

KNUTPUNKTSKAPACITET 2050 I GREATER COPENHAGEN

PM - HELSINGBORG 2050

2021-01-22



KNUTPUNKTSKAPACITET 2050 I GREATER COPENHAGEN

PM - HELSINGBORG 2050

KUND

**Interregprojektet "Ett sammanhängande transportsystem i
Greater Copenhagen" via Region Skåne**

KONSULT

WSP Samhällsbyggnad

Box 574

WSP Sverige AB

201 25 Malmö

Besök: Jungmansgatan 10

Tel: +46 10 7225000

wsp.com

UPPDRAGSNAMN

Knutpunktskapacitet 2050 i
Greater Copenhagen

UPPDRAGSNUMMER

10306979

FÖRFATTARE

Ulf Possfelt och Philip Eriksson

DATUM

2021-01-22

ÄNDRINGSDATUM

Granskad av

Christian Nilsson och Ylva
Brunnander

Godkänd av

Christian Nilsson

INNEHÅLL

1. INLEDNING	4
1.1 Bakgrund	4
1.2 Syfte	4
1.3 Förutsättningar	4
2. PÅGÅENDE UTREDNINGAR	6
2.1 Allmänt om förbindelsen Helsingborg och Helsingør (HH-förbindelsen)	6
2.1.1 Aktuellt planeringsläge	6
2.1.2 Stationer	6
2.2 Teknisk utredning av HH-förbindelse	7
2.3 Fördjupad åtgärdsvalsstudie Väst kustbanan, Maria station – Helsingborg C	8
3. SAMMANKOPPLING AV VÄSTKUSTBANAN OCH HH-FÖRBINDELSEN	10
3.1 HH-inkopplingen – översikt	10
3.2 Tunnel	11
4. SLUTSATSER OCH FÖRSLAG TILL FORTSATT ARBETE	14
4.1 Sammanfattande bedömning	14
4.2 Förslag till fortsatta arbeten	15
5. REFERENSER	16

BILAGOR

- BILAGA 1 – Översikt av utrett alternativ på HH-inkoppling till Helsingborg C
- BILAGA 2 – HH-inkoppling, delsträcka Helsingborg C-Campus Helsingborg
- BILAGA 3 – HH-inkoppling, delsträcka Campus Helsingborg-Rönnowska hallen/ Brewski med Höger-vänster växling markerat
- BILAGA 4 - HH-inkoppling, delsträcka Rönnowska hallen/ Brewski-Helsingborg hamn/vågbrytaren

1. INLEDNING

Inom projektet *Ett sammanhängande transportsystem i Greater Copenhagen* tas det fram en dansk-svensk gemensam bild av tågtrafikens utveckling i Greater Copenhagen. Denna PM som är kopplat till projektet beskriver ett tidigare framtaget alternativ på inkoppling av HH-persontågstunnel till Helsingborg C.

1.1 BAKGRUND

Region Skåne har tillsammans med nio andra partners beviljats stöd ur Interregprogrammet för Öresund-Kattegatt-Skagerack för det gemensamma projektet *Ett sammanhängande transportsystem i Greater Copenhagen*. Greater Copenhagen omfattar geografiskt Skåne, Halland och Själland med öar. Det övergripande målet med projektet är att främja tillgängligheten med hållbara transportformer inom Greater Copenhagen och stärka regionen som knutpunkt inom det transeuropeiska transportnätverket TEN-T.

Projektet består av tre delprojekt, varav ett delprojekt handlar om strategiska scenarier för tågtrafiken 2030–2050 i Greater Copenhagen. Detta uppdrag ingår i detta delprojekt. Syftet med delprojektet är att identifiera strategiska möjligheter för tågtrafiken i Greater Copenhagen. Målet är en gemensam dansk-svensk bild av hur den framtida tågtrafiken i Greater Copenhagen ska utvecklas. Resultatet av delprojektet ska bli en dansk-svensk "Systemplan 2050" för järnvägssystemet i Greater Copenhagen.

Föreliggande PM utgör en del i projektet "Knutpunktskapacitet 2050 i Greater Copenhagen" som syftar till att säkerställa att knutpunkter har tillräcklig kapacitet för utökad tågtrafik 2050. Fokus för projektet är København, Malmö och Helsingborg som är utpekade knutpunkter. Projektet omfattar att utreda alternativa fysiska stationsutformningar och deras genomförbarhet som säkrar att knutpunkten kan hantera trafiken 2050. Det omfattar också att fördjupa principerna för framtida trafikering med fjärrtåg och regionaltåg på varje knutpunkt genom olika alternativ.

