Framtiden för Helsingborgs godsbangård

Kartläggning, utmaningar och möjligheter för järnvägsanläggningen i södra Helsingborg.

LUNDS UNIVERSITET
Campus Helsingborg

LTH Ingenjörshögskolan vid Campus Helsingborg
Institutionen för Trafik och väg

Examensarbete:
William Persson

© Copyright William Persson

LTH Ingenjörshögskolan vid Campus Helsingborg
Lunds universitet
Box 882
251 08 Helsingborg

LTH School of Engineering
Lund University
Box 882
SE-251 08 Helsingborg
Sweden

Tryckt i Sverige
Lunds universitet
Lund 2018

Sammanfattning

Området Ramlösa station och Helsingborgs godsbangård innefattar bland annat resecentrum, rangerbangård, tågdepåer och kombiterminal för att nämna några. Utöver det är området en del i stadsförnyelseprojekt H+ som ska omvandla en miljon kvadratmeter till en mer blandad stad, för att möta framtidens behov. Inom området har aktörer tillkommit, försvunnit och behovet har förändrats över tid. Det har också skett en avreglering från Statens Järnvägar till en variation av aktörer. Rapportens syfte är att vara underlag för kommande utredningar kring utbyggnad och omvandling av området. Med hjälp av litteratur och kvantitativa intervjuer ges här en nulägesbeskrivning av områdets utnyttjande.

Bangården har ett kapacitetsöverskott vilket bör utnyttjas, förslagsvis genom uppställning av persontåg. Harpan skulle kunna utvecklas till stationsnära bebyggelse om bangården effektiviseras eller om nya uppställningsspår anläggs på en ny plats. Fler spår bör anläggas mellan Helsingborg och Ramlösa och mark till fyra spår ska reserveras till detta. Plankorsningen med Västkustbanan/Skånebanan och enkelspåret på Skånebanan är ett hinder för att utveckla godstrafiken och persontrafiken. Det behövs dubbelspår på Skånebanan in till Helsingborg. Det saknas ett helhetsperspektiv och en samsyn i utvecklingen av området. Flera åtgärder är beroende av varandra. Det behöver initieras en större utredning med förslag på lösningar där samtliga utmaningar behandlas. Det bör initieras av Trafikverket där flera aktörer medverkar. Lösningarna rapporten kommer fram till är att utreda förslag till planskild korsning på Skånebanan med dubbelspår, utreda vidare den stationsnära omgivningen för byggnation samt utreda hur Maria station kan blir ändstation för södergående.

Nyckelord: Godsbangård, Helsingborg, järnväg, uppställningsspår, framtid, Skånetrafiken, gods, Ramlösa.

Abstract

Ramlösa station and the railyard of Helsingborg include train and bus station, rail yard, train depot and a combi terminal etc. The area is also part of the urban renewal project called H +. This will transform one million square meters into a mixed city to meet the future needs. In the area, businesses have apperared, disappeared as the needs have changed. There has also been a deregulation of Statens Järnvägar to a variety of businesses. The purpose of this report is to provide the basis for future investigations of the development and transformation of the area. It uses literature and quantitative interviews as method to give an overview of how the area is used.

The railyard has more capacity than it needs, which could be utilized by for example passenger trains. The area called Harpan could be developed into housing if the railyard is streamlined or if a new railyard area is built in another location. More tracks could be built between Helsingborg and Ramlösa, and land has been reserved for building four-tracks in the future. The crossing with Västkustbanan and Skånebanan and the single track on Skånebanan is a barrier to develop freight traffic and passenger traffic. Double tracks are required on Skånebanan to Helsingborg. The overall perspective and a consensus on the development of the area is missing. Several measures depend on each other. A major investigation is needed, with proposals for solutions where all challenges are addressed. It should be initiated by the Swedish Transport Administration where several actors participate. The solutions presented in this report are to investigate a separate crossing for Skånebanan with double tracks. Also further investigation construction close to the station and if Maria station can become an endstation for southward traffic.

Keywords: Railyard, Helsingborg, railroad, Stabling, Future, Skånetrafiken, Freight, Ramlösa.

Förord

Framför dig läser du rapporten från min sista kurs på den treåriga utbildning på Lunds tekniska högskola, Campus Helsingborg i byggteknik med inriktning järnvägsteknik. Examensarbetet vilket utgör 22,5 hp utfördes under vårterminen 2018 och skrevs på Sweco society i Helsingborg och Malmö.

Jag vill tacka er vilka bidrog till att hitta ett examensarbete som ligger väl i tiden och förhoppningsvis fyller ett informationsgap kring Helsingborgs godsbangård. Jag vill tacka alla ni vilka lagt sin tid på att svara på intervjuer på Helsingborgs stad, Trafikverket, Green Cargo och Sweco. Samt alla ni som lyssnat på funderingar, kommit med input eller på något sätt engagerat sig i arbetet.

Detta har varit en lärorik process vilket har en fot i universitetets värld och en i konsulternas värld. Det har varit en bra introduktion till arbetslivet.

Håll till godo.

Helsingborg, maj 2018
William Persson

Innehållsförteckning

1. Inledning 1

1.1 Bakgrund till rapporten 1

1.2 Syfte och frågeställning 3

1.3 Avgränsningar 3

2. Metod 4

2.1 Intervjuer 4

2.2 Urval till intervjuer 5

2.3 Genomförande av intervjuer 6

2.4 Presentation och analys av intervjuer 6

3. Teori och Litteraturstudie 7

3.1 Rangerbangård teori 7

3.1.1 Rangerbangårdens funktion 7

3.1.2 Kapacitetsbegrepp 9

3.1.3 Kapacitet på bangården 10

3.2 Nulägesbeskrivning av området 12

3.2.1 Beskrivning av området 12

3.2.2 Riksintresse 13

3.2.3 Historisk bakgrund 14

3.2.4 Beskrivning av H+ projektet 15

3.3 Framtidsprognoser 15

3.3.1 Prognoser för persontrafik 16

3.3.2 Prognoser för godstrafik 17

3.3.3 Uppställningsspår och depå 18

4. Resultat 19

4.1 Aktuella aktörer och intressenter 22
4.2 Övergripande intressen 24
4.3 Norra delen av godsbangården 28
4.4 Centrala delen av bangården 29
4.5 Södra delen av bangården 32
5. Diskussion och analys 38
5.1 Vilka aktörer och intressenter finns inom Helsingborgs godsbangård? 38
5.2 Finns det organisationer vilka önskar nyttja större ytor och spårområden? 40
5.3 Finns det outnyttjade och/eller ineffektiva ytor och spårområden? 41
5.4 Vad kan eventuell outnyttjade ytor och spårområden användas till istället? 42
5.5 Förslag på lösningar 45
5.6 Framtida forskning 48
5.7 Metoddiskussion 49
6. Slutsats 49
7. Referenser 51
8. Bilagor 53
Bilaga A - Intervjufrågor 53
Bilaga B - Kartmaterial 54

1. Inledning

I detta kapitel behandlas bakgrund, syfte, mål, problem och avgränsningar.

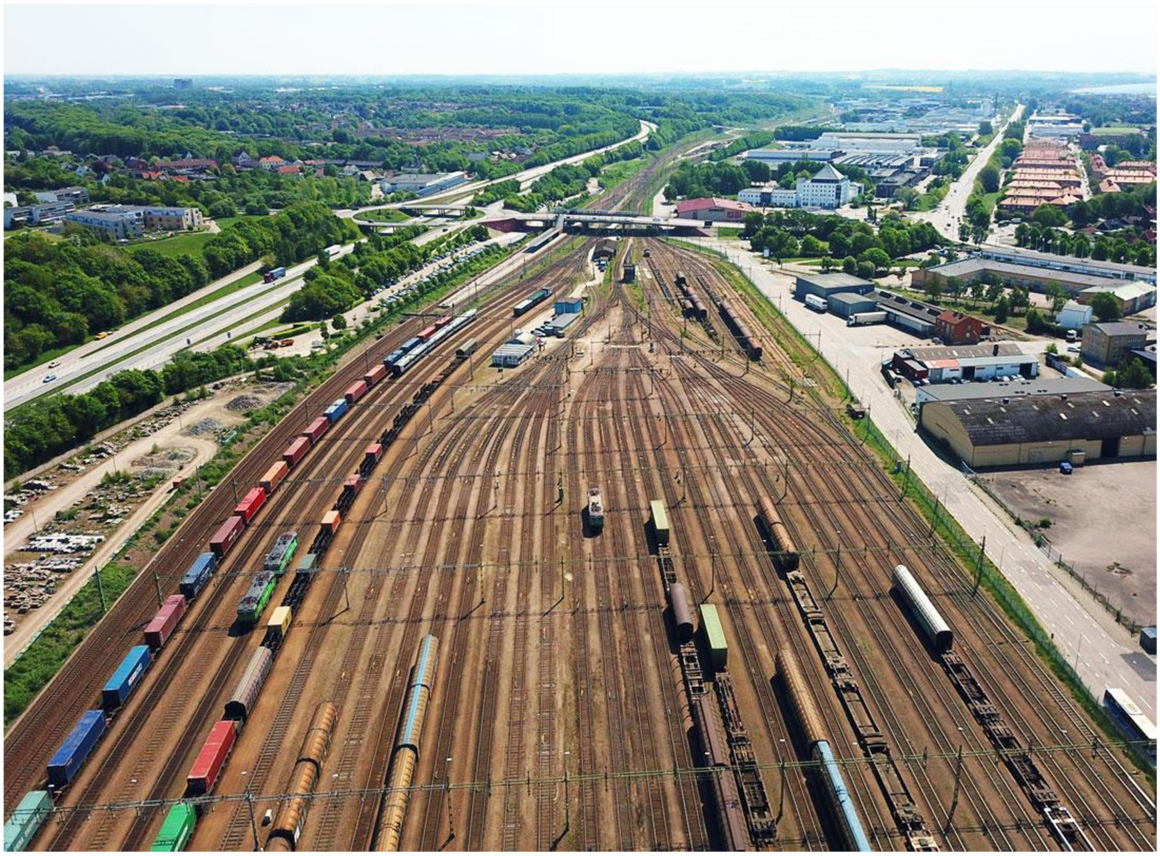
1.1 Bakgrund till rapporten

Området kring Ramlösa station och Helsingborgs godsbangård har flera viktiga samhällsfunktioner. Det innefattar bland annat resecentrum för persontrafik, rangerbangård för godstrafik, tågdepå för Pågatåg och kombiterminal för trailers för att nämna några. Utöver dessa viktiga samhällsfunktioner är området en del i stadsförnyelseprojekt H+ som fram till år 2035 ska omvandla hamn- och industrimark på omkring en miljon kvadratmeter till en mer blandad stad, för att möta framtidens behov (Öreberg, 2011).

Inom det nämnda området har aktörer tillkommit, försvunnit och behovet har förändrats över tid. Rangerbangården som utvecklades under 50- och 60-talet, främst för styckegods och postterminal har förändrats. Postterminalen har flyttat från området och styckegodset har minskat. En kombiterminal har etablerat sig och persontrafiken ökat kraftigt (Öreberg, 2011).

Figur 1. Karta över det aktuella området. Bangården mitt i bild med Knutpunkten i norr och Raus depå i söder. Den orangea leden är E4/Malmöleden till färjorna till Helsingör/Danmark. Källa: hitta.se.

Sedan avregleringen av SJ och järnvägen har ansvaret delats upp bland olika aktörer och det övergripande perspektivet blir en större utmaning. Helsingborgs stad har påbörjat ett stadsförnyelseprojekt i området samtidigt som Trafikverket äger en stor del av området. Medan det är Green Cargo samt Arriva och Transdev på uppdrag av Skånetrafiken är de två största tågaktörer och nyttjar järnvägsanläggningen mest. Området har även varit i skugga för andra förnyelseprojekt i Helsingborg. Området runt Ramlösa station och Helsingborgs godsbangård är stadsnära och stationsnära miljö som är attraktiv för stadsförnyelse och järnvägsanläggning. För att kunna nyttja anläggningen effektivt och dra nytta av områdets potential krävs en förståelse för dess funktion. För att på bästa möjliga sätt kunna föreslå eventuella lösningar och förslag till fortsatta utredningar krävs att man identifierar olika intressen och utmaningar på ett neutrals vis (Öreberg, 2011).



Figur 2. Bild över bangården söderut med Västkustbanan till vänster och Ramlösa station längre fram i bild.
Foto: William Persson

1.2 Syfte och frågeställning

Med blicken mot framtiden är den här rapportens syfte att vara underlag för kommande utredningar kring utbyggnad och omvandling av området runt Ramlösa station och Helsingborgs godsbangård. Ett första steg är att göra en nulägesrapport hur anläggningen används idag.

Syftet med rapporten är:

- att kartlägga hur kapaciteten och användningen av spårområdet är idag.
- att identifiera intressekonflikter och utmaningar i området.
- att föreslå lösningar för att förbättra anläggningen.

Syftet uppnås genom att följande frågeställningar kommer att undersökas:

- Vilka aktörer och intressenter finns inom Helsingborgs godsbangård?
- Finns det organisationer vilka önskar nyttja större ytor och spårområden?
- Finns det outnyttjade och/eller ineffektiva ytor och spårområden?
- Vad kan eventuell outnyttjade ytor och spårområden användas till istället?

1.3 Avgränsningar

I den här rapporten studeras driftplatsdelen Helsingborgs godsbangård där Ramlösa hållställe ingår. Rapporten fokuserar huvudsakligen på godsbangården men även kringliggande verksamheter då järnvägsnätet är beroende av flera områden över stora ytor. Det avgränsade området är omkring 2,3 km långt, från Vagnverkstaden till Raus norra. Rapporten kommer att beröra kapacitet men endast som en teoretisk utgångspunkt och inte fördjupas i ämnet. Rapporten kommer gå in på hur bangården kan nyttja spårområdet mer effektivt och därmed öka kapaciteten på en övergripande nivå. Rapporten tar inte hänsyn till andra trafikslag, exempelvis vägtrafiken och att E6:an ligger intill anläggningen.

2. Metod

Här behandlas de vetenskapliga metoder som använts. De metoder som valts motiveras och förtydligas. Val av tillvägagångssätt för intervjuerna presenteras samt hur material har analyserats och bearbetats.

Första steget var att kartlägga vilka aktörer som använder anläggningen och få en uppfattning om vilka utmaningar och funderingar som finns kring bangården. Det gjordes en inledande intervju med tre personer på Helsingborgs stad som inte redovisas i resultatet. De berättade hur de ser på anläggningen i dagsläget och vad de inte vet om anläggningen. Personerna som var med på mötet arbetade i stora projekt samt kring översiktsplaner och detaljplaner i södra Helsingborg.

Ett första steg i rapporten är en litteraturstudie kring rangerbangårdens teori och en nulägesbeskrivning för att få mer kunskap kring området. Därefter kommer datainsamling primärt ske genom kvalitativa intervjuer.

2.1 Intervjuer

Metoden som kommer att användas är kvalitativ intervjumetodik. Den metoden är att föredra när man är intresserad av att förstå människors sätt att resonera, agera samt hitta varierande handlingsmönster enligt Trost. Vidare beskriver han att vid en standardisering ska frågorna, situationerna vara så lika som möjlig. Vid en kvalitativ studie ges en objektiv syn från olika personer med olika roller. Det går inte att definiera vem eller vad som är rätt eller fel. Denna metod används för att informatörernas svar är viktiga.

De intervjuade blev informerade inför intervjun att flera olika aktörer i området skulle intervjuas med samma frågor. Intervjuerna gjordes i mötesrum. Vid intervjutillfället fanns kartor tillgängliga över området för att minimera missförstånd, se bilaga B. Intervjupersonerna fick också markera markera och ringa in områden på kartan, se frågor i bilaga A. Med hjälp av kvalitativa intervjuer, viss statistik och litteraturstudier kommer rapporten att innehålla den information som behövs för att förstå aktörernas behov samt identifiera vilka utvecklingsmöjligheter området har.

2.2 Urval till intervjuer

Urvalet av de intervjuade personerna bestämdes utifrån kunskapen inom området runt godsbangården på en övergripande strategisk nivå. Huvudsaken är inte att få ett stort antal intervjupersoner utan att hitta rätt personer med stor insikt i området.

Intervjupersoner till två organisationer har hittats genom mailkonversationer till respektive organisationer vilka i sin tur valt ut personer med kunskap kring området. Resterande två organisationer har hittats genom rekommendationer. Målet var att intervjua minst en person av de större aktörerna vilka verkar i området.

Jernhusen är den aktör som jag försökt hitta intervjutillfälle med, dock utan resultat. Det kommer därför presenteras material från fyra organisationer. Könsfördelningen av de intervjuade är 10 manliga och 0 kvinnliga informatörer.

De personer jag intervjuat är:
Mats Ohlsson, Skånetrafiken, jobbar som affärsutvecklare för Pågatågen/Region Skåne,
Intervju genomförd 19 april 2018.

Torgny Johansson, Helsingborgs stad, Stadsbyggnadsförvaltningen, planering och utveckling av större projekt.
Andreas Hall, Helsingborgs stad, Stadsbyggnadsförvaltningen, drift och underhållsavdelningen med stadens industrispår.
Intervju genomförd 3 maj 2018.

Lars Fransson Trelde, Green Cargo, planerar lokal växling i Helsingborg.
Mats Anderssson, Green Cargo, planerar tåg mellan bangårdarna.
Ola Fagerström, gruppchef på Green Cargo i Helsingborg, Trelleborg och Ystad.
Intervju genomförd 24 april 2018.

Tore Edbring, Kapacitetscenter på Trafikverket.
Jack Bårström, Samhällsplanerare, planering på Trafikverket. Har dialog med kommuner och Region Skåne.
Ingmar Servin, projektledare, Drift och underhåll på Trafikverket.
Peter Olander, Strategisk planerare på Trafikverket.
Intervju genomförd 22 maj 2018.

2.3 Genomförande av intervjuer

Det formulerades öppna intervjufrågor för att inte påverka svaret hos informatören. Under intervjuerna fanns kartor över området upplagt på bordet för att enklare kunna beskriva i vilket område de pratar om och för att minska otydligheten. Frågorna planerades och lästes igenom av handledaren på LTH innan genomförandet av intervjuerna påbörjades. Följdfrågor ställdes för att uppmuntra informatören att utveckla sina svar. Frågorna och kartmaterialet vilka fanns tillgängligt under intervjun redovisas i bilagorna.

Intervjuerna spelades in digitalt efter godkännande av informatören för att man enklare ska kunna återgå till vad som sades och för att ta ut citat. Under intervjutillfället informerades informatören om syftet med intervjun och rapporten samt att de fick möjlighet att granska sina citat innan publicering. Innan intervjun avslutades tillfrågades informatören om hen hade mer information att återge.

2.4 Presentation och analys av intervjuer

Presentationen av resultatet har gjorts genom att skriva ut utvalda citat från de som intervjuats. Till citaten har jag skrivit en inledande text vilket gör att läsaren förstår sammanhanget. Det kommer även att presenteras utmaningar och möjligheter som inte är specificerade till ett visst geografiskt område utan berör helheten som presenteras separat.

Presentationen av intervjuerna och av rapporten behöver vara intressant för att användas efter att rapporten skapats. Genom en bra sammanfattning och en väl sammansatt rapport med illustrationer ökar sannolikheten för att rapporten kommer att användas efter publicering.

3. Teori och Litteraturstudie

Nedan följer en teori och en litteraturstudie. Först en teknikstudie kring teori om bangårdens funktion. Därefter en litteraturstudie för nulägesbeskrivning och prognoser för rese- och godsutveckling.

3.1 Rangerbangård teori

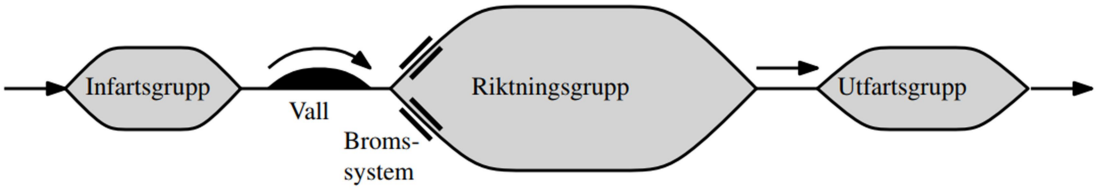
Detta kapitel går igenom teorin kring hur en rangerbangård fungerar och begrepp som används för att beräkna kapacitet.

3.1.1 Rangerbangårdens funktion

En rangerbangårds uppgift är att sortera vagnar från tåg vilka ankommer till rangerbangården för att bilda nya tåg. Detta kallas tågbildning och skapar tåg vilka ska avgå till nya destinationer. Ett ankommande godståg till en rangerbangård har oftast vagnar med flera olika slutdestinationer. Vagnar från det ankommande tåget sorteras på bangården för att ligga i rätt ordning och efter samma slutdestinationer. Detta görs med hjälp av att vagnar puttas över en vall och sorteras ut på flera olika spår med hjälp av gravitationskraften. Det är vanligt förekommande att en bangård är lokaliserad på en plats där det finns intilliggande terminaler och industrispår för hantering av gods på järnväg, som i Helsingborg. Vagnar till intilliggande verksamheter rangeras också på godsbangården i början eller slutet av sin transport (Bårström & Granbom, 2012). I närområdet till Helsingborgs godsbangård finns bland annat industrispåren till Ättekulla, hamnområdet, Långeberga och Olympiaden.

Rangerbangårdens huvuduppgifter går att dela in i fyra olika moment vilket är följande:

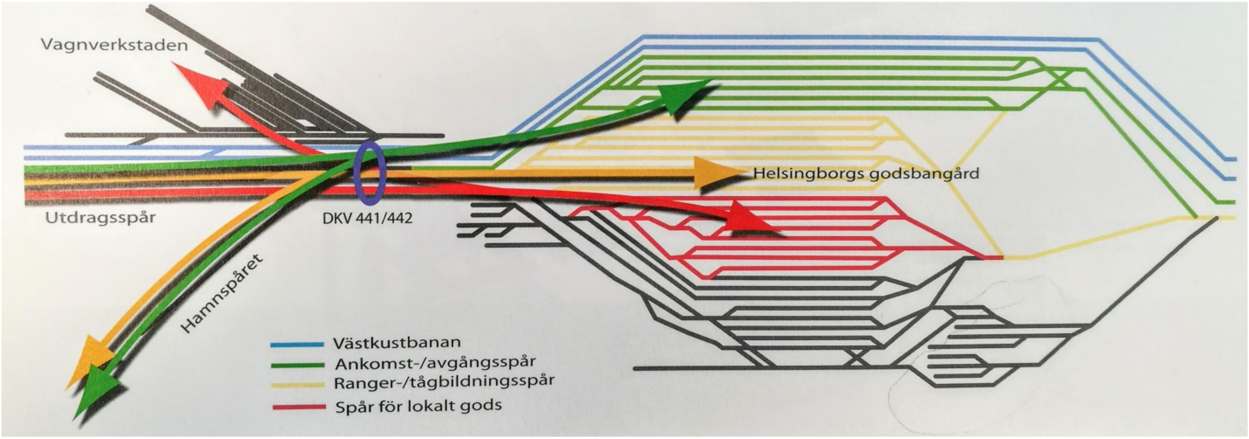
- Ta emot ankommande tåg på infartsgruppen.
- Skicka iväg avgående tåg från utfartsgruppen eller direkt från riktningsgruppen.
- Sortera vagngrupperna genom gruppväxling i avgående tåg.
- Vara kortsiktig buffert mot förseningar på linjen, samt avlasta slutterminalerna (Aronsson M, 2016).



Figur 3. En schematisk bild över en typisk rangerbangård och visar processen för ett tåg från ankomst till avgång. Källa: (Gestrelius, 2011).

Bangården är uppdelad i flera olika delar, se figur 3. Den första delen är infartsgruppen, även kallad I-grupp vilket är det första steget dit de ankommande tågen avslutar sin färd. Här kopplas loket av från vagnarna och kan bli ståendes i den här gruppen i väntan på rangering vilket är nästa fas. Vid rangeringen puttas vagnarna över vallen till riktningsgruppen, även kallad R-grupp. Det är i det här steget vagnarna sorteras efter sin slutdestination så att det avgående tåget består av vagnar i rätt ordning och underlättar växlingen på de stationer där vagnar kopplas av. I riktningsgruppen finns utöver spår för en given destination ett blandspår, ibland kallat skrotspår. Till detta spår kan vagnar tillfälligt samlas vilket av olika sorteringsskäl inte kunde sorteras vid rangeringstillfället. Blandspåret måste däremot rangeras en gång till vilket tar extra tid och kapacitet i anspråk. Då rullas vagnarna tillbaka till infartsgruppen och därefter över vallen till riktnings-gruppen igen till angivet riktningsspår.

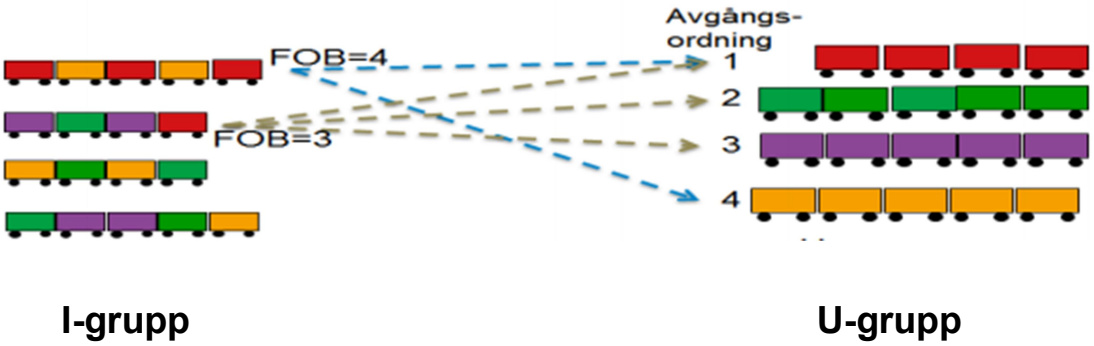
När vagnarna är sorterade efter slutdestination sker tågbildningen. Det sker genom att vagnar sätts ihop med ett lok som ska bli klart för avgång. Om alla vagnar vilket ska bilda tåget redan är bildat i riktningsgruppen kan tåget avgå därifrån. Om flera vagnar från olika riktningsspår ska bilda tåget sker tågbildningen i den sista delen, utfartsgruppen, även kallad U-grupp. Tågen placeras även i utfartsgruppen för att åter ge plats i riktnings-gruppen.



Figur 4. Blå markerar Västkustbanan, grönt I-grupp och U-grupp, gul och röd och svart är R-grupp. Svart är R-grupp, uppställningsspår och spår till kombiterminalen. Källa: Johansson, (2009).

3.1.2 Kapacitetsbegrepp

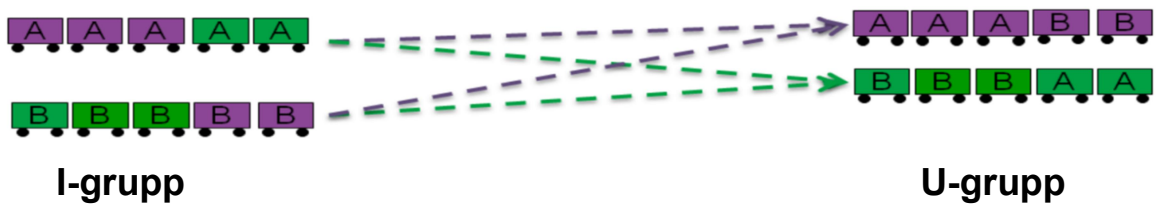
Begrepp som används för att räkna på kapacitet på bangårdar är fan-in, fan-out, fan-out bredden och block swap. Fan-out och fan-in är engelska begrepp som används för att beskriva tåg associationer. En översättning av dessa skulle närmast bli "spridning-in" och "spridning-ut" på svenska men är inga etablerade begrepp. Begreppet block-swap har heller ingen etablerad översättning på svenska och skulle närmast beskrivas som "grupp-byte". Fan-out bredden är antalet avgångsordnigar som ett ankommande tåg har vagnar till. Ett värde på hur länge vagnarna står på bangården. Vid ett lågt värde på fan-out bredden kommer vagnarna iväg fort från bangården, och vid ett högt värde kommer vagnarna ta upp mycket kapacitet på bangården (Aronsson, 2016).



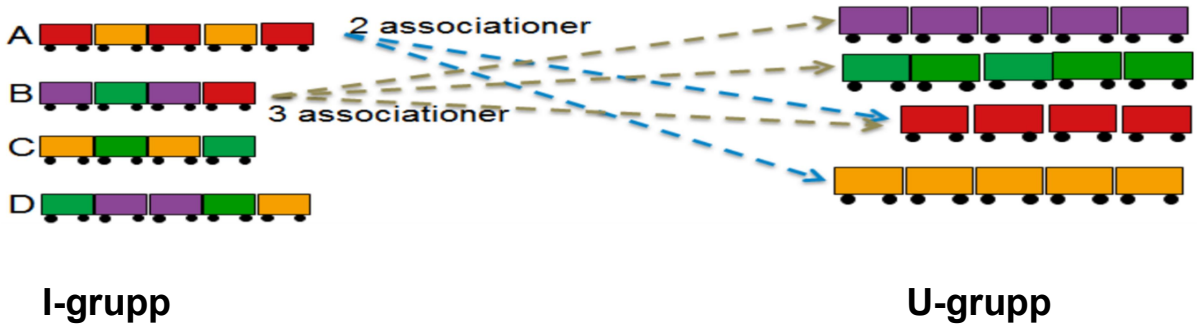
Figur 5. Figuren visar "fan-out bredden" där det första ankommande tåget har vagnar till avgång 1 och 4 (FOB=4) och det andra inkommande tåget har vagnar till avgång 1, 2 och 3 (FOB=3). Källa: Aronsson, (2016).

Fan-in(B) = alla ankommande tåg som bidrar med vagnar till det avgående tåget B.
Fan-out(A) = alla avgående tåg som får vagnar från det ankommande tåget A.
Fan-out bredden (FOB) = antalet avgångsordningar det ankommande tågets vagnar har.
Block-swap = en större sammanhängande vagngrupp byter tåg utan att vagnarna behöver rangeras.

När ett grupp-byte sker av ett större antal vagnar kan tågbildning ske på ett smidigare och effektivare sätt vilket inte är lika kostsamt och tar upp mindre kapacitet i anspråk.



Figur 6. Figuren visar ett gruppbyte där ett större antal sammansatta vagnar byter plats med varandra utan att behöva rangeras.
Källa: Aronsson, (2016).



Figur 7. Figuren visar fan-out och associationer. Hur många nya tåg har ett ankommande tåg associationer med.
Källa: Aronsson, (2016).

3.1.3 Kapacitet på bangården

För att beräkna kapacitet på bangården krävs att ta hänsyn till flera variabler. Det går inte enbart att räkna antalet hanterade vagnar per dygn eller vecka eftersom detta inte säger något om hur många slutdestinationer vagnarna har, ståtiden för en vagn eller antalet

ankommande eller avgående tåg. Förändringar i exempelvis osorterade tåg, en ökning av vagnar på blandspåret eller ökning av vagnarnas ståtid kommer minska kapaciteten. Det krävs alltså att ta hänsyn till flera faktorer för att kunna beräkna kapaciteten på en bangård.
Faktorer som påverkar kapaciteten och belastningen har Aronsson, (2016) studerat närmare på i sin rapport om Kapacitet på rangerbangården Hallsberg.
De nämner följande faktorer:

- Antal vagnar samt total längdmeter för tåget.
- Antal ankommande och avgående tåg per destination.
- Antal destinationer som hanteras med avgående tåg.
- Vagnars ståtid (väntetid) på rangerbangården.
    - Både planerad ståtid och oplanerad ståtid i form av förseningar av olika skäl.
- Tidtabellen, både avgångs- och ankomsttider för tåg.
- Antal samtidiga tåg som byggs på rangerbangården.
- Antal associationer mellan tåg.
- Antal tåg i ”fan-out” och ”fan-in”.
- Bredd på ”fan-out”: antal avgångar mellan första och sista vagn i ett ankommande tåg.
- Gruppväxling, om det avgående tågets vagnar ska vara sorterade.
- Hantering av farligt gods (Aronsson, 2016).

Aronsson, KTH har studerat Hallsbergs bangård och gjort olika simuleringar för att jämföra olika planeringsstrategier på bangården. I samma rapport från (Aronsson, 2016) nämns att de mycket duktiga rangerledarna och planerarna arbetar utefter tumregler som arbetats fram genom årtionden. Det gör att innovativ ny planering hämmas. Samma forskare menar att det därför finns en outnyttjad kapacitet på rangerbangårdar och att ett planeringsstöd behövs.

Fröidh, (2013) nämner ytterligare parametrar att ta hänsyn till för att kunna beräkna kapacitet, då främst i linjetrafik men är även relevant för bangårdar. För att få ett mått på

kapacitet går det inte att endast räkna antal tåg per timme för en viss sträcka utan flera parametrar behöver lyftas, bland annat:

- Längden på tågen.
- Kapacitetsvinsten av snabbare tåg.
- Regelbunden turtäthet.
- Ökad punktlighet.
- Flexibilitet för förändringar till en skiftande efterfrågan i marknaden.
- Attraktivitet i tågtider.

Ett rekommenderat mått för kapacitet på linjen bör enligt Fröidh, (2013) vara:

Transportvolym/vikt per tidsenhet, givet en attraktiv tidtabell (medelhastighet, turtäthet och punktlighet).

3.2 Nulägesbeskrivning av området

I detta kapitel beskrivs områdets nuläge.

3.2.1 Beskrivning av området

Det studerade området där Helsingborgs godsbangård och Ramlösa station ingår är stadsdelarna Gåsebäck och Hästhagen. Järnvägsanläggningen är lång och utgör en barriär mot intilliggande områden.

