväg.

En avsiktsförklaring om Helsingborgsexpressen undertecknades av Helsingborgs stad och Region Skåne/Skånetrafiken i juni 2015.

Den innebär att bussförbindelsen i princip ska få signalprioritet längs hela linjen vilket ska garantera att endast få stopp utanför hållplats blir nödvändiga.

Ingen kantstensparkering som stör buss- trafikken ska förekomma och utfarter ska finnas endast i begränsad omfattning.

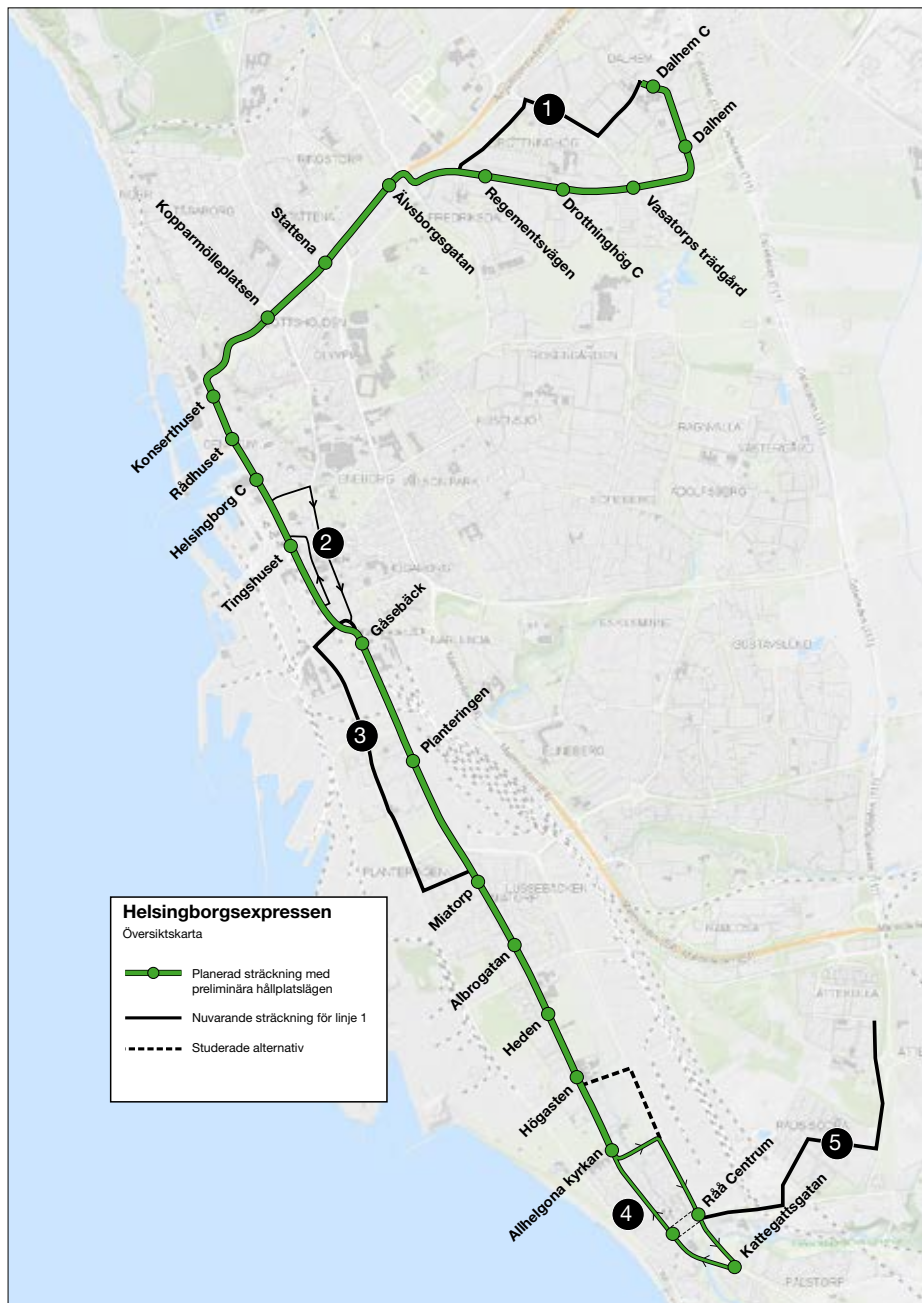
Rak inkörning (klackhållplats) med plant insteg eftersträvas. För passagerarna blir det hållplatser med väderskydd, sittbänkar, realtidsinformation och hållplatsinforma-



Helsingborgsexpressen ska följa riktlinjerna för BRT enligt denna guide, utgiven av Energimyndigheten, Sveriges Bussföretag och Trafikverket.

Skriften finns för nedladdning här:

<http://www.k2centrum.se/guidelines-fo%CC%88r-attraktiv-kollektivtrafik-med-fokus-pa%CC%8A-brt-broschyr>



Den planerade sträckningen för Helsingborgsexpressen, som ska ersätta dagens busslinje 1. I söder förkortas linjen från Ättekulla till Råå. Illustration från Helsingborgs stad

tion. Speciell design ska gälla för fordon och hållplatser.

Vidare förutses egna körfält eller garanterad framkomlighet, god hållplatsmiljö utan störande snabb biltrafik i närheten. Avvikande färg på körbana eller körfältsmarkering med bred, heldragen vit linje ska också känneteckna linjen.

Jämn köryta utan gatubrunnar och dylikt ska ge en komfortabel färd. Inga farthinder för bussen ska förekomma.

Väl tilltagen kurvradie samt god körgeometri ska gälla i korsningar. Ingen körning runt rondell, utan rakt igenom, som vid spårväg. Prioriterad vinterväghållning ska också garanteras.

Hållplatserna anpassas för 24 meter långa bussar med på- och avstigning i alla dörrar. Turtätheten ska under dagtid vara minst

7,5 minuter på sträckan Dalhem–Högastan. Sträckan söder om Högastan kan ha lägre turtäthet.

Utformningen följer ”Guidelines för attraktiv kollektivtrafik med fokus på BRT”. Ambitionen är grön standardnivå – en nivå under gul standardnivå ska helst undvikas.

Man kan inte klaga på dessa ambitioner, men det återstår att hur mycket som kommer att förverkligas.

Hittills har inte Helsingborgs trafikplanering kännetecknats av särskilt stora ingrepp mot biltrafikens framkomlighet, vilket ovanstående åtgärder skulle innebära.

I informationsmaterialet om Helsingborgsexpressen framhålls som sagt att det på sikt kan bli aktuellt med spårvägstrafik på sträckan. Det innebär att ytor i största möjliga mån ska finnas tillgängliga för att



Söderut från Helsingborgs centrum ska Helsingborgsexpressen följa Malmöleden, en stadsmotorväg som leder rakt in i centrum och övergår i svårt trafikbelastade Järnväggsgatan och Drottninggatan. Här vid Tingshuset ska en hållplats anläggas med trappor upp till gång- och cykelbron varifrån bilden är tagen. Klassiska Södergatan och Gustav Adolfs torg på Söder kommer således inte längre att trafikeras av denna bussförbindelse.



The Westdijk Group is for over 30 years the specialist when it comes to transportation of cargo with oversized dimensions and heavy weight throughout Europe. We offer a hole range of possibilities and a wide choice of vehicles to reach your goals....

Do not hesitate to contact us in the planning stage of your engineering phase before manufacturing without any binding contract , to find out the ultimate possibilities and reasonable pricing.



A simple phone call or email may save you a lot of costs and give you maximum information about your particular cargo for roadtransportation.

www.westdijksweden.se



Westdijk Sweden AB

Tel 031-26 41 08 • Fax 031- 26 41 10 • info@westdijksweden.se



BBR



ELECTRONIC INTERLOCKINGS

SIGNALLING SYSTEMS

TRAIN PROTECTION

YARD SOLUTIONS

DYNAMIC PASSENGER INFORMATION

bbr.net



Visit us!

Stand B02:17



När "bussfiler" började planeras på Drottninggatan och Järnvägsgatan i centrum utbröt en våldsamt diskussion i lokalpressen och i politiken. De ursprungliga planerna på mittförlagda körfält drogs tillbaka och nu anläggs de...

kunna förlänga hållplatser, placera kontaktledningsstolpar och medge den geometri som krävs för god spårvägstrafik.

Stadsutveckling

Linje 1 är redan planerad för att betjäna de stadsdelar med störst kollektivtrafikresande i staden, läser man vidare.

Linjen bildar en ryggrad i stadens utveckling och sammanfaller i stora delar med den som skisseras för en framtida spårväg på linje 1 enligt förstudien "Spårvägstrafik Helsingborg–Höganäs, förslagshandling 2013-08-28".

Avvikelser finns dock på följande platser:



... i stället i sidoläge, utmed trottoarerna. Sannolikt för att inte åter reta den biburna allmänheten finns endast ytterst diskreta skyltar som hänvisar till de aktuella arbetena; inte ett ord om Helsingborgsexpressen...

- Planteringsvägen istället för Industrigatan förbi Planteringen.
- Kielergatan istället för Elektrogatan mellan Högasten och Råå.
- Helsingborgsexpressen avslutas på Råå istället för Ättekulla.

Helsingborgsexpressen ska utgöra stommen i stadsutvecklingen utmed Vasatorpsvägen på Drottninghög och Fredriksdal, liksom förbi Planteringen och Gåsebäck där Helsingborgsexpressen utgör en del av områdenas omvandling och utveckling.

Helsingborgsexpressen avviker från dagens linje 1 på följande partier:

1. Förbi Drottninghög trafikeras Vasatorpsvägen till Ängelholmsleden istället för på Drottninghögsvägen och Regementsvägen.

2. På Söder dras linjen på Malmöleden med hållplats vid Tingshuset istället för Södergatan och Carl Krooksgata förbi Gustav Adolfs torg.

3. Förbi Planteringen och Rönnowska gymnasieskola går bussen över Södergatsviadukten och Planteringsvägen istället för Bredgatan och Industrigatan.

4. På Råå ska bussen gå ut på Landskronavägen via Kielergatan i södergående riktning. Norrgående bussar går på Rååvägen.

5. Helsingborgsexpressen får ändhållplats vid Kattegattsgatan.

Linje 2 kommer att ta över sträckan mellan Ättekulla och Råå. Andra busslinjer anpassas för att betjäna de områden där linje 1 tidigare har gått.

Helsingborgsexpressen får 21 speciellt utformade hållplatser.

Hållplatsförändringarna mot dagens linje 1 är följande:

- Vasatorpsvägen: tre nya hållplatser vid Vasatorps trädgård, Drottninghögcentrum och Regementsvägen.
- Juelsgatan: föreslås utgå. Resande hänvisas i första hand till hållplats Älvsborgsgatan.
- Tingshuset: ny hållplats för Söder och Campus på Malmöleden.
- Gåsebäck: ny hållplats med ungefär 400 meter gångavstånd till Rönnowska gymnasieskola.
- Norrshed och Heden: föreslås utgå. Ersätts av en ny hållplats Heden.
- Råå och Mårtensgatan: föreslås utgå. Ersätts med en ny hållplats vid Lübecksgatan, Råå Centrum.

Det framgår att det finns viss planering för eldrivna bussar varför gatuombyggnaderna ska medge bland annat att kontaktledningsstolpar ska kunna placeras.

De eldrivna bussarna ska gå på batteri vissa sträckor, men kontaktledning kan anordnas på andra delar av sträckan, exem-



Ritning över de kommande bussfilerna på Drottninggatan och Järnvägsgatan i centrum av Helsingborg. Till vänster St Jörgens plats och uppfarten till Hälsövägen, norrut.
Illustration från Helsingborgs stad