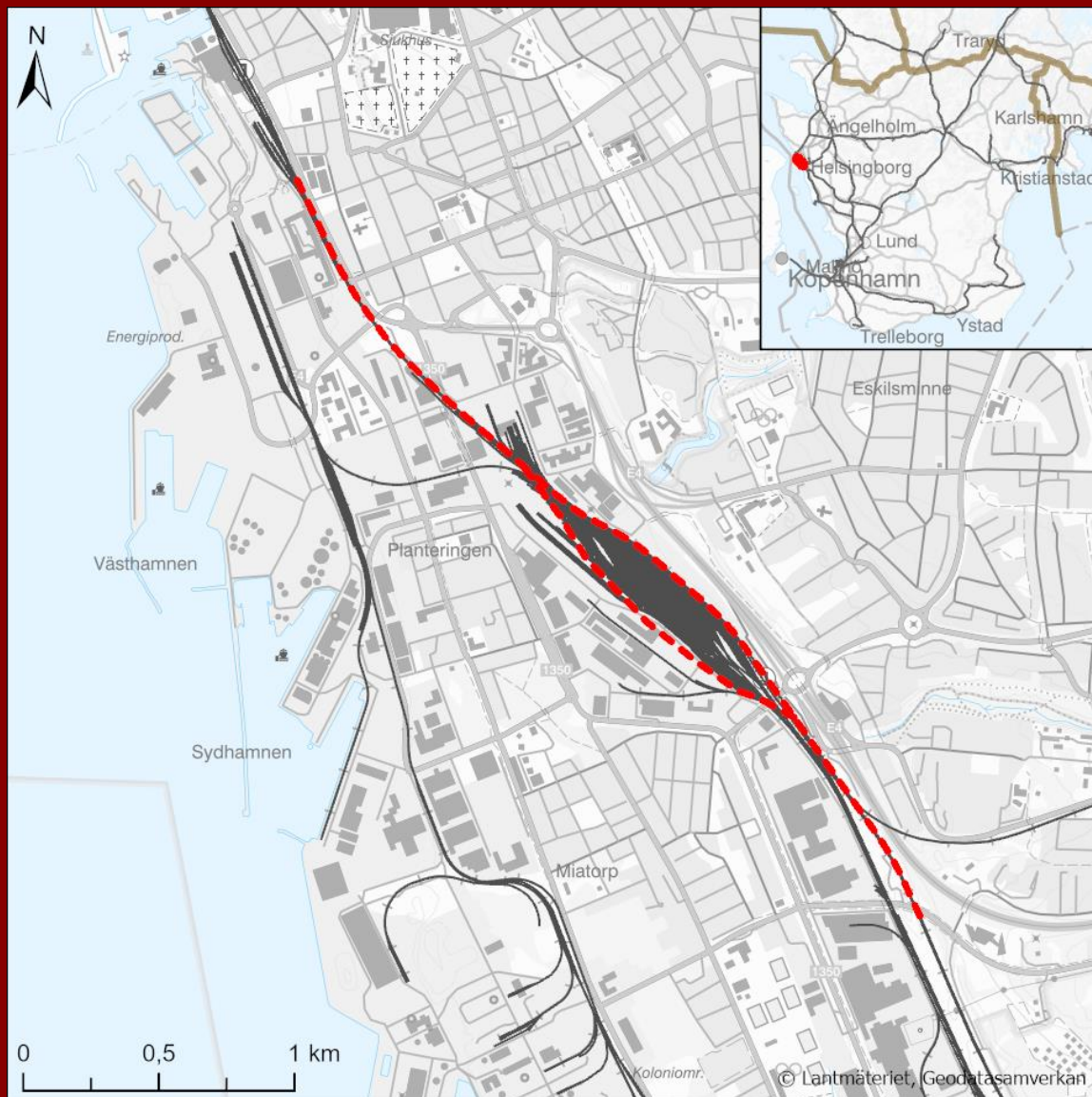


Samlad effektbedömning

Helsingborg C-Helsingborgs gbg/Ramlösa station,
kapacitetsåtgärder, JSY2214



Objektnummer: JSY2214, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Bårström Jack, PLSörsa, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-20



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-04-02

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bårström Jack, PLSörsa

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

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.

Såväl effektberäkningar som effektbedömningar kan utvärderas genom att ett "utredningsalternativ" med aktuell åtgärd jämförs med ett "jämförelsealternativ" utan åtgärden. För att rättvisande kunna jämföra den åtgärd som analyseras i denna SEB med en åtgärd som finns beskriven i en annan SEB så måste likvärdiga jämförelsealternativ ha använts i de båda SEB:arna. För att åstadkomma detta har Trafikverket riktlinjer om att SEB:ar ska baseras på aktuell beslutad basprognos och kalkylförutsättningar.

Detta är en SEB för vilken ingen samhällsekonomisk kalkyl har genomförts. Däremot finns det i denna typ av SEB kvalitativa bedömningar av de effekter som uppstår på grund av åtgärden. Till stöd för de kvalitativa bedömningarna kan det också finnas kvalitativa beräkningar av till exempel prognosäreffekter, vilka illustrerar och ger stöd för den gjorda beskrivningen och bedömningen av effekten.

Att man gör en SEB utan samhällsekonomisk kalkyl kan bero på att åtgärden är i ett tidigt skede, att investeringskostnad är liten eller att åtgärden till stor del som inte går att räkna samhällsekonomi på. Det är dock viktigt att olika typer av effekter som påverkar individer och företag positivt eller negativt identifieras, beskrivs och i möjligaste mån kvantifieras. Det faktum att effekter inte kan kvantifieras och/eller värderas i någon exakt mening är inget bra argument för att inte göra grova bedömningar.

I en SEB som inte har en samhällsekonomisk kalkyl bedöms åtgärden sammantaget med något av följande alternativ:

- * Lönsam – endast bedömd
- * Olönsam – endast bedömd
- * Nära noll – endast bedömd
- * Svårbedömd

Den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen kompletteras med en fördelningsanalys.

Målanalysen baseras på samma effekter som i den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen men analyserar de relevanta effekterna i relation till funktions- och hänsynsmålets preciseringar.

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" på [Trafikverkets hemsida](#).

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Skåne län och berör Helsingborg kommun.

Nuläge och brister

I Helsingborgsområdet är kapacitetsutnyttjandet mycket högt. Sträckan Ramlösa – Helsingborg C trafikeras av tåg från tre olika banor; Väst kustbanan, Rååbanan och Skånebanan. De två sistnämnda har även godstrafik som ankommer och avgår Helsingborgs godsbangård. Strax söder om plattformarna i Ramlösa sker korsande tågvägar av både person- och godståg som ska till och från de olika banorna samt depån i Raus. Det sker även omfattande växlingsrörelser för godstrafiken.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden innebär att bygga ett tredje spår (1,5 km) mellan Ramlösa och Helsingborg Central, två nya plattformsspår i Ramlösa samt 4-5 långa (minst 750 meter) ankomst- avgångsspår på godsbangården samt fönsteråtgärder för ett 20-tal hus och panelstängsel. Åtgärderna hänger samman på så vis att en ombyggnad av Ramlösa station innebär att spår på godsbangården tas i anspråk, men dessa kompenseras genom att nya ankomst- och avgångsspår för 750 m långa godståg byggs.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Förbättrad kapacitet, robusthet, ökad persontågstrafik och ett framtidssäkrat system genom att den flaskhals som finns vid Ramlösa byggs bort.

Investeringskostnad

Kostnaden är 789 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

Slutligt bedömd lönsamhet	Lönsam - endast bedömd
---------------------------	------------------------

Fördelningsanalys

Nyttan är nationell, regional och lokal då ytterligare spår möjliggör för ökad turtäthet och minskad restid. Den lokala persontrafiken anses gynnas mest och främst Helsingborg och Skåne. Åtgärden bedöms gynna båda könen lika mycket, främst i åldrarna 25 - 65 år.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden innebär både positiva effekter kopplade till funktionsmålet och hänsynsmålet. Den största nyttan kopplas till funktionsmålet och medborgarnas och näringslivets tillgänglighet. Åtgärden förväntas inte innebära en negativ effekt kopplat till något mål, dock förväntas effekten för personer med funktionshinder och barn vara försumbar. Det finns inga kända målkonflikter.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Det finns indikationer på att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Planeringsläge

Samlad effektbedömning togs fram inom åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2022–2033 och uppdateras nu för den kommande planperioden 2026-2037. Från tidigare SEB framgår att det har genomförts tekniska utredningar för att analysera framtida spårbehov Helsingborg-Ramlösa station. Både tre- och fyrespårsalternativ har övervägts, varav trespårsalternativet har förordats.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Restid	Det tredje spåret möjliggör att växlingsrörelser och tjänstetåg kan framföras utan en egentlig påverkan på den tidtabellslagda trafiken. Flera av tågsystemen som passerar Ramlösa får ofta vänta i kö med tidspåslag som följd. Två plattformsspår i båda riktningar gör att tågen kan saxas mellan spåren vilket leder till att flaskhalsen vid plattform till stor del försvinner. Tågen kan därmed köras tätare och restiden för resenärerna minskar. Åtgärden syftar även till framtida trafikökningar till/från Helsingborg avseende både godståg och persontåg vilket kommer att öka utbudet av resor.	Förbättring
Restidsosäkerhet och förseningar	Den större anläggningsmassan skapar bättre möjligheter att hantera fler tåg- och växlingsrörelser samt tåguppehåll för resande utbyte på sträckan Ramlösa-Helsingborg C. Detta ger bättre förutsättningar att i operativ drift hantera störningar och ger mindre förseningar för resenärerna.	Förbättring

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Transportkostnad	Åtgärderna bedöms bidra med en högre framkomlighet och tillgänglighet för längre godståg, vilket innebär att mer gods kan lastas på samma antal tåg och därmed bidra till minskade driftkostnader i form av ett mindre antal godståg i drift.	Förbättring
Transporttid	Godsbangården kan i dagsläget endast hantera kortare godståg, under 660 meter. För godstrafiken innebär ombyggnationen att långa godståg kommer kunna ankomma och avgå vid Helsingborgs godsbangård. Detta kommer i förlängningen innebära ett bättre kapacitetsutnyttjande då mer gods kan färdas i samma mängd tåg. Dock förväntas antalet långa godståg som	Försumbart

Effekt	Beskrivning	Bedömning
	hanteras på Helsingborg Central vara få och således antas storleken på effekten vara försumbar.	

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Biljettintäkter	En utökning av persontrafiken leder till att kollektivtrafiken blir mer attraktiv. Överflyttningen till tåg bidrar till att biljettintäkterna ökar.	Förbättring
Trafikeringskostnader	Trafikeringskostnaden ökar vid utökad turtäthet.	Försämring
Trafikeringskostnader	Banavgifter: En utökad trafikering leder till ökade banavgifter.	Försämring
Trafikeringskostnader	Tillgänglighet till fordonsservice: Persontransportföretagens tillgänglighet till Raus depå möjliggör tvingande kringsservice av fordonen såsom vattentryckning, fekalietömning och städning och utgör således en förutsättning för de tåg som startar/slutar sina omlopp på Helsingborg C.	Förbättring

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Trafiksäkerhet	En utökad trafikering med överflyttning från vägtrafik ger positiva trafiksäkerhetseffekter. Samtidigt sker en utökad persontrafik för järnväg vilket försämrar trafiksäkerheten på järnvägen.	Försumbart

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Luftkvalitet	En utökad trafikering med överflyttning från vägtrafik ger marginellt lägre utsläpp av förorenade avgaser.	Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Intrång - människor	Landskap: Åtgärden sker i befintlig infrastruktur	Försumbart

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Klimat

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	Ej relevant
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	Ej relevant
Energianvändning (kwh/prognosår)	Uppgift saknas
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Uppgift saknas
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	Uppgift saknas
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	Uppgift saknas

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-ekvivalenter

Indikator	Bedömt
Startår (kton)	Uppgift saknas
Prognosår (kton)	Uppgift saknas
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	Uppgift saknas

* 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	9129	32
Reinvestering per år	100	0,30
Drift och underhåll per år	3,7	0,20

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)	Bedömning
Åtgärden antas innebära en förbättring för restid samt restidsosäkerhet och förseningar.	>
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Den sammanvägda bedömningen är att åtgärden antas innebära en förbättring avseende godstransporter.	>
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Åtgärden förväntas innebära både förbättringar och försämringar för persontransportföretag. Storleken på dessa effekter är dock okända och därav antas en sammanvägd bedömning som försumbar.	≈ 0
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Åtgärdens effekten för trafiksäkerheten antas vara försumbar.	≈ 0
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Hälsa: Effekten för luftkvalitet antas vara försumbar.	≈ 0
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärden bedöms innebära ha en försumbar effekt för landskap.	≈ 0
Klimat (övrigt):	
Övriga effekter	Bedömning
Skattefinansieringskostnad	
Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad	704 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	<
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	≈ 0
Totala utgifter	804 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam - endast bedömd

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Förbättringarna för persontrafiken med möjlighet att utöka trafiken ger stora nyttor även om utökad trafikering samtidigt innebär ökade kostnader. Den förbättrade robustheten och punktligheten för snabb- och regionaltåg har också ett stort samhällsekonomiskt värde. Tillsammans med nyttorna för godstrafiken, och då framförallt möjligheten till långa tåg, bedöms nyttan vara minst i nivå med kostnaden. Värdet av att kunna köra 750-meters långa godståg ger lägre transportkostnad per ton, effektivare körvägar då den avlastar kapacitetsutnyttjandet i systemet och gynnar samtliga tåg.

Under de senaste decennierna har man genomfört mycket stora satsningar för att utöka kapaciteten på Västkustbanan. En förutsättning för den tänkta trafikeringen när man byggt dubbelspår Maria-Helsingborg är att vissa tåg söderifrån vänder i Maria. Ett kvarstående kapacitetsproblem är dock sträckan söder om Helsingborg C ner till stationen i Ramlösa. I Ramlösa ansluter Skånebanan och Rååbanan till Västkustbanan och Helsingborgs godsbangård ligger bredvid stationen. Depån för Pågatågstrafiken i Skåne ligger också strax söder om stationen i Ramlösa och med åtgärden nås depån och uppställningskapacitets enklare, vilket underlättar för trafikoperatören. I takt med att trafiken i högtrafik växer till att omfatta fler timmar blir kapacitetsituationen allt mer ansträngd. Utbyggnaden mellan Helsingborg och Ramlösa är en förutsättning för framtida trafikökningar söder om Helsingborg på Västkustbanan, Rååbanan och Skånebanan både avseende godståg och persontåg.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Åtgärden bidrar till att möjliggöra ökad turtäthet utöver basprognosen och bidrar till minskade förseningar och bättre tillförlitlighet samt positiva effekter för trafiksäkerhet och hälsa. De sammanlagda positiva effekterna bedöms väga upp för de ökade kostnader för reinvestering, drift&underhåll.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden har kopplingar till dubbelspårsutbyggnaden Maria-Helsingborg. I och med detta objekt ökar kapacitetsutnyttjandet än mer i Helsingborgsområdet, vilket gör att det inte får plats mer trafik, vare sig planerade tåglägen eller växlingsrörelser. Åtgärden är även en förutsättning för en ny uppställningsbangård i Raus. Den har också kopplingar till ett ställverksbyte för godsbangården i Helsingborg samt en övergång från rangering till planväxling på godsbangården.

3 Fördelningsanalys

Nyttan är nationell, regional och lokal då ytterligare spår möjliggör för ökad turtäthet och minskad restid. Den lokala persontrafiken anses gynnas mest och främst Helsingborg och Skåne. Åtgärden bedöms gynna båda könen lika mycket, främst i åldrarna 25 - 65 år.

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

Åtgärden leder till förbättrade möjligheter att välja kollektivtrafik, gång och cykel.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Åtgärden leder till förbättrad tillgänglighet för näringslivet.

Funktionshindrades tillgänglighet

Ingen påverkan

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

Ingen påverkan

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.

Åtgärden förväntas inte bidra med någon positiv eller negativ effekt kopplat till trafiksäkerhet.

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

Åtgärden leder till minskad klimatpåverkan.

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål 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

Åtgärden förväntas inte bidra med någon positiv eller negativ effekt kopplat till intrång för människor eller luftkvalitet.

Buller och vibrationer

Utökad trafikering leder till mer buller, men det är få bostäder i närheten.

Landskap

Åtgärden påverkar inte landskapet då den genomförs på nuvarande infrastruktur.

Vatten

Underlag saknas

Material och kemiska produkter

Underlag saknas

Förorenade områden och masshantering

Underlag saknas

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden innebär både positiva effekter kopplade till funktionsmålet och hänsynsmålet. Den största nyttan kopplas till funktionsmålet och medborgarnas och näringslivets tillgänglighet. Åtgärden förväntas inte innebära en negativ effekt kopplat till något mål, dock förväntas effekten för personer med funktionshinder och barn vara försumbar. Det finns inga kända målkonflikter.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Det finns indikationer på att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Objektnummer: JSY2214, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bårström Jack, PLSörsa, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-20



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Helsingborg C-Helsingborgs gbg/Ramlösa station, kapacitetsåtgärder
Objekt-id	JSY2214
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

I Helsingborgsområdet är kapacitetsutnyttjandet mycket högt. Sträckan Ramlösa – Helsingborg C trafikeras av tåg från tre olika banor; Västkustbanan, Rååbanan och Skånebanan. De två sistnämnda har även godstrafik som ankommer och avgår Helsingborgs godsbangård. Strax söder om plattformarna i Ramlösa sker korsande tågvägar av både person- och godståg som ska till och från de olika banorna samt depån i Raus. Det sker även omfattande växlingsrörelser för godstrafiken.