Gåsebäck är av industriell karaktär med småskaliga blandade företag med allt från mekaniker, konsultbolag, gym, kyrka och reklamfirma. Stora delar av Gåsebäck är isolerat från kringliggande stad genom järnvägsanläggningen och större vägnät. Området är en kombination av 1870-talets rutnätsstruktur och 1900-talets oregelbundna stadsplaneringen. Vissa äldre fabriksbyggnader från 1800-talet finns kvar samtidigt har nybyggda fastigheter uppkommit (Öreberg, 2011).

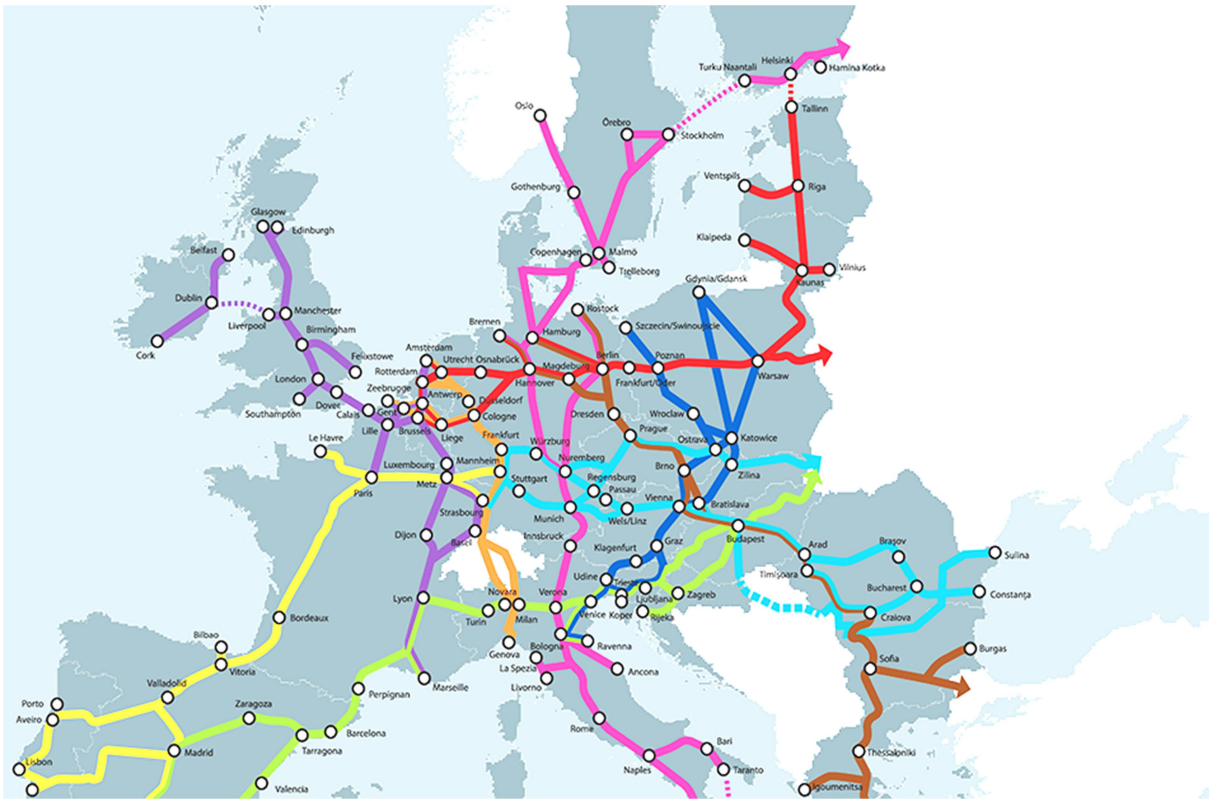
I området Hästhagen är de flesta aktörer verksamma inom logistik och lagerhantering. Det är ett aktivt område med kontinuerligt trafikflöde med tunga lastbilstransporter. Utöver lager och logistikverksamhet finns också detaljhandel inom livsmedel, bygg och möbelaffär. Helsingborgs stad äger industrispåret till området vilket gränsar till flera fastigheter. Vid en observation 2018-03-01 konstateras att en majoritet av spåranläggningen är nedlagd/lagd i träda. Vägskyddet över Rännarbanan är nyligen restaurerat (Öreberg, 2011).

3.2.2 Riksintresse

Ett riksintresse är ett utpekat geografiskt område vilket innehåller viktiga kvaliteter och värden för Sverige. Flera järnvägsanläggningar i Helsingborg är av nationellt intresse såsom godsterminalen, kombiterminalen, Västkustbanan, Raus depå samt anslutningen till hamnområdet. Det finns också ett riksintresse för en eventuell HH-förbindelse, en utbyggnad av fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör i Danmark (Trafikverket, 2010).

Västkustbanan ingår också i den europeiska TEN-T korridoren vilket utgör ett särskilt riksintresse för att koppla samman Europas järnvägsnät. Inom Europa finns det flera korridorer för att underlätta för den Europeiska transportmarknaden. Korridorerna baseras på en EU-förordning med syfte att öka den internationella handeln och transport med järnväg. (TEN-T Core Network Corridors, 2018) Den främsta fördelen med korridorerna är att det ska bli enklare att köra godståg över nationerna. Transportörerna behöver endast söka ett tillstånd för att köra i korridoren. Tidigare har transportören behövt söka tillstånd i varje enskilt land vilket gör det tidskrävande och komplicerat att köra mellan nationerna (Trafikverket, 2015).

Helsingborg med Västkustbanan och godsstråket genom Skåne är viktiga förbindelser i Scandinavian-Mediterranean korridoren. I figur 8 finns samtliga korridorer utmarkerade (TEN-T Core Network Corridors, 2018).



Figur 8. Illustration över järnvägskorridorerna i Europa. Den rosa korridoren kallas Scandinavian-Mediterranean korridoren och sträcker sig från södra Italien till Sverige och Finland i norr. Källa: TEN-T Core Network Corridors.

3.2.3 Historisk bakgrund

Helsingborg är en kuststad vilket ligger strategiskt för sjöfart där avståndet mellan Sverige och Danmark är kortast. Handeln med sjöfart har under lång tid präglat staden vilket medfört successiva investeringar i hamnutbyggnaden. 1865 invigs den första järnvägsförbindelsen vilket blev mellan Helsingborg och Eslöv med förgrening i Billeberga till Landskrona. I Helsingborg sträckte sig järnvägen in till Helsingborgs centralstation vilket låg där Knutpunkten ligger idag. 1875 stod järnvägen mellan Helsingborg och Hässleholm färdig, även kallad Skånebanan. På dessa två anläggningar trafikerar både gods- och persontrafik. Västkustbanan invigdes år 2001 och är den dubbelspåriga järnvägen från Helsingborg vidare mot Ramlösa, Rydebäck och Glumslöv till Landskrona. På Västkustbanan mellan Helsingborg och Landskrona trafikerar endast persontrafik. De tre ovan nämnda järnvägsanslutningarna är de järnvägar Helsingborg har idag i södergående riktning. Ramlösa station är benämningen på stationen för persontrafik, internt kallas stationen Helsingborgs godsbangård (Ohlsson, 2018).

Järnvägar söderut från Helsingborg är följande;

- Helsingborg - Hässleholm (Skånebanan)
- Helsingborg - Eslöv (Rååbanan, godsstråket genom Skåne)
- Helsingborg - Landskrona (Västkustbanan)

(Ohlsson, 2018).

Mellan Helsingborg central och Ramlösa station delar dessa tre järnvägar samma dubbelspår.

3.2.4 Beskrivning av H+ projektet

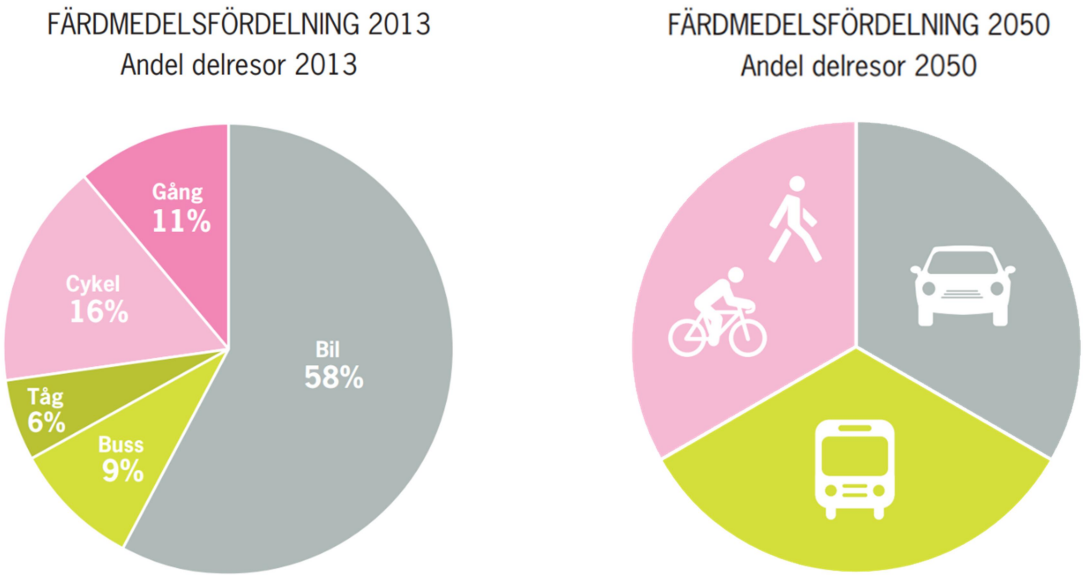
H+ är ett stadsförnyelseprojekt initierat av Helsingborgs stad för att förtäta och utveckla södra centrala Helsingborg. Staden förväntas växa med 40 000 nya invånare fram till år 2035 (Hplus, 2018) För att klara av de framtida behoven utvecklas södra centrala Helsingborg. Området omfattar ungefär en miljon kvadratmeter vilket ska utvecklas till blandad stad inom stadsdelarna Oceanhamnen, Universitetsområdet, Husarområdet och Gåsebäck. Det sträcker sig alltså från centrala Helsingborg till strax efter Ramlösa station. Det läggs stor vikt på att området ska utvecklas med aspekterna socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart. Det ska bland annat byggas bostäder och stadsutveckling i stationsnära läge vilket bidrar till ett hållbart resande och goda förutsättningar för gång, cykel- och kollektivtrafikstråk. Hela järnvägsanläggningen från centrum till efter Raus ingår i H+ området. Godsbangården och Ramlösa station ingår i området men än finns få planer på hur järnvägsområdet ska förändras med stadsförnyelseprojektet eller om det kommer vara kvar i orört skick (Öreberg, 2011).

3.3 Framtidsprognoser

Nedan presenteras en litteraturstudie med avseende på framtiden.
Prognoser för gods- och persontrafik har aktörer tagit fram.

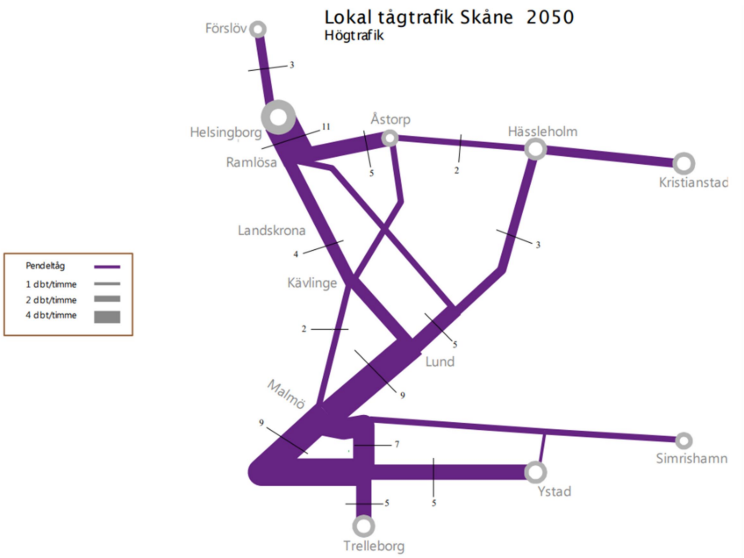
3.3.1 Prognoser för persontrafik

Skåne har varierande förutsättningar för vilket färdmedel människor väljer. På landsbygden är kollektivtrafiken mindre utbyggd och cykeln är oftast inget alternativ. Därför behövs flera möjliga färdmedel för att matcha förutsättningarna. År 2013 står bilresorna för 58% av de totala resorna meda Region Skåne har en prognos att den siffran ska sjunka till 33% år 2050. Antalet tågresor i Skåne ska öka med 420% till 2050 jämfört med 2015 (Andersson, 2017).



Figur 9. Illustration över persontrafikfördelningen från 2013 till 2050 i antalet delresor. Region Skåne mäter från delresor vilket innebär alla resor som slutar med ett ärende. Källa: (Andersson, 2017).

Skånetrafiken har ett mål att öka det totala resandet i Skåne med 4% per år. För Ramlösa station antar Skånetrafiken att resandet bör fördubblas mellan 2016-2030. Det är i snitt en ökningen med 7% per år vilket ger en högre snittökning än den generella förväntan i Skåne. (Schiöth, 2018)



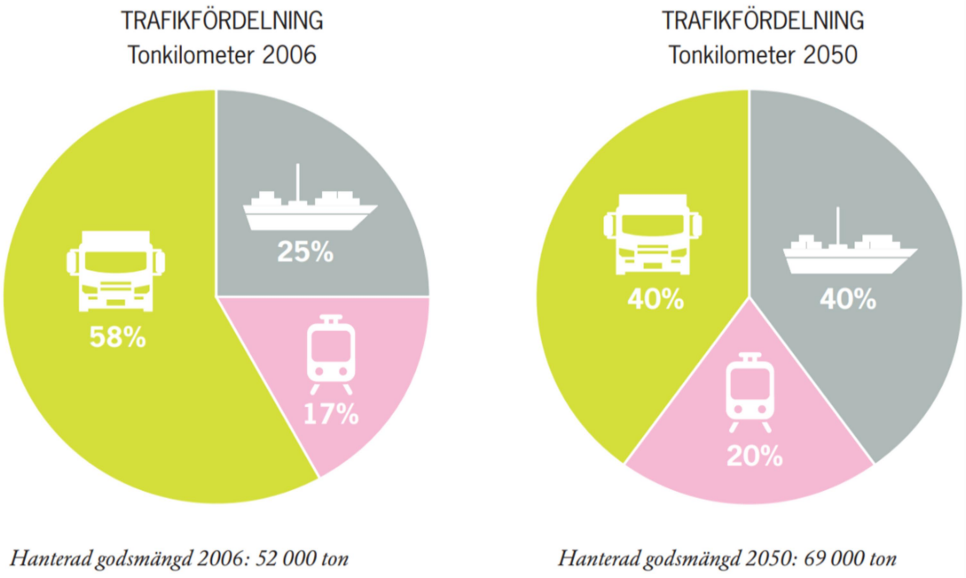
Figur 10. Prognos för Högtrafik år 2050. Sträckan mellan Helsingborg och Ramlösa är högtrafikerad. Källa: *(Andersson, 2017)*.

Enligt en prognos från Skånetrafiken vilket figuren ovan illustrerar kommer sträckan mellan Helsingborg och Ramlösa vara den mest trafikerade sträckan år 2050 räknat i antal Pågatåg.

3.3.2 Prognoser för godstrafik

Skåne är vägen till kontinenten och har därför en omfattande godshantering. Det är också porten mellan inte bara Sverige utan hela Skandinavien och kontinenten. För att godshanteringen ska fortsätta öka behöver investeringar göras och systemet anpassa sig efter det uppkomna behovet. Vid kortare sträckor är lastbilen det självklara valet men vid längre transporter är järnväg och sjöfart mer fördelaktiga (Andersson, 2017).

I Helsingborg finns utbyggt infrastruktur för alla de tre stora transportvägarna, lastbil, fartyg och järnväg. Helsingborgs hamn är en stor hamnverksamhet för att ta emot gods från kontinenten för vidare transport. Det finns även en stor järnvägsanläggning för godshantering till hamnen men också bangård för omlastning. För vidare transport i vägnätet är transporterna goda för vägtransporter mot Stockholm, Göteborg och Malmö. Region Skåne har tagit fram en prognos över trafikfördelningen 2050 som kommer fram till att fartyg och järnväg ska ta andelar från vägtransporterna. Då behövs bättre logistik och trafikstyrning samt bättre godsperspektiv i planeringen Andersson, (2017).



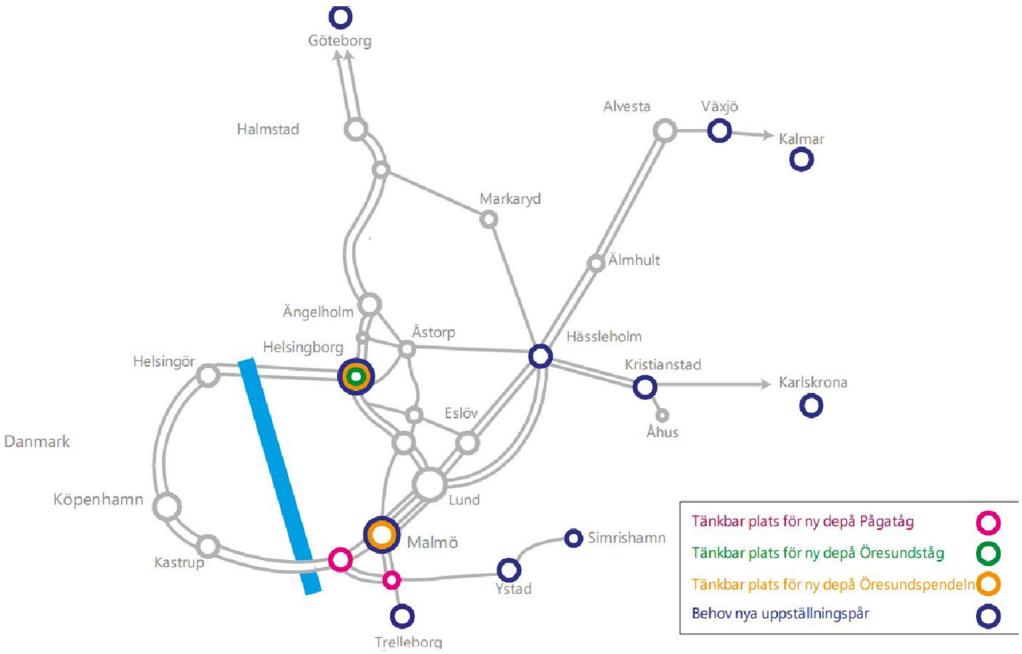
Figur 11. Illustration över trafikfördelningen från 2006 till 2050 i hanterad gods. Tonkilometer är mängd transporterat gods multiplicerat transporterad sträcka. Källa: (Andersson, 2017).

3.3.3 Uppställningsspår och depå

En utredning av Fridlund J, 2015 är beställd av Region Skåne för att kartlägga det kommande behovet av depå- och uppställningsspår fram till 2035. Den kommer fram till att följande behov finns:

- Nya uppställningsplatser behövs på flera platser
- En ny depå för Pågatåg i samma storleksordning som depån i Raus
- Fyra nya verkstadsplatser för Öresundstågen.
- En ny depå för Öresundspendeltåg/system 3 (Fridlund, 2015).

I Helsingborg är det tänkbart att anlägga fler uppställningsspår överlag men också depå för Öresundståg och Öresundspendeln/System 3.

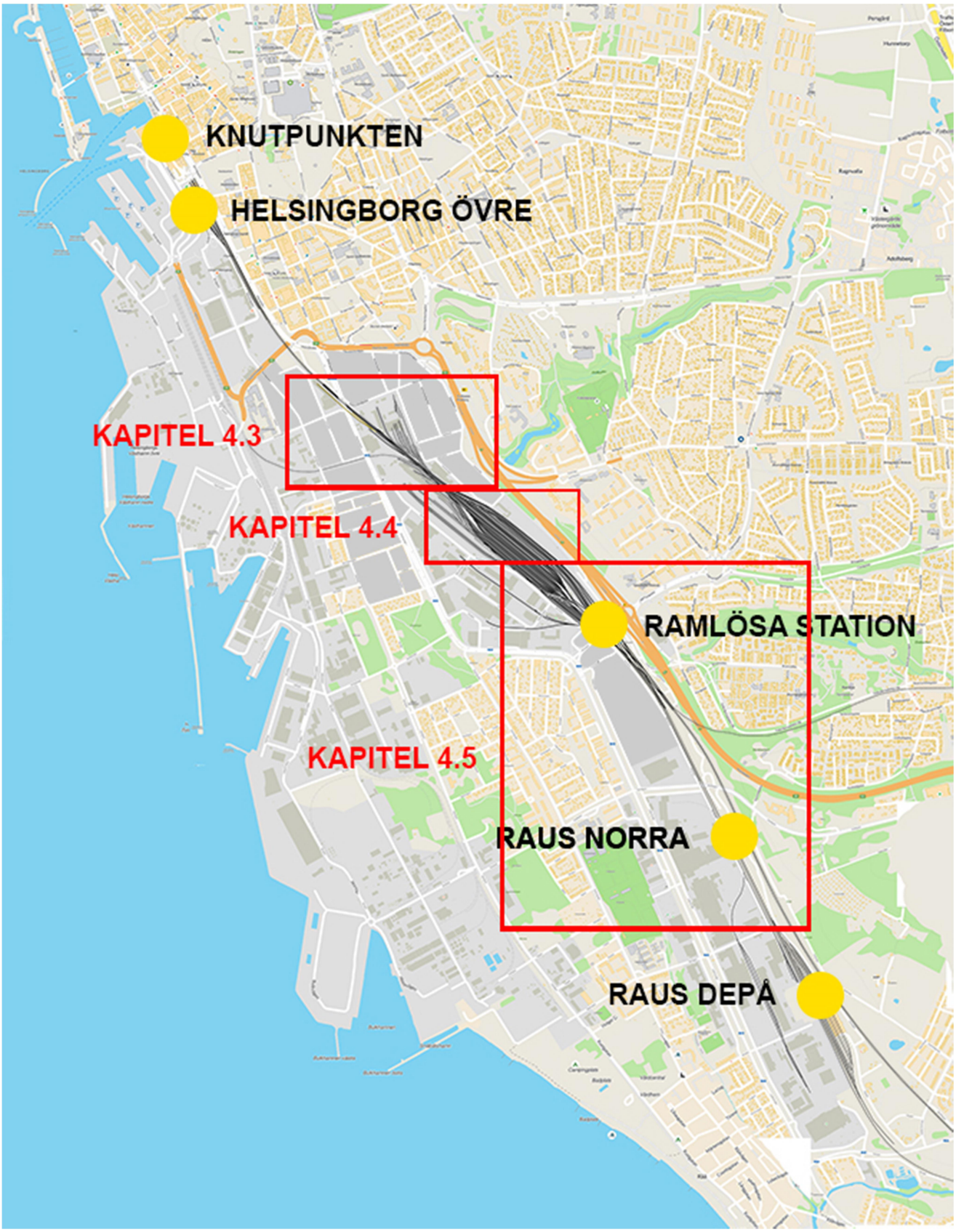


Figur 12. Illustration över tänkbara platser för ny depå och uppställningsspår som täcker behovet till 2035. Källa: (Fridlund, 2015).

4. Resultat

I det här avsnittet redovisas och kategoriseras resultatet av studierna utifrån de utmaningar baserat på syftet och frågeställningarna. Redogörelse av resultatet baseras på intervjuer och relevant tillgänglig information inom området.

Resultatet redovisas i fem olika delkapitel (4.1- 4.5) där kapitel 4.1 redogör vilka aktörer och intressenter som är verksamma i anläggningen. För att redovisa intervjusvaren på ett enkelt sätt kommer varje utmaning och möjlighet beskrivas var för sig. Det finns också övergripande utmaningar och möjligheter som inte hör till ett specifikt geografiskt område. De övergripande utmaningar och möjligheterna kommer beskrivas i kapitel 4.2. Kapitel 4.3 - 4.5 är uppdelat i olika geografiska områden på bangården från norr till söder. Se uppdelningen och hela geografiska området i figur 13.



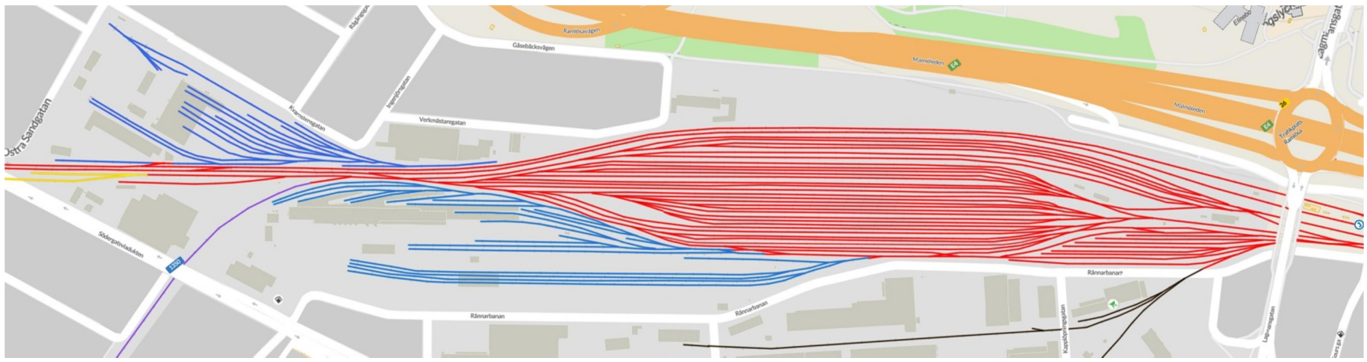
Figur 13. En geografisk bild över olika platser i Helsingborgsområdet. Pågatågen har Raus depå som uppställningsplats och flera

av tågen har slutstation Helsingborg C/Knutpunkten. Det är cirka fem kilometer mellan Raus depå och Knutpunkten. Bild: hitta.se

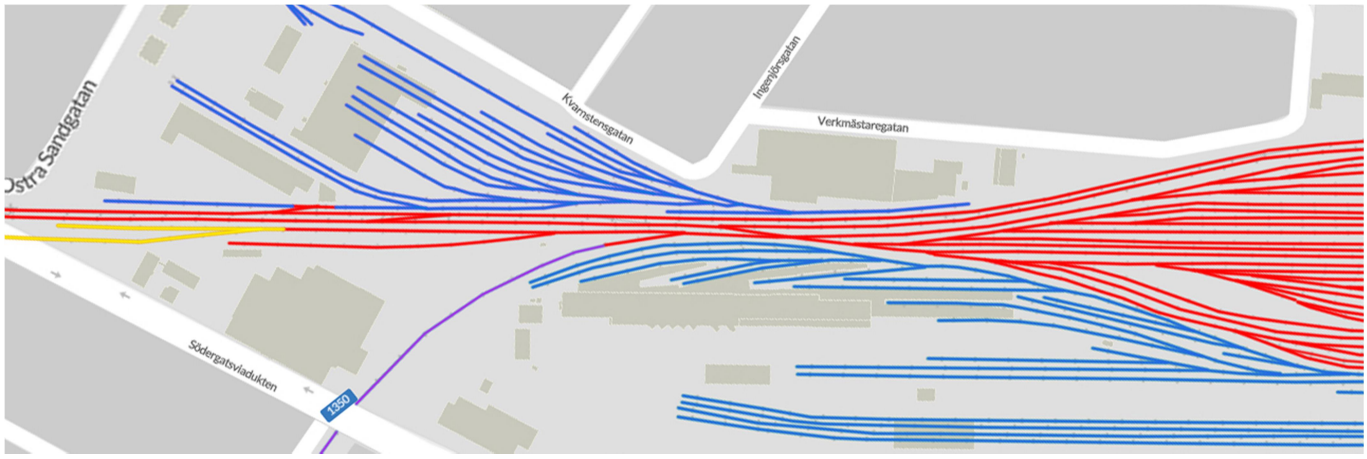
4.1 Aktuella aktörer och intressenter

Här redovisas de intressenter och aktörer vilka anses ha intresse i området för att de bedriver verksamhet i någon form.

Eftersom anläggningen har flera funktioner och intressenter har den även flera olika spårförvaltare. De större aktörerna äger mark och spår inom områden och totalt är det fem olika spårförvaltare i anläggningen. Att flera olika förvaltare ska samordnas i ett och samma system skapar utmaningar. Den övergripande bilden, helikopterperspektivet över området kan bli bristande om inte en tydlig organisation finns bakom anläggningen. Brist på det övergripande perspektivet kommer de intervjuade att berätta mer om senare i resultatet. På illustrationen nedan finns de olika spårförvaltare representerade.



Figur 14. Illustration av spåranläggningen och spårförvaltare. Översiktsbild över bangården. Trafikverket markerat i rött förvaltar majoriteten av anläggningen. Bild: hitta.se



Figur 15. Detaljbild av spårförvaltare vid vagnverkstaden, norra delen av bangården. Trafikverkets anäggning markerat i rött. Jernhusens anläggningar i blått. Bild: hitta.se.

På illustrationerna ovan är spåranläggningen markerat i olika färger;

- Röd för Trafikverket (Bangården och Västkustbanan)
- Blått för Jernhusen (Helsingborg depå och Kombiterminalen).
- Svart för Helsingborgs stad (Området Olympiaden)
- Lila för Helsingborgs Hamn (förvaltar mer spårområde i hamnområdet).
- Gult för Wihlborgs (Före detta Postnords anläggning till postterminalen vilket flyttat till Ättekulla industriområde. De intervjuade menar att ingen järnvägsverksamhet är kopplat till fastigheten för tillfället.)

(Harrysson, 2018).

4.2 Övergripande intressen

Här nedan redovisas information från intervjuerna. Materialet är inte specificerat till en viss del av anläggningen utan behandlar en övergripande utmaning och/eller behov. Områdena som redovisas är uppställningsspår, helhetsperspektiv och ändstation Maria station.

4.2.1 Uppställningsspår, depå och verkstad

Brist på uppställningsspår, depåer och verkstäder för tåg nämns av samtliga intervjuade med lite olika syn på det. Mats Ohlsson, Skånetrafiken som ansvarar för Örsundstågen och Pågatågen berättar att: *Uppställningskapaciteten i hela helsingborgsområdet är jätteilla. Helsingborg och Ystad är de två punkter vi har absolut svårast.* Bristen på uppställningsspår medför också kostnader för dem: *Det är 10-tals miljoner det kostar att ta med sig vagnar för att vi inte har någon möjlighet att ställa dem eller hänga av dem. (...) Så det är jättemycket produktion och slitage som kostar pengar.* I tidigare kapitel beskrivs det även att Skånetrafiken behöver tre nya depåer fram till 2035.

Lars Fransson Trelde, Green Cargo som kör godståg och ansvarar för bangården menar också på att det är brist på uppställningsspår: *Vi använder mer eller mindre alla spår som vi har tillgång till. Det som blivit ett problem inom järnvägen och godstrafiken är uppställningsplats.* Han berättar också att företag kan ha specifika vagnar som de inte använder under en period och behöver då ställa upp dem under den perioden. *Ibland kan det vara någon kund som inte ska köra på två månader säger vi, de har då specifika*

vagnar som de använder. Vi kommer dock återkomma till uppställning senare i resultatet under rubriken bangården där de samtidigt berättar att det finns kapacitet att använda i Helsingborg.

Bristen på uppställningsspår är inte enbart en utmaning för Skånetrafiken och Green Cargo utan skulle också vara en utmaning för andra aktörer. Mats Ohlsson, Skånetrafiken berättar: *Nu pratar vi våra tåg. Vi har ingen aning om det dyker upp privata aktörer som SJ, Snälltåget, MTR, vilka företag som helst. Då kommer de också behöva ställa upp sina fordon.*

Jack Bårström, Trafikverket berättar hur de anser att depåer, verkstäder och uppställningsspår skulle skötas. På dessa anläggningar finns också andra sidosystem såsom toalettömning, tvätt, städperronger med mera: *Det bästa vore att det fanns en tydligt avgränsad anläggning som ägs av någon annan och så gör man det där.* I kapitlet om helhetssynen och bangården berättar Jack Bårström, Trafikverket vidare om deras ansvar i anläggningen.

4.2.2 Helhetsperspektiv i anläggningen

Flera aktörer samverkar i och vid anläggningen. De intervjuade förmedlar otydlig ansvarsfördelning eller brist på helhetsperspektiv på olika vis. Jack Bårström, Trafikverket beskriver deras roll i anläggningen: *Vi har mycket policys och riktlinjer som bygger på lagstiftning och EU-lagstiftning som säger hur järnvägsmarknaden ska fungera. Att vi har en tydlig uppdelning mellan olika roller. Stat och marknad, Trafikverket ansvarar för det vi kallar huvudsystemet inklusive då våra bangårdar. Allt annat som verkstäder och allt som räknas som järnvägens sidosystem, depåer, verkstäder, allt som har med service på fordon att göra egentligen. Det är inte vi som ska göra det och det ska egentligen inte göras på vår anläggning heller. Verkligenheten ser väldigt långt ifrån den bilden som finns i lagstiftningen och visioner. Därför krockar det. Sen har vi gjort vissa försök att hantera det.*

Det finns alltså ett väldigt tydligt regelverk som berättar hur anläggningen ska vara uppdelad men att verkligheten är långt därifrån. Mats Ohlsson, Skånetrafiken återkommer

till just den uppdelningen vilket finns mellan aktörerna och Trafikverket. Dels att helhetsperspektivet försvunnit men också att det är otydligt vems ansvar det är. *Trafikverket har tagit ansvar för själva järnvägen. Allt runt omkring anser de att marknaden skulle sköta. Sedan definierade man aldrig marknaden (...) Samtidigt sa man det att man har tagit på sig att tilldela kapacitet på alla spår. (...) Man har under många många år sagt vi ska köra mer, köpa fordon. Man har ingenstans i avregleringen tagit hänsyn till uppställningsspår, att det behövs verkstäder.*

Både Trafikverket och Skånetrafiken berättar att det inte är Trafikverkets ansvar att anlägga depåer, verkstäder och uppställningsspår. Mats Ohlsson, Skånetrafiken berättar vidare om finansieringen, vem är det som ska betala? *Kan Skånetrafiken betala en anläggning som står på Trafikverkets mark som inte kan garantera där vi får stå. Då gör vi en investering med skattepengar som blir obrukbar. Kan entreprenören göra det? Entreprenören kör tågen på 8 år, de är inte så sugna på att ta en sådan investering. Skånetrafiken kan inte ta skånska skattepengar och bygga något som MTR, SJ eller andra aktörer kan använda.* Avregleringen skedde förhållandevis nyligen och de tydliga ansvarsområden har inte hunnit sätta sig. Sen berättar även Trafikverket att verkligenheten och lagstiftningen inte stämmer överens vilket kan vara förvirrande vilken roll de har i järnvägsbranschen.

Ett annat helhetsperspektiv som inte berör specifikt järnvägsanläggningen är stadsutvecklingen som Torgny Johansson, Helsingborgs stad lyfter: *Det är rätt så svårt om man inte har en helhetsstruktur, spåren behöver byggas ut på sikt, och andra investeringar runt omkring, nya broar och grejer. Det behövs hitta en helhetslösning.* Området ligger också i stadsförnyelseområdet H+ och vill utveckla området till blandad bebyggelse som nämnts i tidigare kapitel. Framför allt berättar torgny Johansson att området runt Ramlösa station är intressant att utveckla. Mats Ohlsson, Skånetrafiken nämner även frågor kring bostäder och bebyggelse i området: *Många gånger ligger sån mark centralt, det kliat i fingrarna på att ta bort den och bygga bostäder och annan verksamhet, vilket naturligtvis är bra. Men vi ser här att det inte finns ingen som helst*

beredskap eller diskussion i de här frågorna. Det finns flera aktörer som uttrycker ett behov av en samsyn i utvecklingen.

Både Helsingborgs stad och Trafikverket får frågan vem som skulle initiera en sådan satsning. Torgny Johansson, Helsingborgs stad: *Skulle man göra något större med stationen där så krävs ett stort initiativ från Trafikverket annars blir det svårt.* Jack Bårström, Trafikverket instämmer att det är Trafikverkets uppgift.

4.2.3 Ändstation Maria station för södergående tåg

En helhetslösning som diskuteras vidare i ett senare kapitel är att göra Maria station till ändstation för södergående tåg. De tåg som nu har slutstation Helsingborg skulle i framtiden kunna köra till Maria station. Det tar mycket kapacitet i anspråk att vända tåg på Knutpunkten, samt kapacitet för att köra till Raus depå där flera tåg har uppställning.

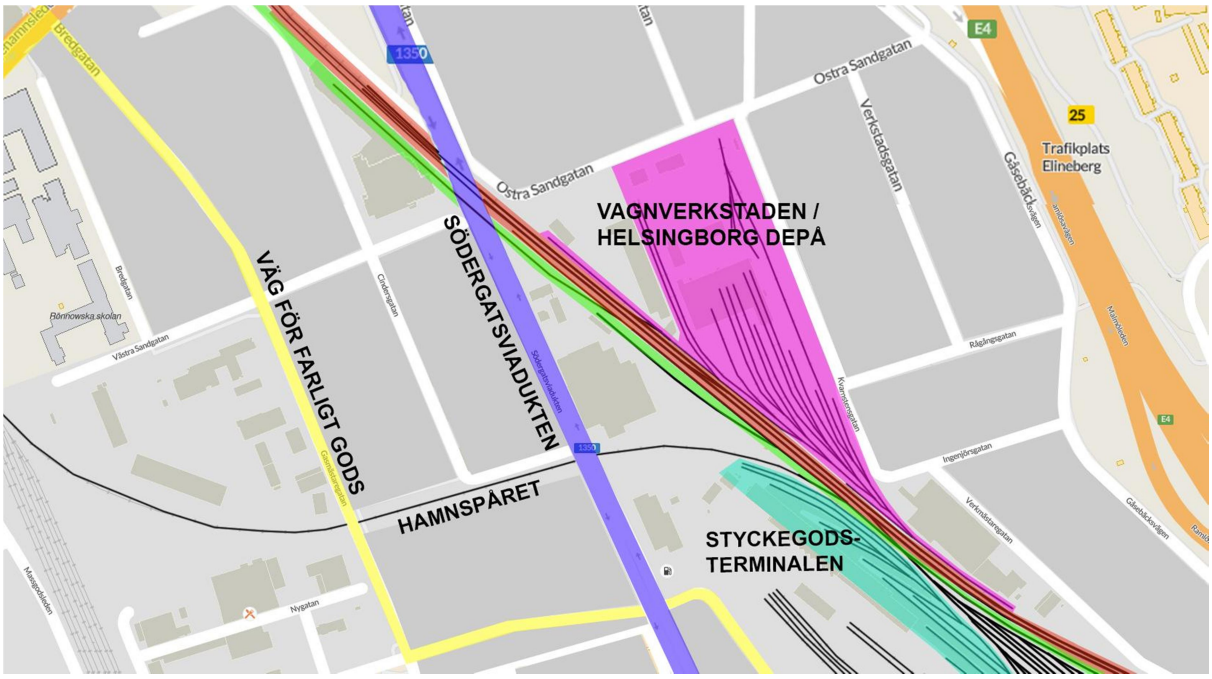
Mats Ohlsson, Skånetrafiken berättar *Istället för att stanna på Knutpunkten, bara körde upp för backen (Syftar på järnvägen genom Pålsjö skog). (...) Maria blir någon form av Helsingborg norra. Vissa av dessa tunga system skulle kunna utgå från Helsingborg Norra. För då skulle de från Höganäs snabbt komma ner till ett tågsystem som avgick, gjorde ett snabbt uppehåll på Knutpunkten så att man fick Knutpunkten till en mer genomfartsstation (...) Då hade man förbättrat kapaciteten på Knutpunkten.*

Knutpunkten har idag fyra plattformar och är jämförbart med Malmö C spår 1-4. För att få statistik på om på antalet avgångar på spår 1-4 på Malmö C utan att få med spår 5-10 kan man istället ta ut statistik från stationen Triangeln som är stationen söder om Malmö C. Statistiken gäller andelen tågavgångar en helgfri vardag, torsdagen 3 maj 2018 under ett trafikdygn.

Helsingborg C: 188 avgångar, en station med fyra spår.
Triangeln (Malmö): 381 avgångar, en station med två spår.
(Harrysson, 2018).

4.3 Norra delen av godsbangården

I det här avsnittet redovisas och kategoriseras resultatet av intervjumaterialet från norra delarna av bangården. Under varje delområde redovisas idéer för området, utmaningar och annat vilket kommit upp under intervjun om det berörda området. Områdena som behandlas är fler spår mellan Knutpunkten och Ramlösa, Vagnverkstaden och styckegodsterminelen.



Figur 16. Skiss över norra delarna av bangården och de vilka är verksamma i området. Knutpunkten ligger norrut utanför bilden. Gult markerar den väg farligt gods använder, röd markering är Västkustbanan och grön markering är ett eventuellt tredje spår mellan Knutpunkten och Ramlösa. Källa: hitta.se.

4.3.1 Fler spår mellan Knutpunkten - Ramlösa

Fler spår, ett tredje spår till persontrafiken mellan Knutpunkten och Ramlösa diskuteras av både Skånetrafiken, Trafikverket och Helsingborgs stad. Det presenteras mer senare i resultatet. I norra delen av bangården nämns spåren utmed den gamla postterminalen som outnyttjade. Markytan och spåren skulle kunna användas till ett tredje spår mellan Knutpunkten och Ramlösa.

4.3.2 Helsingborg depå/Vagnverkstaden

Fastigheten Helsingborg depå, även kallas vagnverkstaden förvaltas av Jernhusen och drivs av Swemaint för vagnunderhåll. I mars 2018 gav de besked att de kommer flytta sin verksamhet till Malmö och lägga ned den verksamheten i Helsingborg. Fastigheten

kommer således bli utan hyresgäst som varit i drift i över 100 år (Helsingborgs dagblad, 2018).

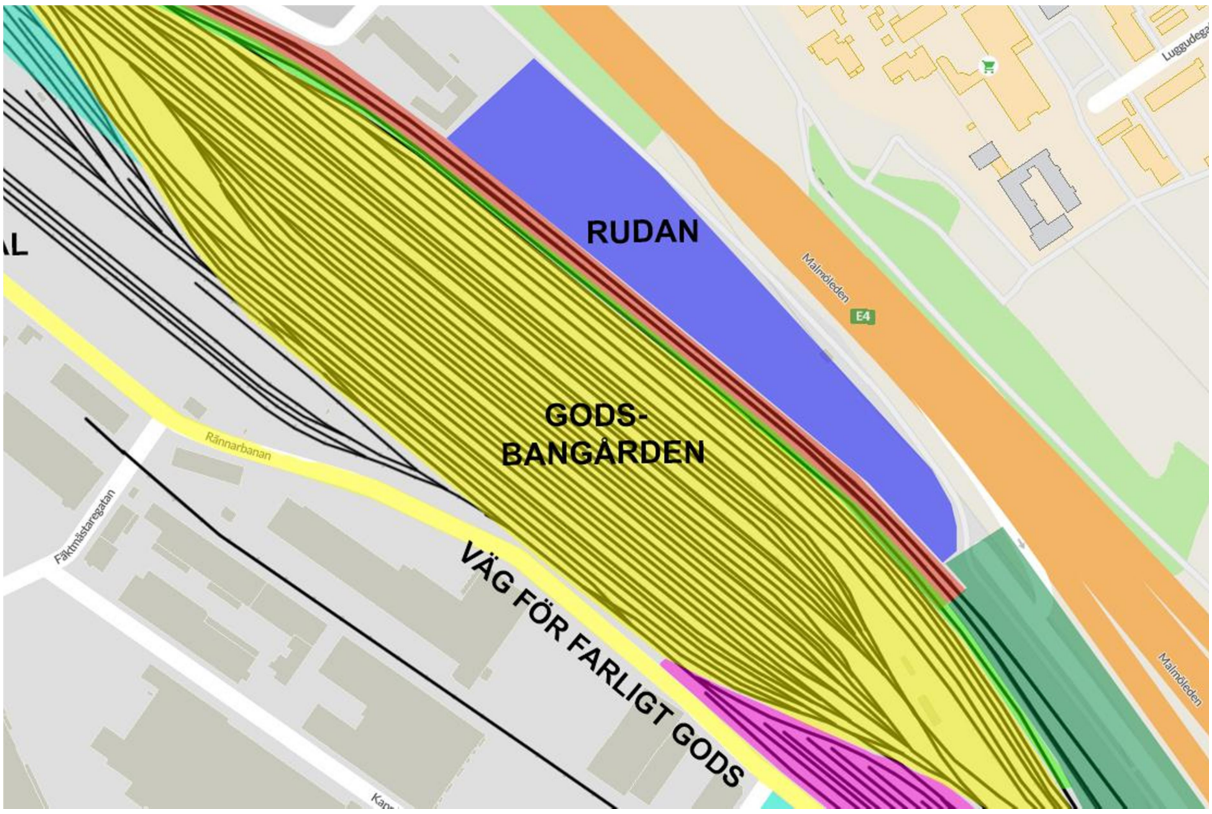
Vad den ska användas till efter nedläggningen har Helsingborgs stad och Skånetrafiken olika idéer kring. Torgny Johansson, Helsingborgs stad vill diskutera olika alternativ för kommande stadsutveckling: *Vagnverkstaden som nu ska sluta användas (...) som kan vara aktuella för annan användning för stadsutvecklingen. (...) Behöver ha en diskussion kring hur det används bäst.* Mats Ohlsson, Skånetrafiken föreslår att platsen eventuellt kan användas för uppställning till Pågatåg eller Öresundståg: *Det finns en yta här, den gamla verkstan, (...) möjligtvis som ren uppställning.* Som synes på figur 15 är det dock lite besvärligt att köra in på området från Västkustbanan och växlar skulle behöva läggas om.

4.3.3 Styckegodsterminalen

Styckegodsterminalen förvaltas av Jernhusen vilket även omfattar kombiterminalen vilket drivs av GDL. Det finns även andra privata aktörer vilka hyr in sig i fastigheten. Helsingborgs stad, Trafikverket och Skånetrafiken markerar stickspåren in till lastkajerna som ett område vilket inte används eller används ineffektivt.

4.4 Centrala delen av bangården

I det här avsnittet redovisas och kategoriseras resultatet av intervjumaterialet från centrala delarna av bangården. Områdena är godsbangården och Rudan. Under varje delområde redovisas idéer för området, utmaningar och annat vilket kommit upp under intervjun om det berörda området.



Figur 17. Illustration av olika delar av centrala delen av godsbangården. Gult markerar den väg vilket farligt gods använder, röd markering är Västkustbanan och grön markering är ett eventuellt tredje spår mellan Knutpunkten och Ramlösa. Källa: hitta.se

4.4.1 Godsbangården

Godsbangården är det gulmarkerade området i figuren ovan. Det utgör I-gruppen som är spår 3-8. U-gruppen som är spår 11-18 och R-gruppen som är spår 19-34. Spår 1-2 är till persontrafik på Västkustbanan. I det här kapitlet om godsbangården kommer två delar hanteras, det ena är kapacitet och det andra är ansvarsfördelning.

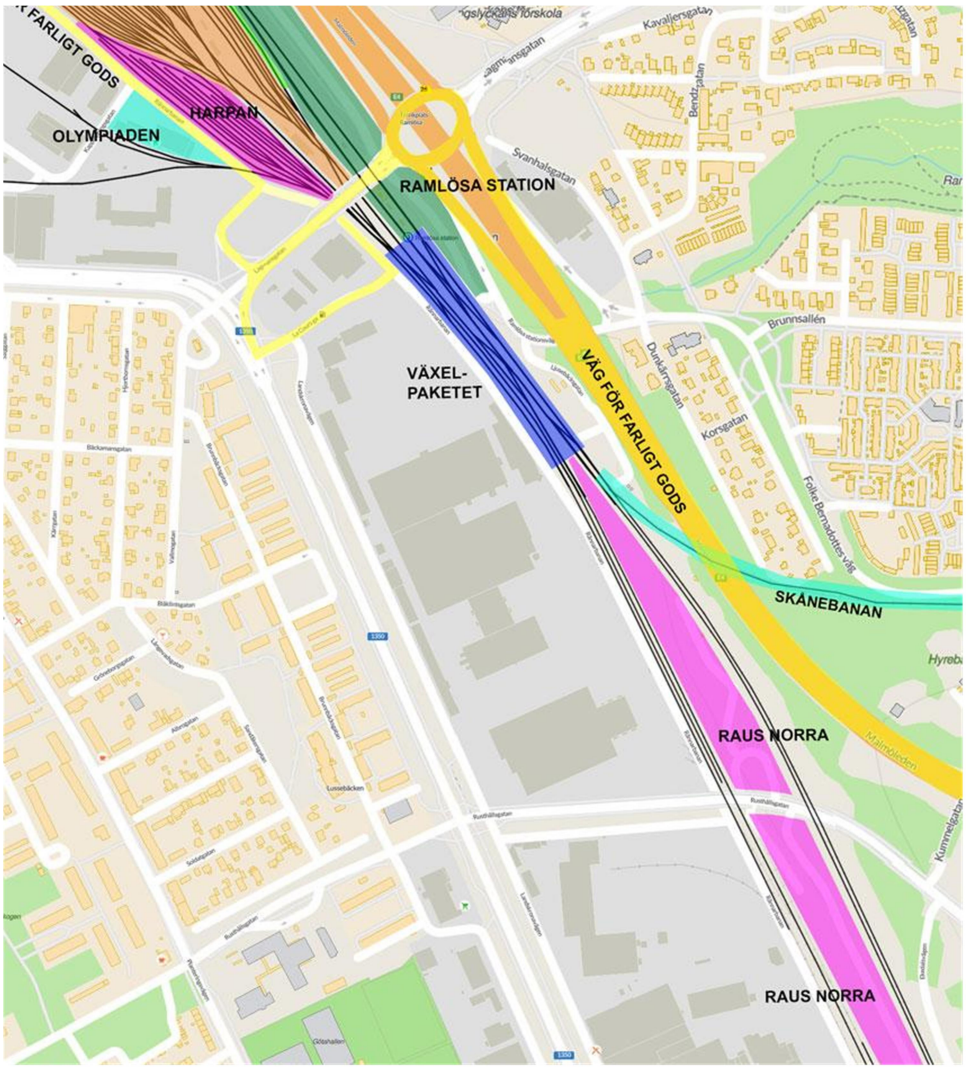
Green Cargo är den aktör som har störst insikt i anläggningen eftersom de är den operatör som även är aktör för rangeringen. Mats Andersson, Green Cargo berättar hur anläggningen nyttjas idag. Han berättar samtidigt att det finns kapacitet i anläggningen: *Den är nästan lika stor som Malmö men här är bara en femtedel, en sjättedel av antalet vagnar som hanteras. Om behovet fanns hade man kunnat använda denna mycket mer. (...) Helsingborg är mer en avlastningsbangård för Malmö. Ju mer som man måste bilda tåg i Malmö så flyttar man hit lokaltåg. Det har vi gjort de senaste åren. Det är ju ett nav runt Helsingborg och närområdet.* Det finns således kapacitet att nyttja, det behöver inte nödvändigtvis vara godståg. Skånetrafiken nämnde i kapitel 4.2.1 att

uppställningskapaciteten är mycket illa. Mats Ohlsson, Skånetrafiken berättar att de vid vissa tillfällen hyrt spår på I-gruppen för att ställa upp Pågatåg: *Det har skett då det är underhåll av Jernhusens depå. De ställde upp 10 vagnar.* Skånetrafiken har således använt bangården för uppställning men endast tillfälligt. Jack Bårström, Trafikverket berättar att de har tittat närmare på uppställning av persontåg på bangården: *Ett tag var Skånetrafiken inne på att de skulle ha uppställning här. Då undersökte vi det. Egentligen är det en godsbangård och det är för godstrafik men vi undersökte saken och såg att det var inga bekymmer om det finns kapacitet.* Green Cargo menar att det finns kapacitet och enligt Trafikverket bör det inte vara några problem att ställa upp persontåg på bangården.

Ansvarsfördelningen menar Jack Bårström, Trafikverket är lite kontroversiellt. Det är Trafikverket som äger infrastrukturen men det är inte de som sköter rangeringen: *Det är lite kontroversiellt för det är inte så det ska fungera riktigt. Att vi har en aktör som dessutom själv är godsoperatör som ansvarar för rangeringen för andra konkurrerande operatörer. Så egentligen borde vi som i Hallsberg handla upp eller göra själva och behandla Green Cargo som vilken annan aktör som helst.*
Tore Edbring, Trafikverket tillägger: *Att låta en operatör sköta rangeringen, funkar rätt bra även om det går att hitta avigsidor. Totalt sett är det dock inte så dåligt så att man känner sig tvungen att kvickt införa något annat inlägg.* De berättar att det gäller flera av Sveriges bangårdar och inte specifikt Helsingborgs godsbangård. Det finns ingen upphandling eller avtal vilket reglerar Green Cargos användning av Trafikverkets anläggning. Det gör att Green Cargo även behöver rangera persontåg som skulle vilja ställa upp tåg på anläggningen. Trafikverkets spår tilldelas inte den aktör som behöver dem mest utan tilldelas Green Cargo.

4.4.2 Kvarteret Rudan

Öster om järnvägen finns ett område somHelsingborgs stad använder till upplag för gatsten. Torgny Johansson, Helsingborgs stad berättar om idéer och användning av området: *Det har funnits tankar på att bygga ihop Gåsebäck med stationsområde med lokalgata. Sen är det skyddsavstånd, motorväg, kanske man kan bygga i området.* Det är alltså ett område man skulle kunna nyttja till något järnvägsrelaterat eller bebyggelse.



4.5 Södra delen av bangården

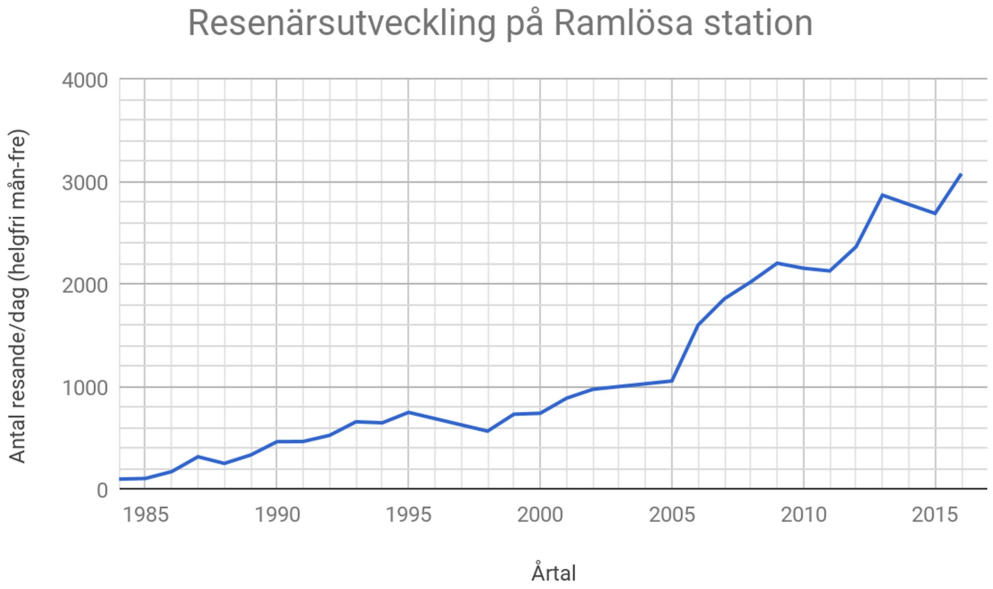
I det här avsnittet redovisas och kategoriseras resultatet av intervjumaterialet från södra delarna av bangården. Under varje delområde redovisas idéer för området, utmaningar och annat vilket kommit upp under intervjun om det berörda området. Områdena som behandlas är Ramlösa station, fler spår mellan Helsingborg och Ramlösa, växelpaketet, Harpan och Raus norra.

Figur 18. I södra delarna av bangården finns Ramlösa station i mörkgrönt, lastbilsleden för farligt gods leder ovanför plattformarna och ut på motorvägen. Växelpaketet i blått nämner alla intervjuade som problematiskt där Skånebanan går ihop med Västkustbanan samt att godstågen och persontågen har korsande tågvägar. Källa: hitta.se.

I södra delarna av bangården är det flera områden som på ett eller annat sätt hänger samman med varandra. Det gäller Ramlösa station, växelpaketet, fler spår Knutpunkten-Ramlösa och Skånebanan. Det är vanligt förekommande att en intervjuperson nämner ett område och att det ger följdeffekter i ett annat område. Resultatet kommer redovisas så gott det går under varje delområde men ska summeras som en helhet.

4.5.1 Ramlösa station

Flera intervjuade nämner att det är utmaning med stationen. Framför allt att den behöver fler spår och fler perronger. Torgny Johansson, Helsingborgs stad vill utveckla närområdet för att öka resandet: *Ramlösa station som är en viktig nod i staden. Det är viktigt med pendlingsmöjligheter och det är bra läge för kontor. (...) fler spår för persontrafiken på sikt och sen de ytor som är direkt ansluta här för att utveckla stationsfunktion och bebyggelse intill. (...) Det är jättefin reseutveckling vid Ramlösa station så det är en station att satsa på. Vi har satsat mycket på busstrafiken där.*



Figur 19. Resenärsutveckling för Ramlösa station mellan åren 1984 till 2016 befinner sig i en positiv trend.
Källa: (Johanneson, 2018).

Torgny Johansson, Helsingborgs stad refererade till reseutvecklingen på Ramlösa station och enligt statistik från Skånetrafiken, se figur 19 har resandet ökat med 200% under en 10-årsperiod, mellan åren 2005-2015. Att reseutvecklingen fortsätter är även viktigt för Skånetrafiken. Mats Ohlsson, Skånetrafiken berättar om utmaningar på Ramlösa station och att de behöver fler spår på stationen: *Ytterligare ett spår på Ramlösa station och öka kapaciteten där. (...) Här kommer tågen från Åstorp och många gånger får de stå och vänta för att det är rörelser, sen kan de få konflikt med ett godståg och förseningen byggs på hela vägen (syftar till Skånebanan). (...) Spår 3 på Ramlösa station är en prioritetsfråga. Vi har en lång lång lista. (...) Den listan är så oändligt lång så att just den åtgärden har strykas flera gånger på grund av att det finns fler hel-akuta åtgärder.* Det är en prioriterad åtgärd men har fått stå tillbaka för andra mer prioriterade åtgärder. Tore Edbring, Trafikverket bekräftar att det behövs fler spår i Ramlösa men har en annan anledning till varför det inte är byggt: *Det är en brist att det bara är två plattformsspår i Ramlösa. Då skulle man vilja ha fler där, antingen 1 eller 2 spår ytterligare. Problemet är att där är så trångt så då gör man intrång på godsspåren och godsbangården.* Alla tre parter är överens om att det behövs mer spår på Ramlösa station. Anledningen till att det inte är utfört är att det blivit nedprioriterat och att det inte får plats utan att inskränka på godsspåren.

4.5.2 Fler spår mellan Helsingborg - Ramlösa

Fler spår mellan Ramlösa och Helsingborg nämns av Helsingborgs stad, Trafikverket och Skånetrafiken. Det är lite förknippat med en utveckling av Ramlösa station till fler spår. Att ha fler spår mellan Knutpunkten och Ramlösa behöver dock inte nödvändigtvis kopplas till en utveckling av stationen. Mats Ohlsson, Skånetrafiken berättar att det är svårt att få kapacitet att köra till Raus depå och att det är anledningen till att fler spår behövs: *Verkstaden ligger där (pekar på Raus depå). Vi har transport av tågen hela vägen ned till Knutpunkten.* Ett tredje spår mellan Ramlösa och Helsingborg ser Mats Ohlsson, Skånetrafiken som en lösning på kapacitetsbristen. Jack Bårström, Trafikverket bekräftar detta: *Vi har tittat på tredje spår mellan godsbangården och Knutpunkten.*

Sträckan mellan Ramlösa och Helsingborg är den mest ansträngda sträckan i hela regionen berättar Tore Edbring, Trafikverket: *Som jag ser det där kapacitetsutnyttjande är som högst i hela regionen. Det är ingenstans vi spänner bågen så hårt som här. (...) Det kommer vi ha på det viset tills vi gör något radikalt.*

4.5.3 Växelpaketet & Skånebanan

Skånebanan och växelpaketet är två områden som hör ihop. Växelpaketet finns till just för att Skånebanan ansluts till Västkustbanan. Utmed Skånebanan finns också ett par industrispår. Växelpaketet eller planskildheten är ett begrepp alla intervjuade nämnt. Det är inte en specifik växel som nämns utan helheten som en korsning.

Tore Edbring, Trafikverket berättar varför växelpaketet är en utmaning: *Man kan säga att godstrafiken i Helsingborg den hämmas av att det är så dåliga möjligheter att komma till och från godsbangården. Godsbangården i sig skulle kunna hantera mer men du kommer dåligt dit och därifrån. Särskilt då på Skånebanan.* Jack Bårström, Trafikverket berättar att det stjäl mycket kapacitet att järnvägarna korsar varandra i plan. När ett godståg ska korsa Västkustbanan stannar det upp all trafik på den banan. Tore Edbring, Trafikverket berättar hur lång tid Västkustbanan blockeras: *Det beror på hur mycket man tolererar, helst ska inte ett persontåg som kommer få extra inbromsningar men det blir det oftast att det får nästan stanna till. Ska det vara helt fläckfritt och optimal passage för persontåg så*

vill jag nog mena det behövs 5-6 minuter lucka mellan två persontåg för att komma igenom med ett godståg.

Andreas Hall, Helsingborgs stad berättar vad det får för konsekvenser att Skånebanan är överbelastad som han själv uttrycker det: *Det är trafik hela tiden på den. Det är ju det spåret som anger både Ättekulla och Långeberga, det som går upp till ICAs lager och Långebergaspåret i sig används inte överhuvudtaget idag. Mest på grund av att där är så begränsade möjligheter på Skånebanan. (...) Det finns spår och de är i bra skick och allting, så det är bara att börja köra när som helst. Men som sagt, Skånebanan är i tungt belastad idag som gör att det blir svårt.* Tungt belastad är järnvägen. Tore Edbring, Trafikverket berättar att det är en av de mest trafikerade enkelspåret i Sverige: *Det finns några linjer som tävlar om att vara det mest trafikerade enkelspåret i Sverige och Skånebanan är ett av dem.* Ola Fagerström, Green Cargo och Mats Ohlsson, Skånetrafiken markerar också växelpaketet som en utmaning/flaskhals.

Det finns lösningar på problemet, utöver nedan två presenterade lösningar från de intervjuade presenteras även en till lösning i diskussionen. Torgny Johansson, Helsingborgs stad berättade hur problemet delvis hade kunnat lösas: *Hade tågen här (från Skånebanan) bara kunnat gå in på en egen plattform och sen kunna väva ihop så kanske det hade hjälp lite i den här delen utan att man hade behövts bygga planskildhet.* Lars Fransson Trelde, Green Cargo berättar sin lösning: *Det måste till dubbelspår mellan Helsingborg och Hässleholm. Nu är där vissa mötesstationer de har byggt till men det räcker inte.*

4.5.4 Harpan

Harpan är den benämning Green Cargo använder för den markerade ytan (se figur 18). Resterande av de intervjuade kallar spårområdet inget speciellt därav väljs namnet Harpan. Helsingborgs stad hade gärna sett att ytan utvecklades till stationsnära miljöer. Det är ett område flera nämner som ineffektivt. Även Green Cargo nämner att det inte är någon större verksamhet där: Lars Fransson Trelde, Green Cargo berättar lite kort om Harpan: *I princip är där ingen större verksamhet där. Den tillhör anläggningen för att ställa upp vagnar som inte används och sen har vi diesellok där som står på värme där och tankar.* Han tillägger också att det är enda platsen att ställa upp vagnar: *Enda stället vi*

kan ställa upp är på Harpan. I kapitel 4.2 beskriver Green Cargo att det är brist på uppställningsspår.
Ingmar Servin, Trafikverket kommenterar Harpan: *Där står uppställda vagnar som är ur trafik för tillfället.* Jack Bårström, Trafikverket fyller i: *Det är också sån sak att vi kanske inte ska ha på vår anläggning, en kyrkogård.* Det kopplas samman till vad informatörerna från Trafikverket tidigare sagt om att regelverk och verkligheten ser olika ut. Verksamheten på Harpan är alltså inte önskvärd på Trafikverkets anläggning och borde således användas regelrätt.

Mats Ohlsson, Skånetrafiken berättar att även den här ytan har de undersökt för uppställning av tåg men att det aldrig blev något av det: *Det var en diskussion om detta området med Green Cargo men de har signalerat att de behöver den.* Området nyttjas alltså ineffektivt och den verksamhet som finns på Harpan är enligt Trafikverket som äger spåren inte önskvärd.

4.5.5 Raus Norra

Området mellan Ramlösa station och Raus depå kallas för Raus Norra. Det är dock uppdelat i två områden vilket delas av Rusthållsgatan mot Ättekulla.

Figur 20. Illustration över Raus depå och Raus norra 1 och 2 delas av Rusthållsgatan. Raus depå i gult längst söderut. Källa: hitta.se

Torgny Johansson, Helsingborgs stad beskriver vad ytorna på Raus Norra 1 skulle kunna användas till och att utvecklingen hindras av planskildheten:
Sen tycker vi att de här ytorna som ligger mellan Rååbanan och Västkustbanan är jättebra för diverse järnvägsfunktioner, att ställa upp tåg, städning av tåg, godsvagnar, vad som helst. Men som det ser ut just nu hindras utvecklingen av att man inte vet hur man ska lösa kapacitetsfrågan på lång sikt med planskildhet. Den här ytan används i ett förslag på planskildhet som presenteras under lösningar senare i rapporten.

Angående ytan på Raus norra 2 berättar Mats Ohlsson, Skånetrafiken att de tidigare försökt bygga uppställningsspår på den ytan men att det aldrig blev av då Region Skåne inte kan finansiera något som en annan privat aktör kan nyttja: *För många år sedan såg vi då att vi skulle behöva uppställningskapacitet, då säkrade vi upp ett område här som heter Raus norra. (...) Då tog regionen beslut på att bygga uppställningsbangård för Pågatågen. Marken just där är Trafikverkets men man sa att det är okej. Däremot när det var dags att börja bygga så sa Trafikverket att bara så att ni vet, ni har inte ensamrätt för den. (...) Vi kan aldrig få in skattepengar på att SJ eller någon annan privat aktör nyttjar det.* Det var alltså på tal om att Skånetrafiken skulle betala för en anläggning Trafikverket ägde.

Tore Edbring, Trafikverket berättar att det endast är av byråkratiska skäl som uppställningsbangården på Raus norra 2 inte blivit färdigställt. *Jag menar att hade det varit mer rationellt hade det redan varit byggt. Behovet finns, det är ingen större tvekan. Vi ville inte sälja området till Jernhusen men vi vill uppenbarligen inte bygga klart i egen regi heller.*

5. Diskussion och analys

I kapitel 5 diskuteras och analyseras resultatet av intervjuerna utifrån rapportens fyra frågeställningar. Resultatet från intervjuerna vävs samman med teori och information.

5.1 Vilka aktörer och intressenter finns inom Helsingborgs godsbangård?

Diskussion om vem som är aktör samt ansvarsfördelningen mellan dem.

Aktörerna som agerar på marknaden är flera. Det är spårförvaltare vilka är Trafikverket, Jernhusen AB, Wihlborgs AB, Helsingborgs stad och Helsingborgs hamn AB. Trafikverket har också ett övergripande ansvar att tilldela kapacitet på spåren och sköta driften. I Helsingborg finns också en lokaltågklarerare som lägger samtliga tågvägar mellan Helsingborg och Ramlösa. De som kör tåg just nu är SJ, Snälltåget, Skånetrafiken (Transdev för Öresundstågen och Arriva för Pågatågen), Green Cargo och Hector rail. Det

är flera aktörer, exempelvis Postnord AB, Noce AB eller Kemira Kemi AB genom Helsingborgs hamn AB som indirekt är intressenter genom att Green Cargo levererar gods med järnvägen. Den aktör med bra kännedom kring anläggningen är entreprenören som underhåller spåren vilket handlas upp regelbundet. Under 2018 är det Infranord.

Avregleringen av järnvägsbranschen har skett etappvis och min bild efter att ha intervjuat de olika personerna är att rollerna för tillfället inte är tydliga nog. Aktörerna vet inte vilken roll Trafikverket har då Trafikverket genom sitt förflutna i SJ har gjort allt inom järnvägsbranschen. Exempel på detta är att Green Cargo vilka också har ett förflutet i SJ har en särställning på godsbangården. De är en aktör och samtidigt en operatör för rangeringen. Trafikverket ska inte ansvara för sidosystem för service av tåg med mera samtidigt gör Trafikverket det på flera platser idag. Bland annat på Helsingborg övre där det finns städplattformar och toalettömning men också på Harpan vilket används till långtidsuppställning.

Det blir tydligt i intervjuerna att det finns behov och utmaningar vilket troligen inte hade funnits i samma utsträckning om det hade varit en större samverkan med aktörerna. Ett exempel på det är att det finns kapacitet på godsbangården för uppställningsspår samtidigt kör Skånetrafiken tomma tåg för att det är brist på uppställningsspår.

Trafikverket känner till flera av utmaningarna vilket bland annat framgår i PM Skånebanan från 2016 . Trafikverket äger infrastrukturen och känner till att det är deras ansvar att initiera åtgärder i området. Samtidigt har det inte framgått att det pågår några utredningar vilket åtgärdar utmaningarna såsom planskildhet, fler spår Ramlösa-Knutpunkten eller en utveckling av Ramlösa station. Region Skåne tar dock en mycket aktiv roll vilket styrks av de många rapporter och utredningar de har gjort. Den senast är *Underlagsrapport tågstrategi 2050* från 2018, se källhänvisningar.

5.2 Finns det organisationer vilka önskar nyttja större ytor och spårområden?

Det finns flera önskemål och/eller behov om fler spår och större ytor. Framför allt är det:

- att uppställningskapaciteten behöver förbättras.
- att Ramlösa station behöver fler spår.
- att utöka mängden spår mellan Ramlösa och Knutpunkten.
- att lösa planskildheten med Västkustbanan och Skånebanan.
- att utveckla stationsnära bebyggelse.

Det är fullt på spåren mellan Ramlösa och Knutpunkten. Det är de mest kapacitetsutnyttjade spåren i hela regionen enligt Trafikverket. Det krävs minst tre spår mellan Knutpunkten och Ramlösa inte minst när Raus norra utvecklas och enligt Skånetrafiken kan även Raus depå nyttjas bättre. Med de höga ambitioner Region Skåne har för reseutvecklingen bör mark reserveras till fyra spår mellan Helsingborg och Ramlösa. Om ett fjärde spår inte byggs samtidigt som ett tredje bör det tas i beaktande så att utbyggnaden av det tredje spåret inte hindrar utbyggnad av ett fjärde spå eftersom trafiken kommer fortsätta att öka och för att inte riskera att mark nära spåren blir bebyggt. Fler spår mellan Ramlösa och Helsingborg bör kombineras med fler plattformar på Ramlösa station.

Tore Edbring, Trafikverket nämner att de vändande tågen tar upp mycket kapacitet mellan Helsingborg och Ramlösa. En lösning vilket skulle minska de vändande tågen och frigöra kapacitet på sträckan är att göra Maria station till ändstation vilket diskuteras mer i kapitel 6.5.

Planskildhet med Västkustbanan och Skånebanan nämns av alla intervjuade. När godståg kör från bangården till Skånebanan blockeras Västkustbanan i 5-6 minuter. En planskildhet behöver klara av att godståg kan använda den. Det gör att stigningarna behöver vara lägre. Det pågår för närvarande ingen utredning över hur det skulle kunna lösas. Växelpaketet bör beaktas tillsammans med satsningarna såsom fler perronger på

Ramlösa station, dubbelspår på Skånebanan och fler spår mellan Ramlösa och Knutpunkten, eventuellt också uppställningsspår. Detta skulle behövas utredas vidare av Trafikverket och Helsingborgs stad. En lösning på planskildhet presenteras i kapitel 5.6.

Skånetrafiken är väldigt tydliga med att uppställningskapaciteten i Helsingborg är ansträngd. De kör tomma tåg då det inte finns utrymme för att ställa av Öresundstågen och Pågatågen. Det kostar Region Skåne 10-tals miljoner i ökat slitage och kostnader. Det behövs tre nya anläggningar i Helsingborg för uppställningsspår, depåer och verkstäder. Det behöver utredas var dessa kan anläggas. Brist på uppställningsspår hämmar även konkurrensen. För att nya aktörer ska kunna etablera sig krävs att uppställningsspår finns och att det är möjligt att söka kapacitet på dessa.

Området ingår i stadsförnyelseprojektet H+ där Ramlösa station är en intressant station att förtäta med bostäder och kontor. Helsingborgs stad hade gärna önskat fler ytor för stationsnära bebyggelse. Mer om detta diskuteras i kapitel 6.4.

5.3 Finns det outnyttjade och/eller ineffektiva ytor och spårområden?

Både Helsingborgs stad och Green Cargo nämner att kommunens industrispår inte nyttjas i flera fall. Spåret till Långeberga används inte alls, till Ättekulla används det i viss utsträckning och likaså spåret vid Olympiaden. På Jernhusens mark intill den gamla postterminalen finns också flera spår vilka nämns som outnyttjade bortsett från ett spår där Green Cargo kör diskmedel. Dock har inte Jernhusen intervjuats för att ge sin bild av deras anläggning. Men då det är Green Cargo som kör vagnarna till deras anläggning så bör de ha kännedom om anläggningens nyttjande.

Alla intervjuade nämner att det finns kapacitet på bangården för mer verksamhet. Att mäta behovet av kapacitet för att rangera vagnar är komplicerat och godsmängderna varierar vilket gör att behovet varierar. Bangården är också ett nav för flera industrispår omkring Helsingborg, hamnverksamheten samt Klippan, Perstorp med flera. Det gör att rangeringen kräver mer spår. Till det är Helsingborgs bangård också en avlastningsbangård för Malmö och behöver därför ha viss överkapacitet för att tillfälligt

kunna avlasta Malmö. Trots det är bangården jämförbar med Malmö rangerbangård men hanterar mellan en femtedel - en sjättedel av antalet vagnar. Vid intervjun med Green Cargo bekräftades även Aronssons teori vilka studerat Hallsbergs rangerbangård. Det är erfarna planerare vilka arbetar utefter tumregler som utkristalliserats genom åren. Även Trafikverket nämner att det för det mesta inte är trångt på godsbangården. Det finns således kapacitet över redan idag och vid en optimering med hjälp av simuleringsverktyg kan troligen kapaciteten ökas ytterligare.

Harpan är ett område samtliga har identifierat som outnyttjat område. Det nyttjas för långtidsuppställning av godsvagnar och enligt Trafikverket är det inte sådan verksamhet de vill ha på sina spår.

Kvarteret Rudan är ett område där Helsingborgs stad har upplag för bland annat gatsten och är en ineffektiv yta.

Swemaint har verksamhet på vagnverkstaden/Helsingborg depå fram till sommaren 2018 därefter kommer de lägga ned sin verksamhet. Det är Jernhusens anläggning som inte medverkat i rapporten, därav är det oklart vad de kommer göra därefter.

På marken kallat Raus norra är det endast upplag idag som är outnyttjat. Flera aktörer vill bygga där men är inte överens om finansieringen och ägarstrukturen.

5.4 Vad kan eventuell outnyttjade ytor och spårområden användas till istället?

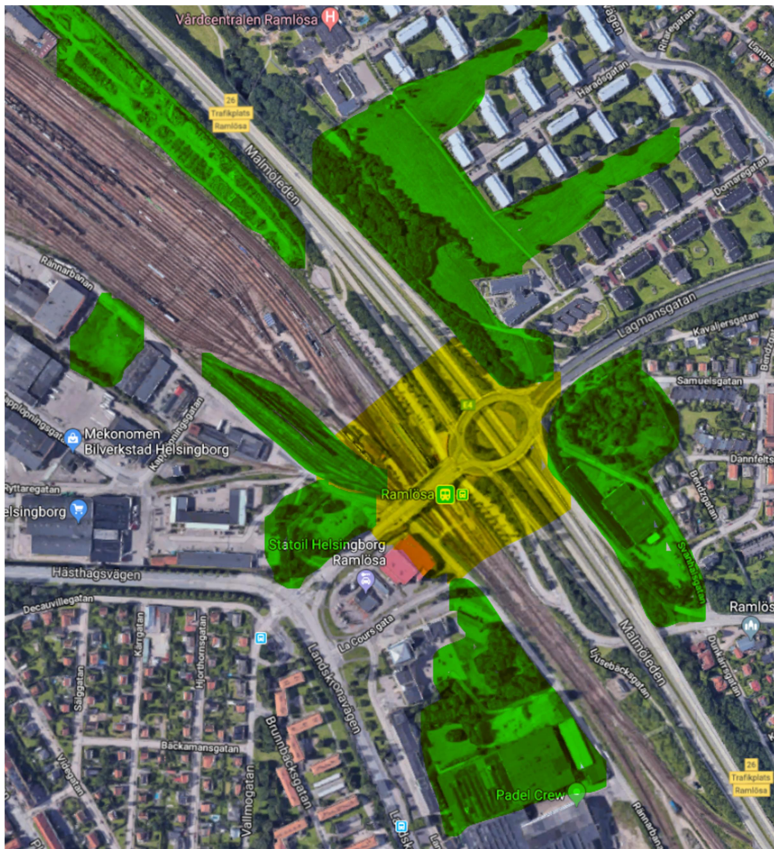
På området Harpan har Skånetrafiken varit intresserade av att ställa upp tåg, och Helsingborgs stad nämner att det kan vara ett aktuellt område för stationsnära bebyggelse. Harpan skulle kunna bli byggbar mark men då behöver uppställningskapaciteten för persontåg och godsvagnar utvärderas och ses över. Eftersom den befintliga verksamheten på Harpan inte är ändamålsenlig enligt Trafikverket bör den nyttjas till kortsiktig uppställning av tåg och vagnar istället. Det bör alltså utredas på nytt huruvida Harpan kan anpassas till uppställning av persontåg.

Flera av de outnyttjade industrispåren skulle kunna utvecklas till långtidsförvaring av godsvagnar. Exempelvis spåret vid Långeberga, där finns också åkermark vilket skulle kunna utvecklas till en depå eller fler uppställningsspår. Däremot krävs dubbelspår mellan Ramlösa och Långeberga om det ska vara någon större aktivitet. Helsingborgs stad nämner att det är en av anledningarna till att spåret vid Långeberga inte används idag och Trafikverket menar att det är ett av de mest trafikerade enkelspåret i Sverige. Det skulle kunna avlasta Harpan vilket idag nyttjas till långtidsförvaring av godsvagnar.

Bangården nyttjas ineffektivt då det finns mer kapacitet på anläggningen. Helsingborgs stad och Trafikverket menar dock att det är svårt att få fler tåg till bangården eftersom järnvägarna in till bangården är överbelastade och plankorsningen med Västkustbanan gör det svårt. Jag anser att med en effektivisering av bangården kan persontåg ställas upp på bangården utan att godshanteringen påverkas nämnvärt. Det finns heller inget hinder för persontåg att ställa upp persontåg enligt Trafikverket. En konsekvens kan bli att skrotspåren nyttjas mer och att planeringen av rangeringen ökar men det borde kompenseras om ett simuleringsverktyget används till rangerstöd.

Trafikverket nämner att det i ett optimalt fall är en oberoende aktör eller Trafikverket själva som styr växlarna. Om det hämmar utvecklingen att ställa upp persontåg på godsbangården så behöver det förändras. Kan det ske på ett smidigt sätt skulle det kunna fortsätta vara Green Cargo som är operatör av växlingen. Det är också en förändring som behöver ske på samtliga bangårdar och inte Helsingborgs bangård specifikt.

På Raus norra bör marken anläggas till uppställningsspår/depå/verkstad. Skånetrafiken har försökt bygga där en gång tidigare och enligt Trafikverket är det endast av byråkratiska skäl att det inte har blivit bebyggt. Det finns ingen anledning till att inte bygga på området och behovet finns. Lösningen är att Trafikverket och Region Skåne tillsammans hittar en hållbar lösning båda parter är överens om.



Jernhusen som äger Vagnverkstaden/Helsingborg depå kommer troligen leta ny hyresgäst eller avyttra fastigheten. Det har dock varit vagnverkstad sedan fastigheten byggdes för över 100 år sedan. För att tåg ska kunna ta sig till verkstaden behöver Västkustbanan korsas och sedan ta in på ett utdragsspår för att sedan komma till verkstaden likt ett Z, se figur 14-15. Den lämpar sig således inte för uppställningsspår om inte nya växlar anläggs. Det är därför troligt att Jernhusen kommer avyttra anläggningen. Delar av området närmast Västkustbanan bör reserveras till ett kommande trippel- eller fyrspår mellan Knutpunkten och Ramlösa. Resterande delar av området kan nyttjas av andra ändamål.

Det finns flera stationsnära ytor vilka skulle kunna utvecklas till bostäder, kontor och andra serviceverksamheter som en del av H+ som nämnts i tidigare kapitel. I figur 22 är outnyttjade eller ineffektivt nyttjade ytor utmärkta i grönt.

Figur 22. Grön markering är möjligt för stationsnära bebyggelse. Gul markering är möjligt för en ny överbyggnad över järnvägen och E4 kombinerat med byggnader. Foto: Google maps.

Majoriteten av områdena ligger utanför järnvägsanläggningen. Det är inte troligt att bangården kan avvaras från dess järnvägsfunktioner för att bebyggas. Det är mer troligt att bangården byter karaktär från enbart gods till att kombineras med uppställning av persontåg. I det gulmarkerade området i figur 22 skulle en överbryggning av järnvägen och E4 kunna anläggas likt figur 23 nedan.

Figur 23. Illustration över möjligheterna att överbrygga E4 och järnvägen. Loop Village i Malmö. Källa: Sweco.

Genom att överbrygga anläggningen kan barriärer överbryggas samtidigt nyttjas stationsnära miljöer och luftrum.

5.5 Förslag på lösningar

Följande ovanstående utmaningar har mynnat ut i tre förslag till lösningar att studera vidare.

5.5.1 Helsingborgs stad anlägger järnväg

Det skulle också vara aktuellt för en kommun, i det här fallet Helsingborgs stad att anlägga uppställningsspår vid strategiska platser för att garantera arbetstillfällen och öka sina garantier för att förbli en knutpunkt för tåg. Det är också en möjlighet för kommuner att bidra till ökad stabilitet och tillförlitlighet i järnvägsnätet.

Det skulle kunna vara möjligt att frigöra området Harpan från dess järnvägsfunktion genom ett markbyte. Området Rudan skulle kunna bytas mot Harpan. Kvarteret Rudan ägs av Helsingborgs stad och ligger intill Västkustbanan. Det skulle eventuellt kunna utvecklas till uppställningsspår för persontåg vilket är mer lämpligt än Harpan då det ligger nära järnvägsspåren för persontåg.

5.5.2 Ändstation Maria station för södergående tåg

Flera södergående tåg har slutstation Helsingborg och även Öresundståg mot Göteborg kopplar av vagnar på Knutpunkten. Dessa måste sedan vända på Knutpunkten och köra söderut igen till Helsingborg övre eller Raus depå. Det tar kapacitet i anspråk på Västkustbanan och på Knutpunkten vilket även Trafikverket förmedlade under intervjuerna.

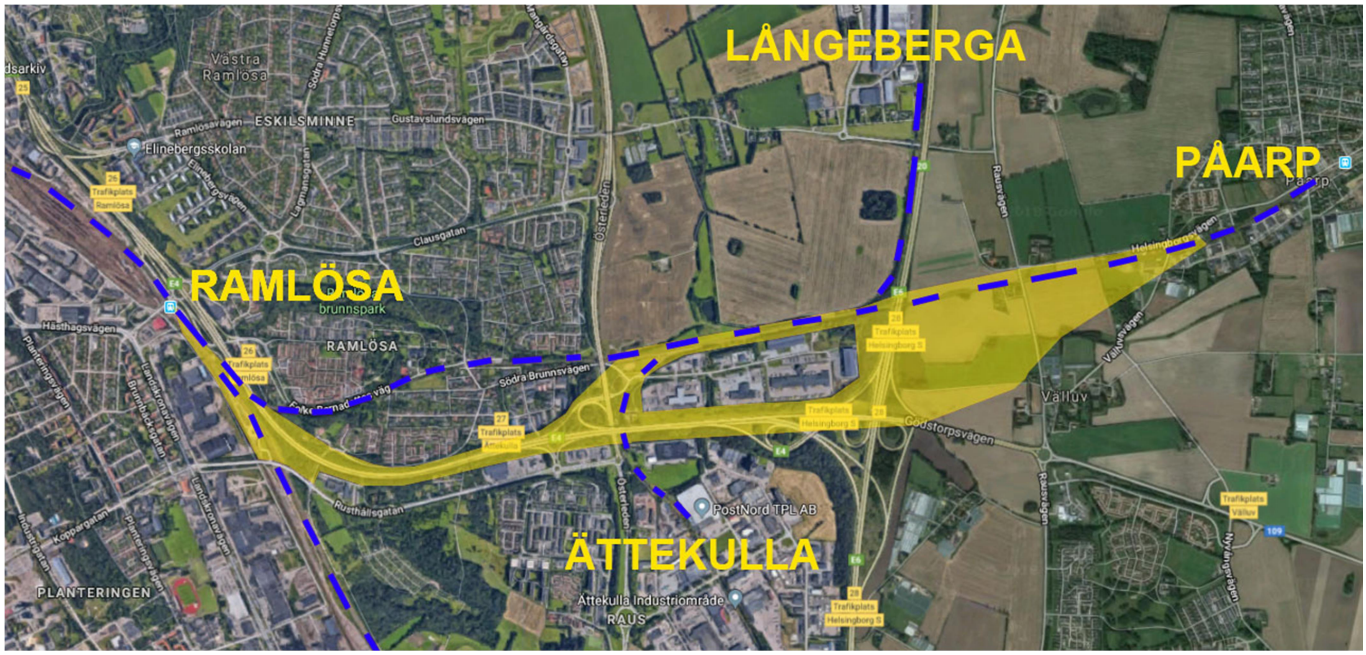
I Malmö har Hyllie station blivit en ändstation för de norrgående tågen istället för Malmö C. Det avlastar Malmö C som egentligen endast blir en hållplats. På samma vis skulle Maria station kunna bli slutstation för alla södergående tåg som idag stannar på Knutpunkten. Detta kräver dock att det blir dubbelspår mellan Knutpunkten och Maria station. I nära anslutning till Maria station skulle en verkstad eller uppställningsspår för tågen kunna anläggas.

Triangeln med sina två perronger har i princip dubbelt så många avgångar som Knutpunkten. Knutpunkten anses också vara den plats där kapacitetsutnyttjandet är som högst i hela södra Sverige. Skillnaden mellan stationerna är att Triangeln har dubbelspår i båda ändarna medan Knutpunkten endast är enkelspårig till Maria station. När det däremot blir dubbelspår mellan Helsingborg och Maria kommer Knutpunkten kunna hantera ännu fler tåg än Triangeln eftersom Knutpunkten har fyra perronger istället för Triangelns två.

Det skulle dock krävas att en depå anläggs i närheten av Maria station för uppställning och eventuell service. Fördelen är att Knutpunkten kapacitet skulle bli tillräcklig och klara av en dubblering av antalet avgångar utan att fler spår anläggs.

5.5.3 Ny järnväg, växelpaketet och Skånebanan

En möjlig lösning för att lösa utmaningarna med växelpaketet och kapacitetsbristen på Skånebanan är att anlägga en ny dubbelspårig järnväg utmed motorvägen/E4. Det gulmarkerade området i figuren nedan är en korridor där järnväg skulle kunna anläggas inom. Det skulle möjliggöra en lägre stigning under en längre sträcka. Det skulle också ta bort en barriär som funnits genom Ramlösa i över 100 år. Järnvägsbarriären skulle samlas vid den redan befintliga barriären utmed motorvägen och korsa en eller två trafikplatser. Det är ett förslag som skulle vara intressant att utreda vidare som även möjliggör utveckling av bostadsområdet Ramlösa.



Figur 24. Gul markering är en järnvägskorridor för ny järnväg mellan Ramlösa och Påarp. Blå markering är befintlig järnväg (Skånebanan, Västkustbanan samt industrispåret mot Ättekulla och Långeberga.) Bild: Google Maps.

Figur 25. Den befintliga järnvägen är en barriär genom Ramlösa som skulle försvinna vid en ny dragning av järnvägen. Källa: Google Maps.

5.6 Framtida forskning

Nedan presenteras förslag på ämnen för fortsatta studier inom Helsingborgs godsbangård och Ramlösa station vilket uppkommit under rapportens arbetsgång.

- Göra en helhetsanalys kring Helsingborgs stads alla järnvägsanläggningar på Ättekulla, Långeberga, hamnområdet och Ramlösa. Ge förslag på hur de kan nyttjas mer effektivt.
- Förbereda och undersöka utrymme för att anlägga fyra spår mellan Helsingborg och Ramlösa.
- Utreda att genom befintlig infrastruktur och mindre investeringar anlägga tre spår mellan Helsingborg och Ramlösa.
- Undersöka möjligheterna att göra Maria station till slutstation för södergående tåg.
- Undersöka effekterna och möjligheterna av att införa 750 m samt 1000 m mötesspårlängder för ankommande godståg.
- Studera uppställningsavgifter hos olika infrastrukturförvaltare.
- Undersöka möjligheten för Helsingborg att utöka, effektivisera och specialisera sig på kombiverksamhet. Det finns ett bra utgångsläge med två kombiterminaler, godsbangård, hamnverksamhet, flera privata aktörer med etablerade lager och logistikverksamheter samt Europavägarna E4, E6 och E20.

5.7 Metoddiskussion

Vid urvalet gick jag efter att hitta informatörer på en övergripande strategisk nivå och i de flesta fall var det organisationerna själva som valde ut vilka som hade kunskapen. Samtliga av de intervjuade är verksamma i branschen och har varit det i lång tid vilket ger dem legitimitet. Det finns ingen information från en informatör som motsäger en annan informatörs information vilket styrker samtligas information som sanningsenliga. Samtliga av de intervjuade var män vilket troligen är en spegling av transportbranschen.

Under urvalsprocessen skickades intervjufrågorna ut på begäran. Trafikverket och Helsingborgs stad fick frågorna på förhand medan Skånetrafiken och Green Cargo inte fick det då de inte frågade efter det. Det är svårt att avgöra om det påverkat resultatet och hur väl förberedda informatörerna var.

Jag försökte intervjua de aktörer med störst verksamhet i området. Den näst största infrastrukturförvaltaren är Jernhusen med tre större anläggningar/depåer.
Tyvärr lyckades jag inte hitta intervjutillfälle med dem trots flera försök att nå dem via mail och telefon. Av den anledningen saknas förstahandsinformation kring deras anläggningar Vagnverkstaden/Helsingborg depå, kombiterminalen och Raus depå. Information om Jernhusen har därför inte stärkts eller dementerats av dem själva.

6. Slutsats

Detta är rapportens slutsatser.

Skånetrafiken och Trafikverket bör tillsammans hitta en lösning där båda parter är överens om utvecklingen för Raus norra till uppställning av persontåg. Bangården har ett kapacitetsöverskott vilket bör utnyttjas, förslagsvis genom uppställning av persontåg. Harpan skulle kunna utvecklas till stationsnära bebyggelse om bangården effektiviseras eller om nya uppställningsspår anläggs på en ny plats. Det behövs tre nya anläggningar för depåer och uppställning till Skånetrafiken, eventuellt fler till andra aktörer. Västkustbanan är överbelastad. Fler spår bör anläggas mellan Helsingborg och Ramlösa och mark till fyra spår ska reserveras till detta. Plankorsningen med Västkustbanan/Skånebanan och

enkelspåret på Skånebanan är ett hinder för att utveckla godstrafiken och persontrafiken. Det behövs dubbelspår på Skånebanan in till Helsingborg.

Det är tydligt att det saknas ett helhetsperspektiv och en samsyn i utvecklingen av området. Flera åtgärder är beroende av varandra och i dagsläget utreds en HH-förbindelse för sig, uppställningsspår för sig, pendlarparkeringar för sig och så vidare. Det behöver initieras en större utredning med förslag på lösningar där samtliga utmaningar behandlas. Det bör initieras av Trafikverket där flera aktörer medverkar.

Lösningarna rapporten kommer fram till är att:

- utreda förslag till planskild korsning på Skånebanan med dubbelspår med bland annat en järnväg längs med E4.
- utreda vidare den stationsnära omgivningen för byggnation av fastigheter.
- utreda hur Maria station kan blir ändstation för södergående.

7. Referenser *Här följer en redovisning av de källor vilka refereras till i rapporten.*

Andersson T. (2017) *Strategi för ett Hållbart transportsystem i Skåne 2050.*
Region Skåne, Kristianstad.
https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/transportstrategi2050

Aronsson M, Joborn M, Gestrelius S, Ranjbar Z. (2016).
Kapacitet på rangerbangården Hallsberg. SICS.
http://soda.swedishict.se/6083/1/T2016_06.pdf

Bårström J. (2016-02-15) *PM Skånebanan.* Trafikverket, Malmö.
http://byggstartskane.se/pm-skanebanan

Bårström S. & Granbom P. (2012). *Den svenska järnvägen.* Trafikverket.

Fridlund J. (2015). *Scenarioanalys för järnvägens utveckling i Skåne.* Sweco.
(2015-12-15)

Fröidh. O (2013) *Godstrafik på järnväg – åtgärder för ökad kapacitet på lång sikt.*
KTH Arkitektur och samhällsbyggnad, Stockholm.
https://www.kth.se/polopoly_fs/1.442275!/

Gestrelius S, Bohlin M, Danielsson P, Aronsson M. (2011) *Teknisk slutrapport för RANPLAN-Beräkningsstöd för planering och resursallokering på rangerbangården.*
SICS. http://soda.swedish-ict.se/5121/1/RANPLAN_teknisk_slutrapport.pdf

Harrysson O. (2018) Järnvägsingenjör, Underhåll, Trafikverket. Personlig kommunikation (2018-05-10).

Helsingborgs dagblad. (2018-03-02) Verkstad för järnvägsvagnar stängs.
https://www.hd.se/2018-03-02/verkstad-for-jarnvagsvagnar-stangs

Hplus (2018) *Om H+.* https://hplus.helsingborg.se/om-h/ Nedladdad 2018-05-20

Öreberg S. (2011) *Fördjupning av översiktsplan för H+*. Helsingborgs stad, Helsingborg. 2011-11-23. https://helsingborg.se/trafik-och-stadsplanering/planering-och-utveckling/

Jansson E. (2018) *Underlagsrapport tågstrategi 2050 Underlag till en tågstrategi 2050 för Region Skåne Depåutredning 2035 – behov och lokalisering Komplettering till huvudrapport.* Sweco, Malmö. (2018-04-04)

Johansson T. m. fl (2009) *Fördjupad utredning Södertunneln.* Helsingborgs stad, Helsingborg. (2009-06-15)

Johanneson. S. Planeringsenheten, Skånetrafiken (2018). Personlig kommunikation (2018-04-10)

Jönsson. A. (2017-02-01) *Tågstrategiskt underlag för perioden 2020-2050.* Region Skåne, Kristianstad. https://www.skane.se/Regionalautvecklings/strategiskt/underlag.pdf

Ohlsson K. m. fl. (2018-02-27) *Helsingborgs stadslexikon.* Kulturmagasinet, Helsingborg https://stadslexikon.helsingborg.se/jrnvgar/

Schiöth. M. Planeringsenheten, Skånetrafiken. (2018) Personlig kommunikation, (2018-04-10)

Trafikverket 2010-11-17. *Riksintressen för trafikslagens anläggningar. https://www.trafikverket.se/riksintressen_for_trafikslagens_anlaggningar.pdf*

Trafikverket 2015-11-10. *Nu öppnar Europas längsta godskorridor.* https://www.trafikverket.se/nu-oppnar-europas-langsta-godskorridor/

8. Bilagor

Bilaga A - Intervjufrågor

Intervjufrågor till aktuella parter. Jag vill få fram hur området används idag och vill användas i framtiden. Lägga fram en karta över områden innan intervjun påbörjas.

1. **Inledande frågor:**
    a. Beskriv din yrkesroll.
    b. Berätta om *din organisations* roll i järnvägsområdet Ramlösa station/Helsingborgs bangård?
    c. Har *din organisations* behov och roll förändrats historiskt till idag?
    d. Hur kommer *din organisations* roll utvecklas de närmaste åren i området?
    e. Vilka idéer har *din organisation* i det här området?
    Har ni förslag på hur man kan förbättra/förenkla området?
    f. Har ni kännedom om det finns spår/ytor vilka inte används idag?
    g. Har ni förslag på hur de skulle kunna användas?

2. **Frågor kring ytor på området (karta finns tillgänglig)**
    a. Använder *din organisations några ytor*?
    b. Har *din organisations* de ytor som ni behöver?
    c. Äger *din organisations* mark eller spår i området?
        i. om ja, hur används de?
        ii. Finns det utvecklingsplaner?
    d. Anser *din organisations* att ni behöver mer eller mindre ytor under de kommande åren? Utveckla?

3. **Vi har pratat mycket kring det, nu ska ni få rita in områden på kartan.**
    a. Markera områden där ni ser utvecklingsplaner, intressen eller bedriver verksamhet. Vad är det för planer?
    b. Markera områden som ni upplever behöver förbättras, konfliktzoner eller flaskhalsar. Berätta om dem.
    c. Markera områden med ytor som ni upplever inte används eller nyttjas ineffektivt. Berätta om dem.
4. **Har du något att tillägga? Kan vi kontakta dig om vi har fler frågor?**

Bilaga B - Kartmaterial

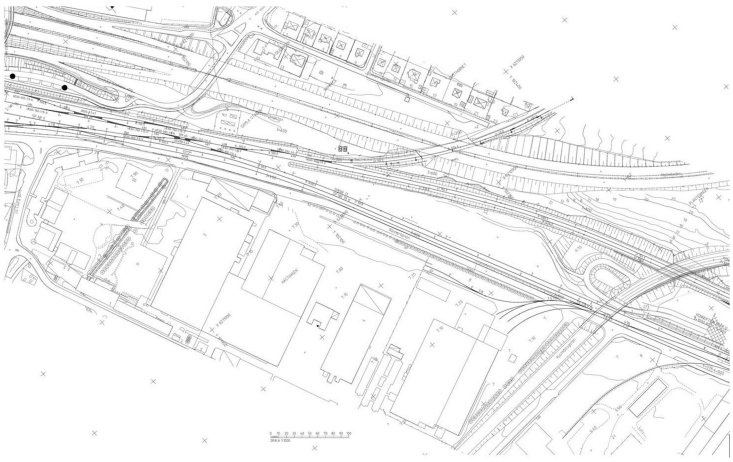


Illustration över Helsingborgs godsbangård 1. Källa: Trafikverket.

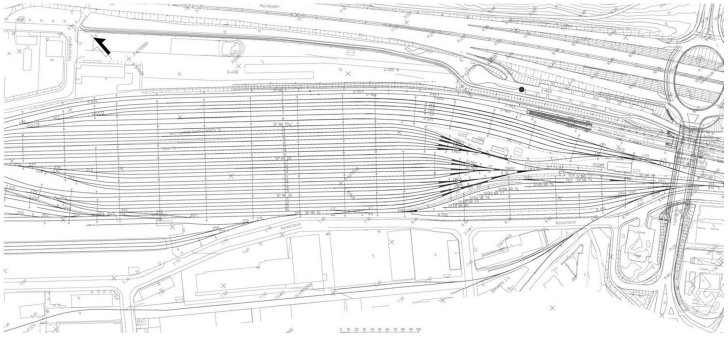


Illustration över Helsingborgs godsbangård 2. Källa: Trafikverket.

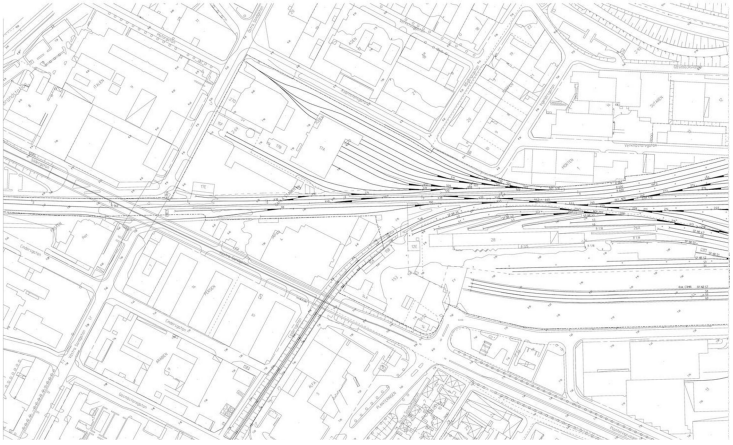


Illustration över Helsingborgs godsbangård 3. Källa: Trafikverket.