1.2 SYFTE

Fokus i detta PM har varit att utreda och bedöma ett tidigare framtaget alternativ på inkoppling av en persontågstunnel på Helsingborg C (hädanefter HH-inkoppling) utifrån bland annat spårgeometri och byggbarhet. Inkopplingsalternativet anses potentiellt kunna utgöra linjedragningen i Helsingborg för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør (hädanefter HH-förbindelsen). Arbetet utgår ifrån linjedragningen som utformades i samband med projektet ÅVS Västkustbanan del 2 från år 2018.

1.3 FÖRUTSÄTTNINGAR

En generell utgångspunkt har varit att det utredda alternativet ska beakta och förhålla sig till befintlig järnvägsanläggning. Vidare förutsätts också att alternativet har så begränsad påverkan som möjligt på befintligt landskap då denna linjedragning sträcker sig i centrala Helsingborg. Den spårgeometriska

dimensioneringen av banan skall uppfylla befintliga svenska krav. Sträckan antas trafikeras enbart av persontåg.

En annan generell utgångspunkt är att då Danmark har högertrafik och Sverige vänstertrafik i järnvägssystemet, krävs en höger/vänster-växling innan spårlinjen når Helsingborgs centralstation.

2. PÅGÅENDE UTREDNINGAR

Kapitlet inleds med en kort beskrivning om HH-förbindelsen. Avslutningsvis redogörs kort utredningar som pågår eller nyligen avslutats som anses ha betydande relevans för HH-förbindelsen.

2.1 ALLMÄNT OM FÖRBINDELSEN HELSINGBORG OCH HELSINGØR (HH-FÖRBINDELSEN)

En HH-förbindelse har under flera decennier varit i fokus. Förbindelsen som diskuteras och utretts i olika omgångar omfattar både väg- och järnväg¹, se Figur 2.

Det bedöms att en fast förbindelse i den norra delen av Öresund skulle bidra till att binda ihop Öresundsregionen ytterligare, vilket innebär bland annat ökad konkurrenskraft för hela Skandinavien². Vidare skulle det även kunna bidra till att avlasta Öresundsbron avseende persontrafik för både väg och järnväg. För godstrafiken skulle det särskilt innebära att mer kan köras med järnvägstransporter via bron mellan Malmö och Köpenhamn³. Sammantaget skulle en HH-förbindelse därmed bidra till ökad redundans och minskad sårbarhet i trafiksystemet över Öresund⁴.

2.1.1 Aktuellt planeringsläge

Det har ännu inte tagits något beslut om en ny HH-förbindelse ska byggas. Det pågår emellertid utredningar kring förbindelsen, bland annat genomförs under åren 2018–2020 en statlig dansk-svensk utredning som ska utgöra grund för vidare diskussion och eventuella beslut. I avsnitten 2.2-2.3 redogörs en kort sammanfattning av utredningar som anses ha stor relevans för HH-förbindelsen och antingen pågår eller relativt nyligen avslutats. Det kan dock förekomma andra utredningar som pågår eller nyligen genomförts och som kan vara av relevans men av olika bidragande anledningar inte lyfts i föreliggande PM.

2.1.2 Stationer

På den svenska sidan är det framför allt tre stationer som kan bli påverkade av en eventuell framtida HH-förbindelse och därmed anses relevanta att omnämna i denna rapport.

En station är Helsingborg C som ligger i centrala Helsingborg, se Figur 1. Här sammanstrålas flera transportslag (tåg, buss, båt), vilket gör stationen till en vital start- och målpunkt i transportsystemet och ett kommunikationsnav i Helsingborg. Järnvägsmässigt ombesörjer Helsingborg C för närvarande snabbtåg, Öresundståg (regionaltåg) och Pågatåg (lokaltåg). Helsingborg C trafikeras i stor omfattning av tåg söderifrån som vänder vid stationen. En

¹ (Ramböll, 2018)

² (HH-gruppen, 2020)

³ Ibid

⁴ (Trafikverket, 2020)

bidragande förklaring till det är att resandeunderlaget är större söderut men också den begränsade kapaciteten norrut⁵.

Maria station är en station i Helsingborgs norra del och längs med Västkostbanan⁶, se Figur 1. Stationen utgör idag pendlarstation som binder samman Helsingborgs norra och centrala delar. På Maria station stannar idag Pågatåg. Stationen är för närvarande i fokus för utbyggnad då Västkostbanans delsträcka Ängelholm-Maria under åren 2020–2023 ska byggas ut till dubbelspår⁷.

Den tredje stationen är Ramlösa station som ligger i Helsingborgs södra del. Vid stationen möts tre banor: Västkostbanan, Skånebanan och Rååbanan⁸. Stationen utgör pendlarstation och knutpunkt för kollektivtrafiken i Helsingborgs södra del, här sammanstrålas bland annat busstrafik (regional- och lokalbussar) och tågtrafik.