Godsbangården kan i dagsläget endast hantera kortare godståg, under 660 meter. Någon kilometer söder om godsbangården, på Rååbanan, finns en depå för lokaltåg, där det sker omfattande växlingsrörelser till och från under större delen av dygnet. Det sker även omfattande växlingsrörelser för godstrafiken dels då tåg ska rangeras men även till industrier strax söder om godsbangården samt till Helsingborgs hamn och terminalområde. På sträckan Helsingborg godsbangård – Helsingborg Central samsas alla ordinarie tåg med de växlingsrörelser som ska till och från underhållsdepån i Raus. Sträckan har ett mycket högt kapacitetsutnyttjande. I och med objektet dubbelspår Maria-Helsingborg ökar kapacitetsutnyttjandet än mer i Helsingborgsområdet och det är inte möjligt att få plats med mer trafik, vare sig planerade tåglägen eller växlingsrörelser.

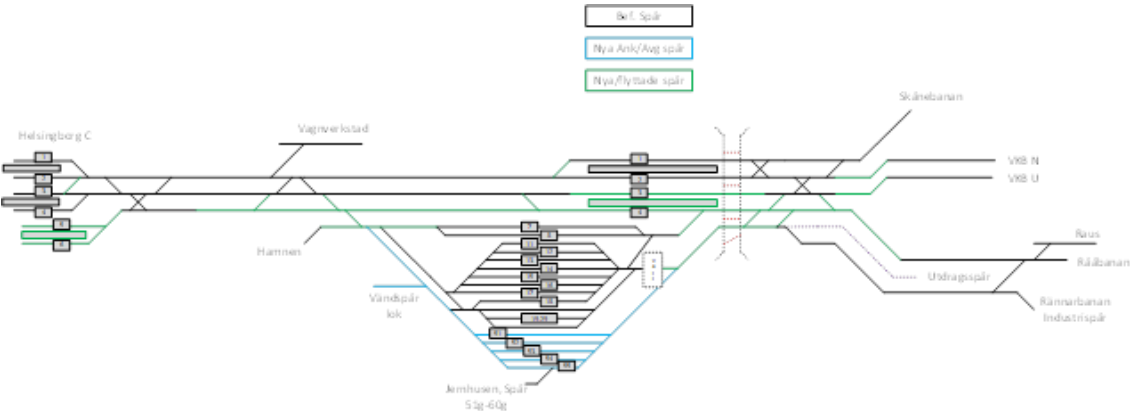
Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Banlängd	Ramlösa och Helsingborg Central, 1,5 km.
Banstandard	Dubbelspår, STH:100/110 km/h, lastprofil A. Två plattformsspår som kan ta emot 240 meter långa tåg.
Bantrafik	Trafikering i JA 2045: Helsingborg central – Helsingborg Godsbangård (Västkustbanan) 32 snabbtåg, 116 Reg/Övr tåg och 190 lokaltåg. Helsingborg godsbangård – Teckomatorp (Rååbanan) 38 lokaltåg och 12 godståg. Helsingborg godsbangård – Åstorp (Skånebanan). 76 lokaltåg och 27 godståg.
Banflöde	Enligt basprognos 2045: Helsingborg central – Helsingborg Godsbangård (Västkustbanan) 11,997 miljon resor per år. Helsingborg godsban-gård-Teckomatorp (Rååbanan) 0,342 miljoner resor per år och 1,208 miljoner ton per år. Helsingborg godsbangård – Åstorp (Skåneba-nan) 1,664 miljoner resor per år och 2,192 miljo-ner ton per år.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden innebär att bygga ett tredje spår (1,5 km) mellan Ramlösa och Helsingborg Central, två nya plattformsspår i Ramlösa samt 4-5 långa (minst 750 meter) ankomst- avgångsspår på godsbangården samt fönsteråtgärder för ett 20-tal hus och panelstängsel. Åtgärderna hänger samman på så vis att en ombyggnad av Ramlösa station innebär att spår på godsbangården tas i anspråk, men dessa kompenseras genom att nya ankomst- och avgångsspår för 750 m långa godståg byggs.

Utbyggnaden består av byggnation av ett tredje spår mellan Ramlösa och Helsingborg Central, två nya plattformsspår i Ramlösa samt 4–5 långa ankomst-/avgångsspår (minst 750 meter) på godsbangården. Utbyggnationen är en förutsättning för framtida trafikökningar till/från Helsingborg både avseende godståg och persontåg. Andra framtida investeringar söder om Helsingborg på Västkustbanan, Rååbanan och Skånebanan i syfte att medge en ökad trafik kräver att denna åtgärd först genomförs.



Förslag till åtgärd

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	Ramlösa och Helsingborg Central 1,5 km.
Banstandard	Trespår, STH: U 100; N 110, lastprofil A. Ytterligare två nya plattformsspår (totalt 4 spår) som kan ta emot 240 meter långa tåg.
Bantrafik	Trafikering i UA 2045: Helsingborg central – Helsingborg Godsbangård (Västkustbanan): 32 snabbtåg, 116 Reg/Övr tåg och 190 lokaltåg. Helsingborg godsbangård – Teckomatorp (Rååbanan): 38 lokaltåg och 12 godståg. Helsingborg godsbangård – Åstorp (Skånebanan) 76 lokaltåg och 27 godståg.
Banflöde	Enligt basprognos 2045: Helsingborg central – Helsingborg Godsbangård (Västkustbanan) 11,997 miljon resor per år. Helsingborg godsbangård-Teckomatorp (Rååbanan) 0,342 miljoner resor per år och 1,208 miljoner ton per år.

	Helsingborg godsbangård – Åstorp (Skånebanan) 1,664 miljoner resor per år och 2,192 miljoner ton per år.
--	--

Syfte och viktigaste effekt

Förbättrad kapacitet, robusthet, ökad persontågstrafik och ett framtidssäkert system genom att den flaskhals som finns vid Ramlösa byggs bort.

Nyttor skapas för både person- och godstrafiken genom ytterligare plattformar för persontåg samt nya ankomst resp. avgångsspår för långa godståg.

Kostnader

Investeringskostnads kalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-12-10	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	789	237	789	237

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	704

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Drift och underhåll	Åtgärderna kräver 1,5 km nytt spår vilket kommer innebära drift- och underhållskostnader. Storleken på dessa kostnader antas dock vara små och antas därför ge en försumbar effekt.	Försumbart

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Reinvesteringar	Åtgärderna kräver 1,5 km nytt spår vilket kommer innebära ökade reinvesteringar och därmed en negativ ekonomisk effekt.	Försämring
Tillkommande investeringskostnad för signal i BCA	Tillkommande signalkostnad i UA, del av investeringskostnaden	

Planeringsläge

Samlad effektbedömning togs fram inom åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2022–2033 och uppdateras nu för den kommande planperioden 2026-2037. Från tidigare SEB framgår att det har genomförts tekniska utredningar för att analysera framtida spårbehov Helsingborg-Ramlösa station. Både tre- och fyrespårsalternativ har övervägts, varav trespårsalternativet har förordats.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	
Avvikelse från prognos persontrafik	
Prognos godstrafik - huvudanalys	
Avvikelse från prognos godstrafik	
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2030
Diskonteringsår	2045
Trafikstartår	2028
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	3
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	-
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	

Kommentar: Ingen samhällsekonomisk kalkyl har genomförts eftersom effekterna är svåra att kvantifiera.

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

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		

Kommentar: Åtgärden har kopplingar till dubbelspårsutbyggnaden Maria-Helsingborg. I och med detta objekt ökar kapacitetsutnyttjandet än mer i Helsingborgsområdet, vilket gör att det inte får plats mer trafik, vare sig planerade tåglägen eller växlingsrörelser. Åtgärden är även en förutsättning för en ny uppställningsbangård i Raus. Den har också kopplingar till ett ställverksbyte för godsbangården i Helsingborg samt en övergång från rangering till planväxling på godsbangården.

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	Arbets-PM
2	GKI
3	Indexomräkning signal
4	Klimatkalkyl

SEB Id för denna SEB: d8752b1b-e951-4705-9ada-e4c768e2ca68

Objektnummer: JSY2214, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bårström Jack, PLSörsa, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-20



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-04-02

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bårström Jack, PLSörsa

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader