

Samlad effektbedömning

Maria - Helsingborg C, dubbelspår, JSY1814



Objektnummer: JSY1814, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Brümmer Lars, PLSörv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-05-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Brümmer Lars, PLSörv

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>

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

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomis lönsamhet

- 2.1 Samhällsekonomiska nyttor
- 2.2 Samhällsekonomiska utgifter
- 2.3 Samhällsekonomis sammanvägning
- 2.4 Samhällsekonomisk bedömning

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

- 4.1 Precisering av funktionsmålet
- 4.2 Precisering av hänsynsmålet
- 4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Referenser

Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I en SEB analyseras hur en åtgärd bidrar till detta mål. Först identifieras åtgärdens förväntade effekter och sedan analyseras dessa i en (1) samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys; (2) en fördelningsanalys och (3) en analys av hur åtgärden bidrar till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål.

Effektberäkningar och effektbedömningar görs genom att jämföra ett "utredningsalternativ" i vilket åtgärden genomförs med ett "jämförelsealternativ" i vilket åtgärden inte genomförs. För att rättvisande kunna jämföra två åtgärder som analyseras i olika SEB:ar, måste likvärdiga jämförelsealternativ användas i de båda SEB:arna. För att åstadkomma denna jämförbarhet, har Trafikverket riktlinjer om att SEB:ar ska utgå ifrån aktuell basprognos och kalkylförutsättningar i ASEK-rapporten.

För att bedöma en åtgärds samhällsekonomiska lönsamhet beräknas en indikator som kallas för nettonuvärde (NNV):

$$\text{NNV} = \text{Samhällsekonomisk nytta} - \text{Utgifter}$$

där, $\text{Utgifter} = \text{Investeringskostnad} + \text{Kostnad för drift och underhåll}$

För att på ett bra sätt kunna rangordna olika åtgärder beräknas nettonuvärdeskvoten (NNK), som visar samhällsekonomisk lönsamhet per satsad skattekrona:

$$\text{NNK} = \text{NNV} / \text{Utgifter}$$

Lönsamhetsbedömningen av en åtgärd tar hänsyn till både beräknade och ej beräknade effekter. Vissa effekter är svåra att kvantifiera eller värdera i monetära termer och beskrivs därför enbart i ord och bedöms kvalitativt på skalan förbättring, försumbar eller försämring. Lönsamhetsbedömningen tar även hänsyn till graden av osäkerheter i en SEB. Dessa studeras med hjälp av känslighetsanalyser som undersöker om den sammanvägda bedömningen påverkas om vissa kalkylförutsättningar ändras. I enskilda fall, om åtgärden utgör en deletapp av en större åtgärd, görs en systemanalys.

En åtgärd kan sammantaget bedömas:

- * Robust lönsam
- * Robust olönsam
- * Lönsam
- * Olönsam
- * Nära noll ($-0,1 < \text{NNK} < 0,1$)
- * Svårbedömd (relativt stora och osäkra "ej beräknade effekter" bedöms kunna ändra lönsamhetsbedömningen)

För att belysa en åtgärds kostnadseffektivitet i flera dimensioner, beräknas nyttoutgiftskvoter (NUK), som visar samhällsekonomisk nytta per satsad skattekrona uppdelat på enskilda nyttoposter:

$$\text{NUK} = (\text{Samhällsekonomisk nytta}) / \text{Utgifter}$$

NUK för de olika nyttoposterna kan summeras till en total nytta per satsad krona, vilket inte är möjligt med måttet NNK. NUK skiljer sig också genom att gränsen för lönsam eller olönsam går vid 1 istället för 0, dvs $\text{NUK} = \text{NNK} + 1$.

De samhällsekonomiska indikatorerna och lönsamhetsbedömningen tar inte hänsyn till hur positiva och negativa nyttor fördelar sig på olika grupper i samhället. Samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen kompletteras därför med en fördelningsanalys.

Målanalysen baseras på samma effekter som den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen men analyserar dessa i relation till preciseringar av funktions- respektive hänsynsmålet.

En fullständig redogörelse för samhällsekonomiska beräkningskonventioner finns i ASEK 8.0. Läs även mer i avsnitt "Trafikprognoser: Förklarat på ett enkelt sätt" samt "Samhällsekonomi: förklarat på ett enklare sätt" [Trafikverkets hemsida](#).

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Skåne län och berör Helsingborg kommun.

Nuläge och brister

Västkustbanan, Lund och Göteborg, är i huvudsak dubbelspårig samt ingår i den europeiska godskorridoren ScanMed. Sträckan Maria-Helsingborg C är den sista enkelspåriga sträckan och har betydande brister i kapacitet till följd av en omfattande trafikering. Banan har en viktig funktion för gods- och persontrafik med kopplingar till både Göteborg och vidare norrut mot Norge samt till och genom Danmark. Banan har även en viktig funktion för arbetspendling i stråket.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden omfattar en ny sträckning av ett dubbelspår mellan Maria station och Helsingborg C, en ny uppställningsbangård, ny serviceplattform och utbyggnad av Maria station. Objektet ska möjliggöra uppställning av fordon och att dessa både kan driftsättas och tas ur drift på Maria station. Resandeutbyte ska kunna genomföras samtidigt som genomgående tåg passerar Maria station.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med objektet är att säkerställa robust och effektiv trafikering genom dubbelspårsutbyggnad av den sista enkelspåriga sträckan på Västkustbanan.

Investeringskostnad

Kostnaden är 10034 mnkr i prisnivå 2023-06. Objektets redovisade investeringskostnad är exklusive signalkostnad. Signalåtgärder i detta objekt förutsätter en nationell samordning och finansiering. Nyttokostnadskalkylen har dock inkluderat tillkommande kostnader för utökad signalanläggning

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-8107 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,89
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust olönsam

Det har upptäckts fel i prognosmodellen Sampers som ger ett för högt resande med tåg, framförallt för långväga tjänsteresor, vilket innebär att de beräknade nyttorna i denna kalkyl kan vara överskattade. Läs mer på www.trafikverket.se/sampers.

Fördelningsanalys

Åtgärden innebär störst nytta för regionala resor (framförallt kommuner i nordvästra Skåne och södra Halland), men även förbättringar för nationella resor och internationella resor eftersom hela Väst kustbanan och kopplingen till Köpenhamn stärks. Kvinnor gynnas i något större utsträckning än män (ca 60% av resenärsnyttorna tillfaller kvinnor).

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden innebär övervägande positiva effekter för både funktionsmålet och hänsynsmålet. Ökad kapacitet i järnvägsnätet bidrar till förbättrad tillgänglighet och järnväg i tunnel ger positiva trafiksäkerhetseffekter, minskat buller och minskade barriäreffekter.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt. NUK indikerar att det finns konflikter mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Nyttoutgiftskvoten för hänsynsmålet är underskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

Planeringsläge

Objektet ingår i Nationell plan för transportsystemet 2022–2033 och samlad effektbedömning tas fram inom åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2026–2037. Åtgärden medfinansieras av kommunen. Åtgärden samverkar med övriga åtgärder som ökar trafikeringen på Södra stambanan, bl. a. planerat dubbelspår Lund-Hässleholm, vilka kommer gynnas av högre framkomlighet. Inom ramen för åtgärdsplaneringen föreslås även två förbigångsspår runt Hässleholm (JSY2206).

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil, regionalt	Viss ökning av reskostnader vilket kan förklaras av ändrade ruttval.	0,30 mnkr/år	-6,2
Restid	Huvudsakligen beräknad effekt, men bussutbudet är detsamma i både JA och UA. Det kan innebära att bussutbudet i anslutning till Maria är överskattat i JA, vilket i sin tur innebär att de beräknade restidsförbättringarna är underskattade. Effekten bedöms dock vara försumbar.		Försumbart
Restid kollektivtrafik, regionalt	Förbättring till följd av utökad tågtrafik och kortare restider.	-379 kptim/år	1253
Restid personbil, regionalt	Viss minskning av restider eftersom trängseln i vägtrafiksystemet minskar i och med överflyttning från vägtrafik till kollektivtrafik.	-42 kptim/år	131
Restid tåg, långväga	Förbättring huvudsakligen till följd av kortare restider, men även utökad tågtrafik.	-251 kptim/år	1215
Restidsosäkerhet och förseningar	I och med att vägsystemet avlastas något ökar robustheten i trafiksystemet och restidsosäkerheten minskar för vägtrafikanter. Ökad kapacitet mellan Maria och Helsingborg kan medföra mindre risk för förseningar för tågresenärer, samtidigt ökar trafiken något på andra banor.		Försumbart
Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning	God stationsutformning och bytespunkt vid Maria station kan förbättra funktionshinder tillgänglighet.		Förbättring