Figur 1. Översikt av järnvägsstationerna i Helsingborg, Helsingborgs stad, 2015. Kompletterad med platsangivelser.

2.2 TEKNISK UTREDNING AV HH-FÖRBINDELSE

Under åren 2018–2020 genomförs en teknisk utredning av en HH-förbindelse⁹, se Figur 2. Utredningen baserades på de järnvägs- och vägtunnlar som presenterades i den så kallade IBU-rapporten från år 2010¹⁰. Järnvägstunneln som omfattades i utredningsarbetet sträcker sig från centrala Helsingborg, genom sundet till centrala Helsingør. Totalt beräknas

⁵ (Trafikverket, 2016)

⁶ Ibid

⁷ (Trafikverket, 2018)

⁸ (Helsingborgs stad, 2015)

⁹ (Trafikverket, 2020)

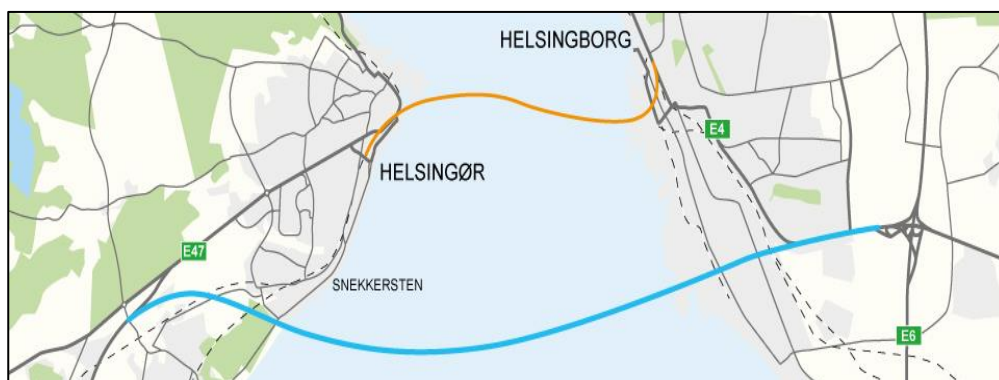
¹⁰ (Ramböll-COWI, 2010)

tunneln till cirka 9,5 kilometer. Sträckan för den utredda vägtunneln går söder om Helsingborg och Helsingør och beräknas bli cirka 11,8 kilometer lång.

Syftet med den tekniska utredningen var att bedöma byggbarheten utifrån gällande lagstiftning och säkerställa att dessa uppfyller befintliga standarder avseende dimensionering av säkerhetsföreskrifter för tunnlar.

I samband med utredningen av HH-förbindelse har det även gjorts en utredning av en järnvägstunnel mellan Helsingborg C och Maria station. Utredda sträckan beräknas till cirka 4,2 kilometer. Utredningen genomförs under åren 2019–2020 och omfattar en bedömning av byggbarheten och grov kostnadsindikation (GKI)

När föreliggande rapport skrivs har den tekniska utredningen ännu inte publicerats.



Figur 2. HH-förbindelsen med järnvägstunnel (orange linje) och vägtunnel (blå linje), Trafikverket, 2020

2.3 FÖRDJUPAD ÅTGÄRDSVALSSTUDIE VÄSTKUSTBANAN, MARIA STATION – HELSINGBORG C

Den fördjupade åtgärdsvalsstudien (ÅVS) för Maria station-Helsingborg C omfattade att göra en fördjupad analys av en ombyggnad till dubbelspår mellan Maria station och Helsingborg C¹¹. Utredningen genomfördes åren 2014–2016. Syftet var att beskriva och bedöma olika alternativa åtgärder enligt Trafikverkets arbetsstrategi, den så kallade fyrstegsprincipen. Åtgärderna som studerades var steg, 2-, 3- och 4-åtgärder. Angående steg 1-åtgärder så studerades det i tidigare utredningar. Åtgärdsalternativen som studerades var;

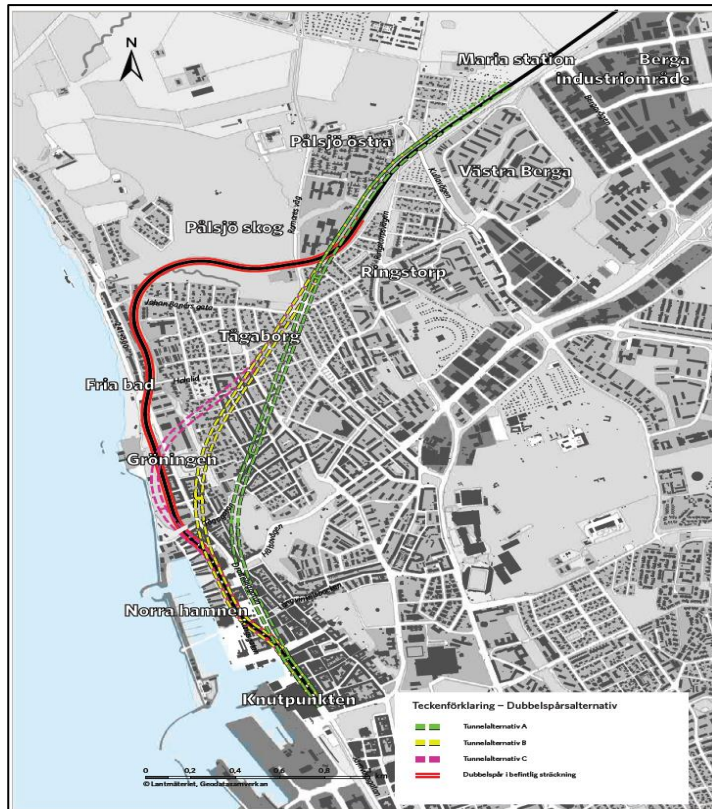
- Utveckling av befintligt spår.
- Dubbelspårutbyggnad i befintlig sträckning.
- Dubbelspår i ny tunnel.

Angående dubbelspår i ny tunnel studerades tre olika sträckningar, se Figur 3. Gemensamt för samtliga alternativ är att tunnelbormaskin (TBM) eller mekanisk schaktning för tunneldrivning föreslås tillämpas.

Åtgärdsvalsstudien gav kunskap om vad det innebär att bygga dubbelspår på Väst kustbanan mellan Maria station och Helsingborg C. Dubbelspår på

¹¹ (Trafikverket, 2016)

sträckan är av betydande vikt då bland annat det är sista delen med enkelspår längs hela Västkustbanan Göteborg-Malmö. Men bygget är samtidigt en utmaning då området är i urban miljö¹². För att minska påverkan på staden och tågtrafiken under byggtiden, och samtidigt förbereda för en eventuell HH-förbindelse, studerades alternativ där Helsingborg C byggs ut i samband med Västkustbanan i en ÄVS del 2, 2018¹³.



Figur 3. Alternativa spårdragningar för en dubbelspårutbyggnad. Källa: Trafikverket, 2016, figur 4-7.

¹² Ibid

¹³ (Sweco, 2018)

3. SAMMANKOPPLING AV VÄSTKUSTBANAN OCH HH-FÖRBINDELSEN

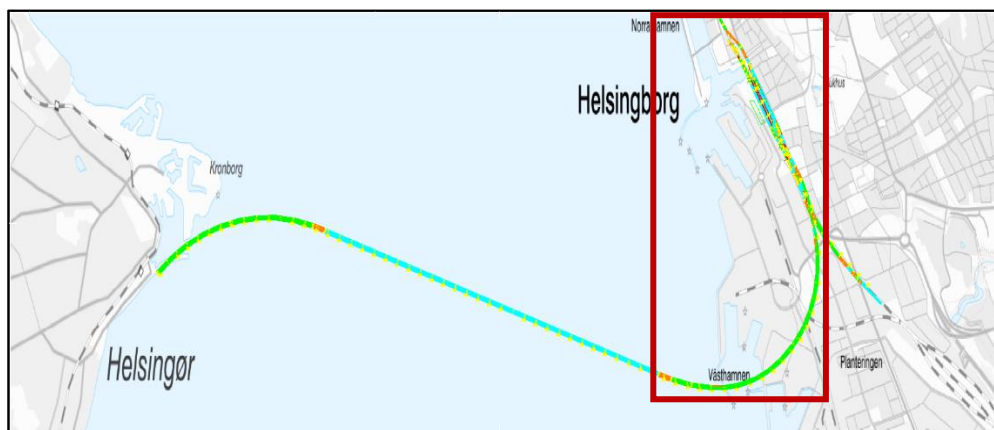
I detta kapitel redovisas det utredda alternativet på HH-inkoppling.

3.1 HH-INKOPPLINGEN - ÖVERSIKT

Den utredda HH-inkopplingen (plan och profil) sträcker sig mellan Helsingborg C/Knutpunkten (längdsektion cirka km 243+600) till strax utanför vågbrytaren/ Helsingborgs hamn (längdsektion cirka km 246+1000), för att sedan sträcka sig mot Helsingør, se inrutade område i Figur 4.

Det utredda alternativet utgörs av bland annat två spår "HH-Malmöleden" och "HH-längs campus", se Figur 5. Vidare föreslås en kompletterande plattform vid Helsingborg C med två nya plattformsspår (spår 5–6) som ansluter till antingen HH-längs campus eller Västskustbanan, se Figur 5. Den kompletterande plattformen föreslås ligga på ett djup av cirka minus 7-8 RÖK med viss lutning (cirka 10 promille)¹⁴. Plattformslängden föreslås vara liknande som anges i den så kallade IBU-rapporten "Fast HH-förbindelse – tekniske analyser" och för att uppnå samma funktionalitet som på befintliga plattformar, det vill säga cirka 330 meter¹⁵.

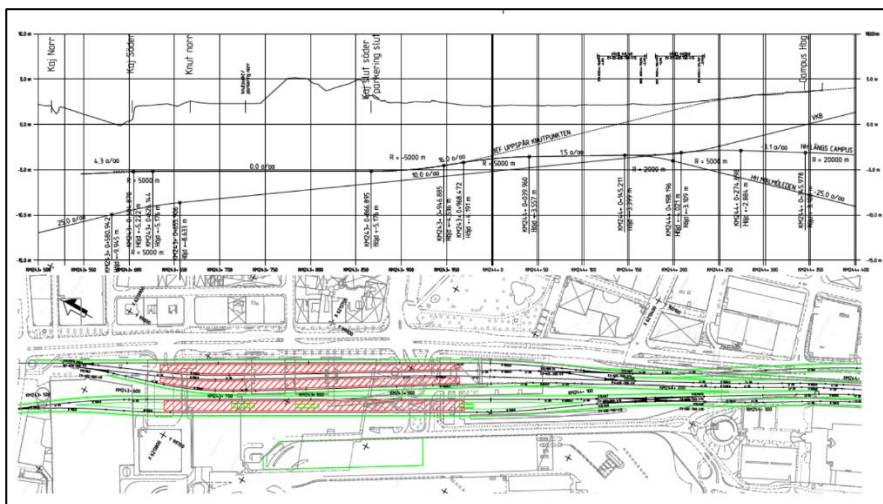
Angående HH-Malmöleden så antas den sträcka sig och ansluta till en av de befintliga plattformarna (spår 1 och 2), se Figur 5. Även Västskustbanan har fortsatt anslutning till befintliga plattformar. Rent generellt innebär alternativet vissa förändringar till Västskustbanan avseende koppling och sträckning, bland annat sker en växling för befintliga plattformsspår till banan något längre söderut (längdsektion cirka km 244+500). Vidare beräknas lutningen för spåren som går upp mot Västskustbanan till cirka 25 promille, vilket är detsamma som för befintliga sträckning mot, se Figur 5.



Figur 4. Översikt av utrett alternativ på HH-inkoppling till Helsingborg C. Sträckan utanför rutan är inte studerad i plan eller profil utan ska ses som möjlig sträckning vidare mot Helsingør. I bilaga 1 finns en förstord kartversion.

¹⁴ Det finns redan plattformar i Sverige som har viss lutning varav plattformarna på Malmö C nedre är ett exempel.

¹⁵ (Ramböll-COWI, 2010)



Figur 5. HH-inkoppling, delsträcka Helsingborg C-Campus Helsingborg. I bilaga 2 finns en förstorad ritningsversion.

3.2 TUNNEL

I det utredda alternativet föreslås att majoriteten av sträckan förläggs i tunnel för att begränsa intrånget och påverkan i det urbana landskapet och de befintligheter som finns. Detta innebär att både HH-Malmöleden och HH-längs campus förläggs i tunnel vid längdsektion cirka km 244+100-km 244+300 (ungefär vid campusområdet), se Figur 5. Tunnelbormaskin (TBM) med betonglining antas som det mest lämpliga valet för huvuddelen av tunneln. Vidare antas tunneldimensionerna vara liknande de som anges i IBU-rapporten, det vill säga cirka 8 meter för den inre diametern och cirka 9 meter för den yttre diametern¹⁶. Lutningsmässigt medför alternativet att det kommer vara cirka 25 promille vid vissa sektioner, vilket är det maximala giltiga lutning för persontrafik inom befintliga svenska regelverk¹⁷. Detta gäller både för HH-Malmöleden och HH-campus, se Figur 6, Figur 7 och Figur 8.

Tunneln går som djupast cirka 50 meter under havsnivån strax utanför Helsingborgs hamn/vågbrytaren. Den utredda linjedragningen innebär en profil som ligger mycket nära havsbotten på den delen i Öresund utanför Helsingborg där det är som djupast. Detta är byggtkniskt utmanande och behöver studeras vidare i fortsatta utredningar.

Den breda sektionen med som mest fem spår parallellt utmed Västkustbanan, HH-Malmöleden och HH-längs campus söder om Helsingborg C, kombinerat med att tunnlarna ligger nära markytan och krav på att Västkustbanan skall vara driftsatt, gör att sträckan under Knutpunkten (längdsektion cirka km 243+600) och fram till längdsektion cirka km 244+550 kommer behöva utföras som en eller flera Cut&Cover-tunnlar. Den trånga sektionen i urban gatu- och spårmiljö innebär många olika tidsberoende deletapper och omfattande temporära stödkonstruktioner, se Figur 6 och Figur 7.

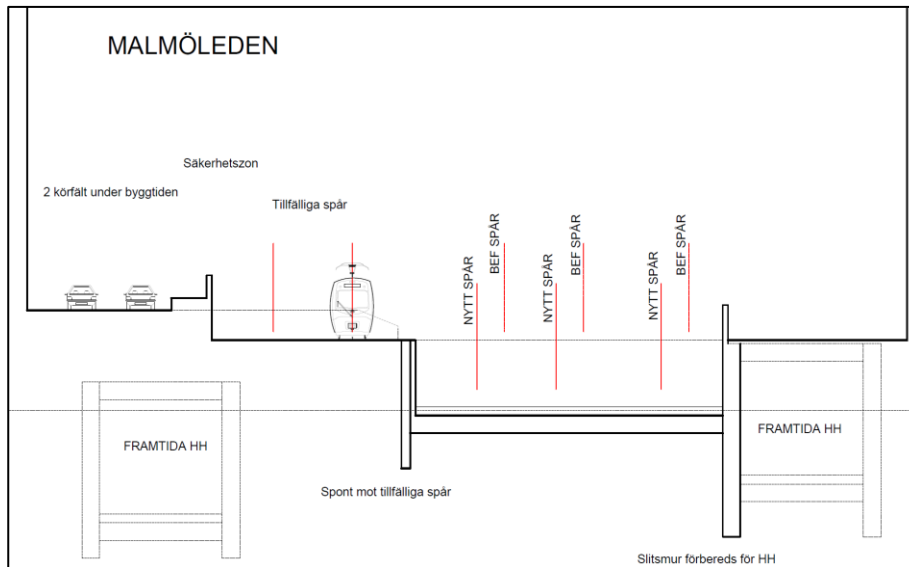
Höger/vänsterväxlingen är i föreliggande utformning förlagd på land kring längdsektion cirka km 244+700. Det geografiska läget innebär med den

¹⁶ (Ramböll-COWI, 2010)

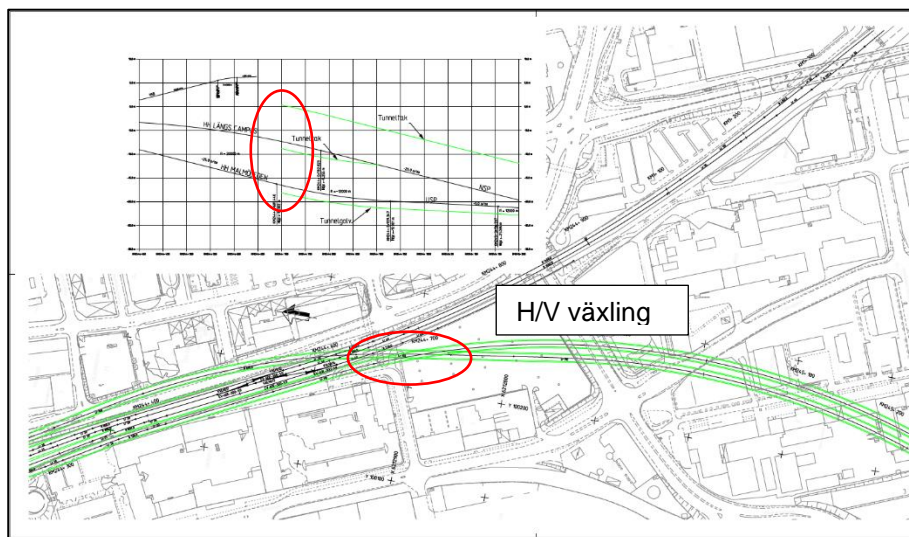
¹⁷ (Trafikverket, 2015)

utredna spårprofilen att bergtäckningen mellan tunneltak och korsande tunnelgolv endast är några få meter, se Figur 9. Efter höger/vänster-växlingen lyfts profilen för HH-Malmöleden så att nå samma nivå som HH-längs campus, se Figur 7 och Figur 9.

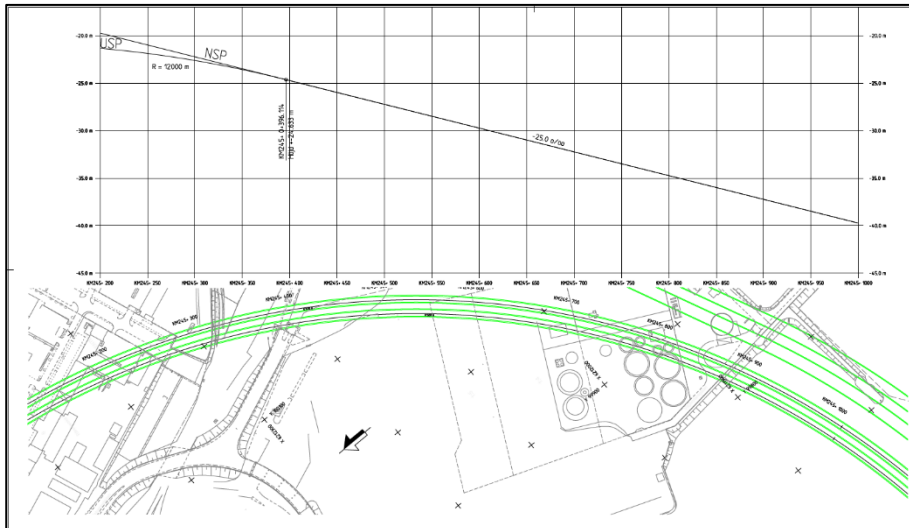
Åtgärder för att klara byggbarhet är kopplat till byggteknik såsom TBM eller Cut&Cover av de aktuella delarna av tunnelarna, vilket behöver detaljstuderas under nästkommande utredningsskeden.



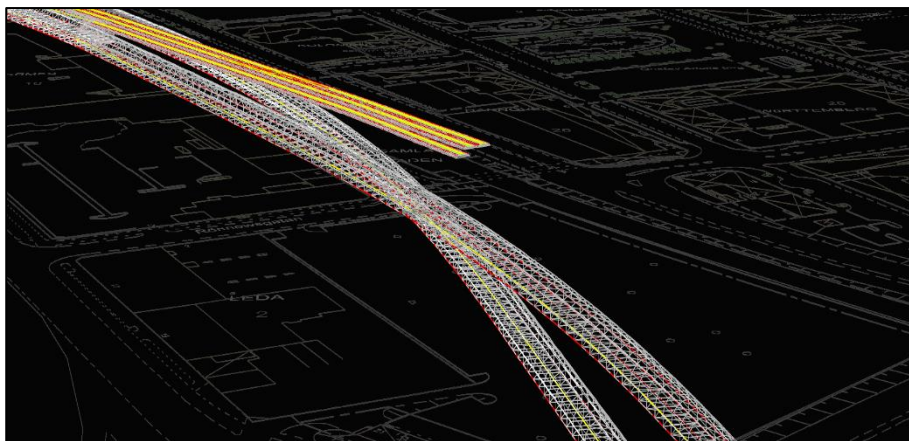
Figur 6. Principskiss på byggetapper för HH-inkoppling med tågtrafik på tillfälligt spår. Källa: Helsingborgs stad, 2020.



Figur 7. HH-inkoppling, delsträcka Campus Helsingborg- Rönnowska hallen/ Brewski med Höger-vänster växling markerat. I bilaga 3 finns en förstorad ritningsversion.



Figur 8. HH-inkoppling, delsträcka Rönnowska hallen/ Brewski-Helsingborg hamn/vågbrytaren. I bilaga 4 finns en förstörd ritningsversion.



Figur 9. HH-inkoppling, principskiss av korsningspunkten (längdsektion ca km 244+700) där tunnelarna korsar varandra.

4. SLUTSATSER OCH FÖRSLAG TILL FORTSATT ARBETE

I följande kapitel redogörs en sammanfattande bedömning av HH-inkopplingsalternativet, följt av förslag på fortsatta arbeten.

4.1 SAMMANFATTANDE BEDÖMNING

Den utredda HH-inkopplingen i Helsingborg bedöms vara genomförbar både plan- och profilmässigt. Båda spåren HH-Malmöleden och HH-längs campus bedöms uppfylla de befintliga spårkrav som gäller för persontågstrafik. Hastighetsmässigt bedöms utformningen och dess spårgeometri kunna tillåta hastigheter på över 100km/h.

Byggnadsmässigt är utredningsalternativet genomförbart om än komplicerat med många beroenden, och behöver samordnas med befintlig urban infrastruktur. Skulle det väljas göras justeringar i profil kan det komma innebära också vissa justeringar i plan för något av spåren. Vidare kommer Cut&Cover-teknik med omfattande stödkonstruktioner krävas i HH-Malmöleden, HH-längs campus och Västkustbanan för att medge pågående spårtrafik, vägtrafik, färjetrafik och nyttjande av campusanläggning och verksamheter i och kring Knutpunkten.

Nya plattformar under Knutpunkten kommer innebära omfattande rivnings- och/eller avväxlingsarbeten med grundförstärkningar i trånga utrymmen. Dessa kommer påverka byggnadens användning och påverkan på hyresgäster med buller, vibrationer och luftkvalitet under flera år, om verksamheter skall fortgå under byggtid.

Gällande spårsträckningen har det identifierats två större kritiska punkter med denna linjedragning:

- Startgrop/mottagningsgrop för TBM-maskin behöver troligen utföras väster om korsningspunkten (längdsektion cirka km 244+700) för höger/vänster växling. Detta då tunneltaket och tunnelgolv har väldigt litet byggavstånd som försvårar en TBM-drivning förbi punkten. I nuläget bedöms det att en Cut&Cover-teknik behöver tillämpas förbi korsningspunkten till längdsektion cirka km 244+800. Schaktdjupet bedöms bli cirka 30 meter som mest.
- Linjedragningen medför låg bergtäckning cirka 2 kilometer utanför vågbrytaren/Helsingborgs hamn i Öresund, med stor risk för genomslag till havsbotten vid tunneldrivning. En rapport som SGU tagit fram (arbetsmaterial) visar att bergnivån kan ligga på cirka minus 50 kring längdsektion cirka km 246+700. Detta innebär att TBM behöver drivas i jordlager där täckning till havsbotten endast skulle vara 10–15 meter. För att minska denna risk skulle profilen behöva sänkas, det skulle dock förmodligen medföra justering av sträckningen i plan för tunnlarna för att klara maxlutning av spåren upp till Helsingborg C. Lämpligaste tekniska utformning och linjedragning bör utredas vidare, där även markförstärkande åtgärder i havsbotten kan beaktas.

4.2 FÖRSLAG TILL FORTSATTA ARBETEN

Under utredningen har ett antal områden identifierats där det rekommenderas att fortsätta utredningar och arbeten genomförs i ett eventuellt senare utredningsskede.

- Detaljstudera byggtekniken vid korsningspunkten för höger/vänster-växling för HH-tunnlarna.
- Undersöka närmare bergtäckningen för föreslagen tunnelprofil i Öresund och särskilt under djupaste läget utanför vågbrytaren.
- Studera en helhetslösning, det vill säga komplettera HH-inkopplingen (både plan och profil) i föreliggande studie så den sträcker sig till Helsingør respektive ansluter mot Väst kustbanan i den kommande lokaliseringstudien för delen Maria-Helsingborg C. Detta för att kunna få en ännu tydligare uppfattning om vilka möjligheter och utmaningar föreliggande linjedragning för med sig inom frågor såsom:
 - o Anslutning till befintlig station i Helsingborg.
 - o Utformning för järnvägssträckan Helsingborg-Maria utifrån bedömda framtida trafikeringsbehov från Väst kustbanan och en möjlig HH-förbindelse.
 - o Att bygga HH-förbindelsen med så liten omgivningspåverkan som möjligt.

5. REFERENSER

- Helsingborgs stad. (2015). *Helsingborgs stads underlag till Sverigeförhandlingen, 2015-10-01.*
- HH-gruppen. (2020). *Väg- och tågtunnel Helsingborg – Helsingør - Ett lönsamt projekt som skapar riktiga jobb och stärkt nationell beredskap.*
- Ramböll. (2018). *Bilateral studie över HH-förbindelsens utredningar, 2018-08-31.*
- Ramböll-COWI. (2010). *Fast HH-förbindelse – tekniske analyser.*
- Sweco. (2018). *Åtgärdsvalsstudie - Västkustbanan, delen Maria-Helsingborg del 2.*
- Trafikverket. (2015). *Banöverbyggnad - Spårgeometri Krav på spårets geometri vid nybyggnad, reinvestering/upprustning, underhåll och drift (TDOK 2014:0075).*
- Trafikverket. (2016). *Fördjupad åtgärdsvalsstudie – Västkustbanan - Maria Station - Helsingborg.*
- Trafikverket. (2018). *Dubbelspår Ängelholm-Helsingborg, Romares väg: Helsingborgs kommun och Ängelholms kommun, Skåne län, Järnvägsplansbeskrivning, 2018-06-18.*
- Trafikverket. (2020). *En fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg, Teknisk utredning, 2021-01-18.*

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi verkar på våra lokala marknader med stöd av global expertis. Som tekniska experter och strategiska rådgivare har vi tillgång till ingenjörer, tekniker, naturvetare, planerare, utredare och miljöspecialister liksom professionella projektörer, konstruktörer och projektledare. Vi erbjuder hållbara lösningar inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Med drygt 39 000 medarbetare på 500 kontor i 40 länder medverkar vi till en hållbar samhällsutveckling. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare. wsp.com

WSP Sverige AB
Box 574
201 25 Malmö
Besök: Jungmansgatan 10

T: +46 10 7225000
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
wsp.com

