



151227

# "Tunnelns kapacitet kan inte utnyttjas till fullo."

## AKTUELLA FRÅGOR

Hallandsåsen har varit en barriär mellan Skåne och Halland. Tunnelbygget har av många betraktats som lösningen på problemet. Men det arbetet är ännu inte färdigt, skriver Gustaf Lorentz, analyschef vid Sydsvenska handelskammaren.



Tills flaskhalsarna på sträckan mellan Halmstad och Helsingborg åtgärdas är Hallandsåstunnelns extra kapacitet på sin höjd teoretisk, skriver Gustaf Lorentz analyschef vid Sydsvenska handelskammaren. BILD: NIKLAS GUSTAVSSON

**Det har tagit** över 20 år att bygga tunneln genom Hallandsåsen som invigdes häromveckan. Nu får det inte dröja ytterligare 20 år innan tunneln utnyttjas fullt ut för att binda samman Helsingborg och Halmstad. Det är ett viktigt steg i utvidgningen av Nordens folkrikaste region, "Flestkusten", mellan Göteborg och Helsingborg. Därför måste ytterligare hinder på sträckan skyndsamt byggas bort, inte minst på den smalaste delen mellan Helsingborg och Maria station. Annars går 68 procent av tunnelns restidsförbättring förlorad i flaskhalsar.

Att Hallandsåstunneln äntligen har öppnat för trafik har stor betydelse för integrationen mellan Halland och Skåne. Men tunnelns kapacitet kan inte utnyttjas till fullo på grund av ytterligare flaskhalsar på sträckan mellan Halmstad och Helsingborg. Tills dessa åtgärdas är den extra kapaciteten i tunneln på sin höjd teoretisk och det hjälper inte arbetspendlare och godstransporter.

**Hallandsåsen har varit** en barriär mellan Skåne och Halland. Tunnelbygget har av många betraktats som lösningen på problemet. Och så är det, men än är arbetet inte färdigt.

När tunneln nu står klar har restiden mellan Helsingborg och Halmstad minskat med 13 minuter och kapaciteten har ökat med 20 tåg i timmen. Det kan låta som en inte helt imponerande utdelning för 20 års byggarbete, men det finns ytterligare 27 minuter restid att vinna på att bygga bort ytterligare flaskhalsar.

**Fullföljs inte arbetet** med att få bort flaskhalsarna finns det anledning att fråga sig hur stor andel av de 20 åren det tog att bygga Hallandsåstunneln och de 10,5 miljarder kronorna det kostade som går förlorade. I restid handlar det om knappt 68 procent, 27 av 40 möjliga restidsminuter som inte sparas in.

En del av det återstående arbetet är planerat. År 2019 börjar bygget av dubbelspår mellan Maria station och Ängelholm, efter att ha legat på Trafikverkets bord sedan 1992 när riksdagen fattade beslut om att bygga dubbelspår mellan Malmö och Göteborg. Dubbelspåren ökar kapaciteten på sträckan med 30 tåg om dagen. Fortfarande finns det inget beslut om att bygga ut den smalaste sträckan mellan Helsingborg och Maria station. Där tvingas tågen idag sänka hastigheten till 70 km/h. Det hämmar både restiden och kapaciteten på hela västkustbanan.

**Välfungerande tågförbindelser mellan** Helsingborg och Halmstad är avgörande för både arbetsmarknad och näringsliv i regionen. Det måste även i fortsättningen vara ett högt prioriterat mål för den regionala utvecklingen, men förverkligandet behöver gå fortare än vad som hittills har skett.

Tågförbindelsen mellan Helsingborg och Halmstad bidrar dessutom till att knyta samman Malmö och Göteborg, två av Sveriges största städer och mest tätbefolkade regioner, genom att minska restiden mellan dem med 40 minuter.

Gustaf Lorentz