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Objektnummer: JSY1814, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Brümmer Lars, PLSörv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Vägavgifter/vägs katt personbil	Marginell förändring, förklaras av små förändringar på resandet över Öresundsbron.	0 mnkr/år	0,38

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningar	I och med viss överflyttning från bil till kollektivtrafik avlastas vägnätet och risken för förseningar minskar, men effekten är i sammanhanget liten.		Försumbart
Godstidskostnad väg	Marginell påverkan, avrundas till noll.	0 mnkr/år	0,02
Reskostnad personbil yrkestrafik	Viss ökning av reskostnad till följd av förändrade ruttval.	0 mnkr/år	-0,87
Restid lastbil	Ingen påverkan.	0 kptim/år	0
Restid personbil yrkestrafik	Viss förbättring. Överflyttning av persontrafik från vägtrafik till kollektivtrafik ger minskad trängsel i vägsystemet.	-2,9 kptim/år	23

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Banavgifter persontåg	Ökad tågtrafik ger högre banavgifter.	5,6 mnkr/år	-114
Biljettintäkter	Ökat resande med tåg ger högre biljettintäkter.	50 mnkr/år	1145
Fordonskostnader kollektivtrafik	Ökad tågtrafik ger högre fordonskostnader.	34 mnkr/år	-707
Moms på biljettintäkter	Ökade biljettintäkter ger högre momskostnader för operatörer.	2,8 mnkr/år	-65

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafikeringskostnader	Den nya uppställningsplatsen minskar tidsåtgång och körsträcka för de tåg som har start och slutpunkt i omloppen i Maria vilket minskar produktionskostnader persontågsoperatörerna. Å andra sidan är trafikutbudet för övrig kollektivtrafik (bussar) oförändrat jämfört med basprognosen och detsamma i JA och UA. Eftersom utbudet i basprognosen åtminstone delvis är anpassat till objektet kan det innebära att utbudet i JA är för omfattande och effekterna därför underskattade. Nettoeffekten är svårkvantifierad men bedöms innebära en förbättring.		Förbättring

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	Risken för obehörigt spårbeträdande och suicid minskar med tunnel. Plankorsning med Johan Banérs gata försvinner.		Förbättring
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Olyckskostnaden på väg minskar men ökar för tågtrafik. Nettoförändringen är ökade olyckor.	-2,2 mnkr/år	-48

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Marginell förändring, mängder avrundas till 0 i systemet.	0 ton/år	0,0063

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Objektnummer: JSY1814, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Brümmer Lars, PLSörv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Buller	Minskat buller eftersom tågtrafik i tunnel, samtidigt ökar antalet avgångar på andra bandelar. Nettoeffekten innebär en förbättring.		Förbättring
Kväveoxider	Viss minskning till följd av överflyttning av resor från personbil till kollektivtrafik.	-2,0 ton/år	0,30
Slitagepartiklar	Viss minskning till följd av överflyttning av resor från personbil till kollektivtrafik.	-1,0 ton/år	4,9

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Intrång - människor	Barriäreffekten elimineras med en tunnel. Plankorsning med Johan Banérs gata försvinner.		Förbättring
Växt- och djurlivseffekt	Barriäreffekten elimineras med en tunnel.		Förbättring
Övrig effekt	En tunnel innebär att mark frigörs och kan återställas och/eller nyttjas till annat.		Förbättring

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag"		

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Objektnummer: JSY1814, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Brümmer Lars, PLSörv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Höghöjdseffekter	Viss minskning av flygresor.	-279 ton/år	6,8

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	-13,87
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	0
Energianvändning (kwh/prognosår)	Oförändrad
Godsflöde (tonkm/prognosår)	0
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	-19,30
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	47,63

Klimatrelaterade effekter i det svenska trafiksystemet (tank-to-wheel)

Trafikverkets kalkyler baseras på en basprognos där klimatmålet till 2045 uppnås. Målet nås således redan i jämförelsealternativet, utan den åtgärd som här analyseras. Fram till 2045 kan dock åtgärden minska eller öka utsläppen av fossila klimatutsläpp och därigenom minska eller öka behovet av, och kostnaderna för, de klimatåtgärder som alternativt behövs för att nå klimatmålet (användning av biobränsle). Efter 2045 kan åtgärden bara bidra till att direkt påverka användningen av biobränsle eftersom de fossila bränslena då antas vara bortreglerade. För att beräkna åtgärdens klimatpolitiska nytta baseras den totala koldioxidvärderingen på förändringen av både fossila och biogena utsläpp (för mer information se kapitel 14 i ASEK-rapporten).

Förändring av fossila och biogena CO2-evivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	
Prognosår (kton)	-0,33
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-21,73

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-23,76
---	--------

* På grund av förväntad klimatpolitik är andelen fossila utsläpp för landbaserade transporter 0 % i prognosår 1 (2045) och 60-65 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065, då alla landbaserade transporter antas vara elektrifierade. För luft- och sjöfart förväntas andelen fossila utsläpp vara ca 25 % i prognosår 1 (2045) och ca 30-40 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065.

Klimatutsläpp– byggande och drift av infrastruktur (LCA-global)

Utredningsalternativ:

	Koldioxidutsläpp ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning GWh
Byggskede totalt	87490	236
Reinvestering per år	176	0,41
Drift och underhåll per år	19	0,72

Resultatet från klimatkalkylen kan inte adderas till den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen. Detta beror på att klimatkalkylen är baserad på livscykelanalys med globala systemgränser. Det innebär att klimatkalkylen presenterar utsläpp bokföringsmässigt utan hänsyn till att de medel som tilldelas den aktuella åtgärden i ett jämförelsealternativ istället hade använts till något annat som sannolikt också orsakar utsläpp.

Dessutom används i beräkningarna utsläppskoefficienter som speglar nuläget, vilket innebär att ingen hänsyn tas till att framtida produktion förväntas ge mindre klimatpåverkan.

I den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen fångas dock en viss värdering av bygg- och driftskedets utsläpp i åtgärdens utgifter, i den mån dessa utsläpp är prissatta via klimatpolitiska styrmedel. Metodutveckling pågår för att bättre koppla klimatkalkyler till samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser.

Övriga indikatorer

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Positiva effekter som förklaras av förbättrade restider med tåg. Ungefär hälften av nyttorna kommer från restid regionalt tågtrafik och knappt hälften av nyttorna från restid långväga tåg.	2593 mnkr	0,29
I och med att vägsystemet avlastas något ökar robustheten i trafiksystemet och restidsosäkerheten minskar för vägtrafikanter. God stationsutformning och bytespunkt vid Maria station kan även förbättra funktionshinder tillgänglighet. Men i jämförelse mot de resenärseffekterna som beräknas i Sampersanalysen är dessa effekter försumbar.	≈ 0	
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Små effekter på godstransporter. Viss positiv påverkan på restider för personbil yrkestrafik till följd av minskad trängsel i vägtrafiksystemet.	23 mnkr	0,00
Förseeningar och restidsförbättringar bedöms bli försumbara jämfört med beräknade effekter.	≈ 0	
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Positiv effekt för persontransportföretag i och med att biljettintäkter ökar mer än fordonskostnader.	259 mnkr	> 0,03
Kortare körsträcka till och från den nya uppställningsplatser ger lägre kostnader för tågoperatörer.	>	
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Olyckskostnaden på väg minskar men ökar för tågtrafik. Nettoförändringen är ökade olyckor.	-48 mnkr	> -0,01
Risken för obehörigt spårintrång och suicid minskar med tunnel. Plankorsning med Johan Banérs gata försvinner.	>	
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Förbättring till följd av överflyttning av resor från personbil till kollektivtrafik.	5,2 mnkr	> 0,00
Hälsa: Minskat buller eftersom tågtrafik i tunnel istället för ytläge.	>	
Natur- och Kulturmiljö: Minskad barriäreffekt för människor, djur och växter samt att mark frigörs ger en förbättring.	>	0,00
Klimat (höghöjdseffekter): Viss minskning av flygresor ger positiva (men små) effekter på utsläpp av klimatpåverkande gaser.	6,8 mnkr	
Klimat (övrigt):		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
Ökat tågresande ger högre banavgifter och momsintäkter medan minskad vägtrafik ger lägre intäkter från drivmedel och vägavgifter. Nettoeffekten är negativ.	-90 mnkr

Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-1790 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	958 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	0,1

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	8749 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	100 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	<
Drift- och underhållskostnad, beräknad	217 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	9065 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-8107 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,89
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust olönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

NNK betydligt lägre än -0,1 ger bedömningen "robust olönsam" (-0,1 är gräns mellan robust olönsam och olönsam enligt ASEK 8). Ej beräknade effekter bedöms ej vara så stora att de kan påverka denna bedömning.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Ett mindre modelltekniskt fel har upptäckts i basprognos 2024. Utan detta fel så hade de totala nyttorna för objektet varit ca 14% lägre.

Ej beräknade effekter:

Det finns både ej beräknade effekter som innebär en förbättring men även försämringar. Det är svårt att bedöma vilken av dessa grupper som är störst. Ej beräknade effekter har diskuterats tillsammans med representanter från Trafikverket och Helsingborgs kommun och kvalitén bedöms vara hög.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden har kopplingar till utbyggnad av ERTMS, trimningsåtgärder på Helsingborg C samt ny kandidat till plan Helsingborg C-Helsingborgs gbg/Ramlösa station, kapacitetsåtgärder (JSY2214).

3 Fördelningsanalys

Åtgärden innebär störst nytta för regionala resor (framförallt kommuner i nordvästra Skåne och södra Halland), men även förbättringar för nationella resor och internationella resor eftersom hela Väst kustbanan och kopplingen till Köpenhamn stärks. Kvinnor gynnas i något större utsträckning än män (ca 60% av resenärsnyttorna tillfaller kvinnor).

Beräkningarna för män/kvinnor kommer från Sampers regionala resor.

Generella fördelningsaspekter beskrivs i dokumentet Generella fördelningseffekter av åtgärder i transportsystemet på www.trafikverket.se

4 Bidrag till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål

4.1 Preciseringar av funktionsmålet

Medborgarnas tillgänglighet

Förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel

Kortare restider förbättrar medborgarnas tillgänglighet. Förutsättningar för att välja kollektivtrafik ökar.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Positiv, men i sammanhanget försumbar, påverkan på näringslivets tillgänglighet genom förbättrade restider.

Funktionshindrades tillgänglighet

God stationsutformning och bytespunkt vid Maria station kan förbättra funktionshindrades tillgänglighet.

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer

God stationsutformning och bytespunkt vid Maria station kan förbättra barns möjlighet att använda transportsystemet.

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle

Läs om trafikverkets jämställdhetsarbete på www.trafikverket.se samt läs om fördelningseffekter på www.trafikverket.se/seb

4.2 Preciseringar av hänsynsmålet

Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Förbättrad trafiksäkerhet, men de största effekterna av minskad risk för suicid och olyckor är inte kvantifierade eftersom effektsamband för tunnel saknas.

Utsläppen från den svenska transportsektorn ska minska med minst 70 procent år 2030 jämfört med 2010. År 2045 ska samhället vara klimatneutralt.

Minskade utsläpp av klimatpåverkande gaser till följd av överflyttning från andra färdmedel till tåg.

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Luftkvalitet

Viss överflyttning från väg- till kollektivtrafik ger lägre utsläpp av NO_x och slitagepartiklar och därmed förbättrad luftkvalitet.

Buller och vibrationer

Järnväg i tunnel istället för ytläge ger lägre buller. Kunskap om vibrationer saknas.

Landskap

Förbättringar för landskap, framförallt för att järnväg i tunnel istället för ytläge ger minskade barriärer för både människor och djur och växter samt frigör mark.

Vatten

Kunskap om påverkan på vatten saknas.

Material och kemiska produkter

Kunskap om material och kemiska produkter saknas.

Förorenade områden och masshantering

Kunskap om förorenade områden och masshantering saknas.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden innebär övervägande positiva effekter för både funktionsmålet och hänsynsmålet. Ökad kapacitet i järnvägsnätet bidrar till förbättrad tillgänglighet och järnväg i tunnel ger positiva trafiksäkerhetseffekter, minskat buller och minskade barriäreffekter.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt. NUK indikerar att det finns konflikter mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Nyttoutgiftskvoten för hänsynsmålet är underskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	>0,32
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	>0,00
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00262

Objektnummer: JSY1814, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Brümmer Lars, PLSörv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Maria - Helsingborg C, dubbelspår
Objekt-id	JSY1814
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Skåne
Kommun	Helsingborg
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Västkustbanan, Lund och Göteborg, är i huvudsak dubbelspårig samt ingår i den europeiska godskorridoren ScanMed. Sträckan Maria-Helsingborg C är den sista enkelspåriga sträckan och har betydande brister i kapacitet till följd av en omfattande trafikering. Banan har en viktig funktion för gods- och persontrafik med kopplingar till både Göteborg och vidare norrut mot Norge samt till och genom Danmark. Banan har även en viktig funktion för arbetspendling i stråket.

Enligt riksdagsbeslut från 1992–1993 ska Västkustbanans standard på lång sikt vara dubbelspår. Sträckan Maria–Helsingborg C består av en enkelspårig järnväg genom tunnel, tät bebyggelse och strandnära område och genom Pålsjö skog. Eftersom sträckan Ängelholm–Maria färdigställs till dubbelspår 2023–2024 återstår endast sträckan Maria–Helsingborg C som enkelspårig längs hela Västkustbanan Göteborg–Malmö. Denna sträcka blir då dimensionerande för stora delar av trafiken längs Västkustbanan. Kapacitetsutnyttjandet över dygnet ligger mycket nära gränsen för betydande brist och bristen är betydande under de två mest belastande timmarna, till följd av enkelspårdrift. Västkustbanan trafikeras av både fjärr-, regional- och lokaltåg där sträckan Maria-Helsingborg C är en flaskhals för hela stråket.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Banlängd	3,845 (mellan Maria Station och Knutpunkten/Helsingborg C)
Banstandard	Enkelspår, STH 90 km/h, lastprofil A

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Objektnummer: JSY1814, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Brümmer Lars, PLSörv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21



Samlad effektbedömning

Bantrafik	154 persontåg per dygn, ingen godstrafik (JA 2045)
Banflöde	6,8 miljoner resenärer per år, ingen godstrafik (JA 2045)

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden omfattar en ny sträckning av ett dubbelspår mellan Maria station och Helsingborg C, en ny uppställningsbangård, ny serviceplattform och utbyggnad av Maria station. Objektet ska möjliggöra uppställning av fordon och att dessa både kan driftsättas och tas ur drift på Maria station. Resandebyte ska kunna genomföras samtidigt som genomgående tåg passerar Maria station.

Åtgärden är beskriven som "Tunnelalternativ B" i åtgärdsvalsstudien

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	3,045 (Utbyggnad av nytt dubbelspår i ny tunnelsträckning mellan Maria Station och Knutpunkten/Helsingborg C 3045 m samt utbyggnad av Maria station med fyra långa spår och plattformsläge)
Banstandard	Dubbelspår, STH 160 km/h, lastprofil A.
Bantrafik	392 persontåg per dygn, ingen godstrafik (UA 2045)
Banflöde	9,0 miljoner resenärer per år, ingen godstrafik (UA 2045)

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med objektet är att säkerställa robust och effektiv trafikering genom dubbelspårsutbyggnad av den sista enkelspåriga sträckan på Västkustbanan.

En anpassning har gjorts för att möta Skånetrafikens önskan att merparten av tågen ska vända på Maria station. Sträckan ska ej trafikeras av godståg och ska därför ej dimensioneras för godstrafik. En framtida anslutning av en ny förbindelse mellan Helsingör och Helsingborg ska möjliggöras, utifrån beslutat inriktningsunderlag av svenska och danska staten. Åtgärden ger effekter ur ett systemperspektiv.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-08-13	2023-6	Underlagskalkyl (endast vid ÅVS/Funktionsutredning)	10034	3010	10034	3010

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	6	8749

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Tunnel innebär ökade drift- och underhållskostnader utöver de schablonvärden om ingår i Samkalkberäkningen.	Försämring
Underhållskostnad trafikberoende järnväg	Ökade kostnader till följd av utökad trafik.	-114
Underhållskostnad trafikberoende väg	Minskad biltrafik ger lägre underhållskostnader.	19
Underhållskostnad trafikberoende järnväg	Ökade underhållskostnader till följd av mer infrastruktur. Effekt för prognosår 1 anges inte i Bansek.	-121

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Reinvesteringar	Reinvesteringskostnader för tunnel ingår inte i kalkylen.	Försämring
Reinvesteringskostnad	Inbesparad JA-kostnad för bro vid Romares väg,	31
Reinvesteringskostnad	Positivt värde eftersom befintlig infrastruktur är förhållandevis gammal och i behov av reinvesteringar inom kort (1996 har antagits som anläggningsår).	47
Tillkommande investeringskostnad för signal i BCA	Tillkommande signalkostnad i UA, del av investeringskostnaden.	-178

Planeringsläge

Objektet ingår i Nationell plan för transportsystemet 2022–2033 och samlad effektbedömning tas fram inom åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2026–2037. Åtgärden medfinansieras av kommunen. Åtgärden samverkar med övriga åtgärder som ökar trafikeringen på Södra stambanan, bl. a. planerat dubbelspår Lund-Hässleholm, vilka kommer gynnas av högre framkomlighet. Inom ramen för åtgärdsplaneringen föreslås även två förbigångsspår runt Hässleholm (JSY2206).

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-06-10_v03
Avvikelse från prognos persontrafik	Nytt JA
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-06-10
Avvikelse från prognos godstrafik	Ingen avvikelse
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Ingen avvikelse.
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2034
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	6
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Sampers/Samkalk
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-09-06

Namn	Tillväxttal
Kollektivtrafik period 2045-2065, % per år	1,4
Kollektivtrafik period 2019-2045, % per år	1,5
Väg Personbil (Pb) period 2045-2065, % per år	0,83
Väg Gods (Pby, Lbu, Lbs) period 2045-2065, % per år	0,74
Väg Personbil (Pb) period 2019-2045, % per år	1,1
Väg Gods (Pby, Lbu, Lbs) period 2019-2045, % per år	1,3

Kommentar: Bansek har använts för att beräkna kostnader för drift, underhåll och reinvestering. Byggtid beräknad enligt underlag i ASEK8.

Objektnummer: JSY1814, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Brümmer Lars, PLSörv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21



Samlad effektbedömning

Läs mer om samhällsekonomi och trafikprognoser i följande dokument på [Trafikverkets hemsida](#):

Samhällsekonomisk analys - förklarat på ett enklare sätt

Trafikprognoser - förklarat på ett enklare sätt

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
8749 mnkr	316 mnkr	958 mnkr	-8107 mnkr	-0,89

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	12248	316	258	-12306	-0,98
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	8749	314	1669	-7394	-0,82
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	8749	319	252	-8816	-0,97
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	8749	316	1179	-7886	-0,87
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	8749	316	946	-8119	-0,90
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	8749	316	970	-8095	-0,89
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	8749	316	949	-8116	-0,90
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	8749	316	961	-8104	-0,89
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	8749	316	956	-8109	-0,89

Kommentar:

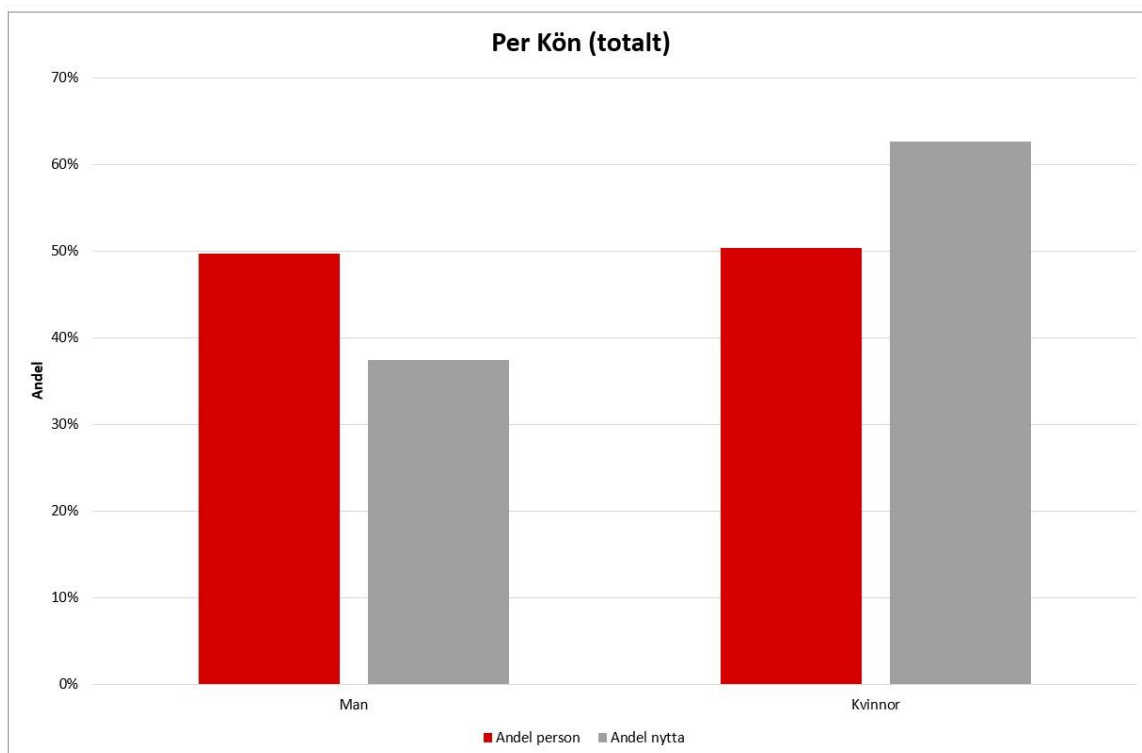
Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		
Känslighetsanalys för åtgärdens effekter som del i trafiksystemet		

Kommentar: Åtgärden har kopplingar till utbyggnad av ERTMS, trimningsåtgärder på Helsingborg C samt ny kandidat till plan Helsingborg C-Helsingborgs gbg/Ramlösa station, kapacitetsåtgärder (JSY2214).

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys



Resultat fördelning konsumentöverskott kvinnor/män.

Referenser

Referenser

Namn/beskrivning

Bansek, förutsättningar och beräkningar.

Inbesparad JA-åtgärd

Sammanställning av beräkning "nyttor" och "övriga utgifter" för KA hög och KA låg

Filer för att återskapa kodning

SEK KA tidsvärde

Fördelningsanalys, underlag från Sampers.

SEK KA hög

Inbesparad JA-åtgärd, omräkning bca

SEK Huvudanalys (inklusive korrigering)

Arbets-PM Sampersanalyser (wordformat)

Beräkning energianvändning

Kalkyl Bansek

SEK KA låg

Arbets-PM Sampersanalyser (pdf)

Investeringskostnad, omräkning bca

Klimatkalkyl

SEB Id för denna SEB: 4f789bf0-f2d1-4076-b402-e75e22ee23d0

Objektnummer: JSY1814, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Brümmer Lars, PLSörv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-05-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Brümmer Lars, PLSörv

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>

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

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning