

# Hässleholm - Kristianstad, part dsp Vinslöv - Önnestad, JSY1807



Figur: Skånebanan idag (mötesstationer inlagda)

## 1. Beskrivning av åtgärden

**Nuläge och brister:** Sträckan Hässleholm – Kristianstad, som utgör en del av Skånebanan, är enkelspårig, elektrifierad och utrustad med fjärrblockering. Banan är knappt 3 mil lång och det finns fyra mötesstationer som alla har samtidig infart. Dessa är Karpalund, Önnestad (med ett långt och ett kort mötesspår), Vinslöv och Attarp. Avståndet mellan stationerna är ca 4 till 6 km. Banan har ett mycket högt kapacitetsutnyttjande. För att ytterligare höja banans kapacitet så att förväntad efterfrågan på person- och godstrafik kan tillgodoses på lång sikt, bedöms banan behöva byggas ut till dubbelspår. En sådan utbyggnad kan ske etappvis.

**Åtgärdens syfte:** SEB:en tas fram som ett underlag till prioritering av objekt i Nationell plan 2018-2029. Syftet med åtgärden är att ge en robustare trafik och förbättra förutsättningarna till högre kapacitet i nästa etapp. Detta dokument omfattar etapp 1 - partiellt dubbelspår Vinslöv-Önnestad. Sträckan Hässleholm-Kristianstad har ett mycket högt tågantal för att vara en enkelspårigsträcka. Åtgärden syftar även till att förbättra trafiksäkerheten kring plankorsningarna längs sträckan Vinslöv-Önnestad.




**Förslag till åtgärd:** Kostnaden är 524,3 mnkr i prisnivå 2015-06.

Partiellt dubbelspår Vinslöv-Önnestad, cirka 8 km. Därutöver förutsätts samtliga plankorsningar stängas. Planskilda korsningar med allmän väg föreslås vid Fridhem och Önnestad, samt parallellvägar för övriga plankorsningar. Dimensioneras för 200 km/h.

**Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning**

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
-724		Negativt		Försumbart		Olönsam

**Tabell 2 Effekter som ingår i den samhällsekonomiska analysen - sammanfattning**

Effekter som har värderats i kalkylen				
	Exempel på effekter år 2040	Nuvärde (mnkr)	Diagram	
Resenärer	Förseningstid: 15,54 mnkr/år	95		
Godstransporter	Förseningstid: 0,04 mnkr/år	9		
Persontransp.företag	Tågdriftskostnader: -0,2 mnkr/år	5		
Trafiksäkerhet	Dödade och svårt skadade: 0 DSS/år	0		
Klimat	CO2-utsläpp: -0,009 kton/år	1		
Hälsa	Kväveoxider: 0,013 ton/år	0		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	DoU-kostnad: 1,2 mnkr/år	-102		
SamEk Inv.	Annuitetskostnad: 29,3 mnkr/år	-731		
<b>Nettonuvärde</b>		<b>-724</b>		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK-i=	-0,99	Informationsvärde NNK =	HÖG	
NNK-i <sub>KA</sub> *=	-0,99	NNK-idu=	-0,87	
Effekter som inte har värderats i kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning	
Miljö	Klimat	Försumbart	Negativt	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Hälsa	Försumbart		Bullerskyddsåtgärder
	Landskap	Negativt		Högre barriäreffekter och störningar för djurlivet
Övrigt	Resenärer	Försumbart	Försumbart	Ökad tillgängligheten
	Godstransporter	Försumbart		Störningar i trafiken under byggtiden
	Persontransportföretag	Positivt		Möjlighet till flexiblare tidtabell
	Trafiksäkerhet	Positivt		Ökar trafiksäkerheten vid två plankorsningar
	Övrigt	Försumbart		Inga alternativa kapacitetshöjande åtgärder behövs.
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde		Försumbart		Ökad tillgänglighet och ökad trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafik vid plankorsningarna.

\*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

**Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning**

Fördelningsaspekt	Kön: restid, res-kostn, restidsosäkerhet	Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ Internationellt	Län	Kommun	Trafikanter, transporter, externt berörda	Näringsgren	Trafikslag	Åldersgrupp	Åtgärds-specifik fördelningsaspekt
Störst nytta/fördel	Neutralt	Regionalt	Skåne	Kristianstad och Hässleholm	Resenärer	Färdiga industriprodukter	Järnväg	Vuxna: 18-65 år	Ej relevant
(störst) negativ nytta/nackdel	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Bil, cykel	Neutralt	Ej relevant

**Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning**

<b>Bidrag till FUNKTIONSMÅLET</b>	<b>Medborgarnas resor</b>	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
		Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
	<b>Näringslivets transporter</b>	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
		Nöjdhet & kvalitet	Positivt bidrag
	<b>Tillgänglighet regionalt/ länder</b>	Pendling	Positivt bidrag
		Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag
		Interregionalt	Positivt bidrag
	<b>Jämställdhet</b>	Jämställdhet transport	Positivt bidrag
		Lika möjlighet	Inget bidrag
	<b>Funktionshindre</b>	Kollektivtrafiknätet	Positivt bidrag
<b>Barn och unga</b>	Skolväg	Positivt bidrag	
<b>Kollektivtrafik, gång och cykel</b>	Gång & cykel, andel	Positivt bidrag	
	Kollektivtrafik, andel	Inget bidrag	
<b>Bidrag till HÄNSYNSMÅLET</b>	<b>Klimat</b>	Mängd person- och lastbilstrafik	Negativt bidrag
		Energi per fordonskilometer	Inget bidrag
		Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
	<b>Hälsa</b>	Människors hälsa	Positivt
		Befolkning	Positivt
		Luft	Inget bidrag
		Vatten	Inget bidrag
		Mark	Inget bidrag
		Materiella tillgångar	Bedöms inte fn
	<b>Landskap</b>	Landskap	Negativt
		Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Negativt
		Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse	Inget bidrag
	<b>Trafiksäkerhet</b>	Döda & svårt skadade	Inget bidrag

#### Målkonflikter

*Tillgänglighet i konflikt med miljö avseende vattenskyddsområde, högre barriäreffekter och mortalitet för djurlivet. Åtgärden bedöms bidra till högre tillgänglighet i tågtrafiken och högre säkerhet vid två av plankorsningarna, men samtidigt bedöms åtgärden kunna påverka den biologiska mångfalden. Idag finns det medelstora däggdjur (främst uter) som har behov av att korsa järnvägen. Ett partiellt dubbelspår innebär en ännu högre barriäreffekt och ökad risk för mortalitet för djuren. Åtgärder såsom faunapassager kan bli aktuella för att minska den negativa effekten av åtgärden. I närheten av järnvägen finns det ett naturreservat, en ökad hastighet kan bidra till störningar i naturreservatet, främst för fågellivet.*

#### Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

*Ett partiellt dubbelspår kommer i första hand att ge fördelar i operativ drift eftersom tågen lättare kan köra in uppkomna förseningar och ge upphov till en mer robustare tågtrafik. Som del i en komplett dubbelspårsutbyggnad mellan Hässleholm och Kristianstad kan åtgärden bidra till starkt kollektivtrafik i Skåne, med lägre energianvändning och klimatutsläpp per resa som resultat.*

# 1. Beskrivning av åtgärden

## 1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Hässleholm - Kristianstad, part dsp Vinslöv - Önnestad	
Ärendenummer	TRV2016/59617	
Objekt-id	JSY1807	
Sammanhang	Åtgärden är en del av Skånebanan och etapp 1 i en dubbelspårsutbyggnad Hässleholm - Kristianstad.	
Län	Skåne	
Koordinater startpunkt	432720	6218246
Koordinater målpunkt	439520	6213271

Tabell 1.2 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Aktuellt skede vid upprättande av den samlade effektbedömningen	Åtgärdsvalsstudie
Namn och datum på ev. åtgärdsvalsstudie samt vilken aktör som föreslagit att åtgärden ska genomföras	Trafikverket, ÅVS Skånebanan 2015-10-02, se bilaga 5.
Namn och datum för senaste ställningstagande före upprättandet av samlad effektbedömning	Trafikverket, Beslut ÅVS Skånebanan 2014-12-05, se bilaga 11.
Betydande miljöpåverkan?	<i>Ej prövat</i>
Är MKB gjord?	Nej
Innebär befintliga förhållanden att normer överskrids eller lagar överträds?	<i>Okänt</i>
Om normer eller lagar överskrids eller överträds, löser i så fall åtgärdsförslaget problemet?	<i>Okänt</i>
Leder åtgärden till att normer överskrids eller lagar överträds i annan del av transportsystemet?	<i>Okänt</i>



<b>Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder</b>	Vinslöv är en tätort i Hässleholms kommun i Skåne län, belägen mellan Hässleholm och Kristianstad. I Vinslöv bor det cirka 4000 personer (Hässleholm, 2014). Önnestad är en tätort i Kristianstads kommun belägen cirka 13 kilometer nordväst om Kristianstad. Befolkning i Önnestad uppgick år 2015 till cirka 1400 personer (Kristianstad, 2015). Efter sträckan Vinslöv - Önnestad är det gles- och landsbygd.
<b>Lokalisering av service och handel</b>	<i>Ej relevant</i>
<b>Distansarbete</b>	<i>Ej relevant</i>
<b>Resvanor och/eller godsflöden</b>	Sträckan Hässleholm- Kristianstad trafikeras idag av ca 100 persontåg per vardagsdygn fördelat på 60 Pågatåg och 39 Öresundståg. Basutbudet är ett Öresundståg och ett Pågatåg per timme och riktning från tidig morgon till sen kväll kompletterat med ytterligare ett Pågatåg i högtrafik. Öresundstågen stannar inte undervägs medan Pågatågen stannar i Vinslöv och sedan dec 2013 även i Önnestad. Godstrafiken omfattar ca 8 tåg per vardagsdygn. Trafiken har ökat de senaste åren, främst pga ökad trafik till Karlshamns Hamn, trots att godstrafiken avvecklats i Kristianstad, Åhus (ett tåg per vecka körs fortfarande) och Nymölla.
<b>Färdmedelsfördelning persontrafik</b>	I Skåne görs nästan 60% av alla resor med bil. Näst vanligast är att resa med cykel (15%) och kollektivtrafik (tåg+buss) 15% (RVU Skåne, 2013).
<b>Färdmedelsfördelning godstrafik</b>	<i>Kunskap saknas</i>
<b>Banlängd:</b>	8 km
<b>Banstandard:</b>	Elektrifierat enkelspår; Linjeklass 2, 3 & 4-axliga vagnar D2 Stax 22,5/ STMV 6,4, linjeklass 6-axliga vagnar C2 Stax 20/ STVM 6,4 /STH 90; Maximal vagnvikt med Rc-lok är 1400 ton; System H (hinnerkontroll); ATC
<b>Bantrafik:</b>	100 persontåg per dygn, 8 godståg per dygn.
<b>Banflöde:</b>	<i>Kunskap saknas</i>

## 1.4 Fyrstegsanalys

Fyrstegsanalys har genomförts i ÅVS Skånebanan 2015 (se bilaga 5). Syftet med de åtgärdsförslag som framtagits inom ramen för denna ÅVS är att de ska tjäna som underlag för nationell och regional infrastrukturplanering. Målet är att uppnå kraftigt minskade restider men också en ökad kapacitet på Skånebanan.

## 1.5 Syfte

SEB:en tas fram som ett underlag till prioritering av objekt i Nationell plan 2018-2029. Syftet med åtgärden är att ge en robustare trafik och förbättra förutsättningarna till högre kapacitet i nästa etapp. Detta dokument omfattar etapp 1 - partiellt dubbelspår Vinslöv-Önnestad. Sträckan Hässleholm-Kristianstad har ett mycket högt tågantal för att vara en enkelspårsträcka. Åtgärden syftar även till att förbättra trafiksäkerheten kring plankorsningarna längs sträckan Vinslöv-Önnestad.

## 1.6 Förslag till åtgärd/er

För att kapacitetsutnyttjandet ska vara på en nivå där trafiken kan framföras utan för hög störningskänslighet krävs att ett antal Steg 3 och 4-åtgärder utförs på Skånebanan och Blekinge kustbana. Förslag till åtgärden är ett partiellt dubbelspår mellan Vinslöv-Önnestad cirka 8 km. Till det tillkommer 4 st spårväxlar 1:18,5, två järnvägsbroar över vägar och en bro över en mindre å. I kalkylen inkluderas även 2,5 km bulleråtgärder. Därutöver förutsätts samtliga plankorsningar stängas. Planskilda korsningar med allmän väg föreslås vid Fridhem och Önnestad, samt parallellvägar för övriga plankorsningar. Det är en fördel att avsluta ett partiellt dubbelspår vid en station eftersom en del av tågen ändå skall stanna här för resandeutbyte och tidsförlusten för körning i växelkurva då bortfaller.

Vid utbyggnad till dubbelspår bör ambitionen vara att höja hastigheten till 200 km/h. Detta kräver upprustning av det befintliga spåret, troligen spårbyte. Dagens fordon kan köra max 180 km/h, men kommande generation regionaltåg kan förväntas få 200 km/h som maxhastighet. En höjning av hastigheten till 200 km/h ger ganska små tidsvinster eftersom det krävs relativt långa sträckor med denna höga hastighet för att uppnå tidsvinster.

Vilka steg 1-åtgärder för persontransporter ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 1-åtgärder för godstransporter ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 2-åtgärder för persontransporter ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 2-åtgärder för godstransporter ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 3-åtgärder ingår?	<i>Plankorsningsåtgärder</i>
Vilka steg 4-åtgärder ingår?	Partiellt dubbelspår mellan Vinslöv - Önnestad

Banlängd:	8 km
Banstandard:	Elektrifierat dubbelspår. Dimensionerad för hastigheten 200 km/h.
Bantrafik:	Basprognos 2040: 128 tåg per dygn varav 6 godståg
Banflöde:	Basprognos 2040: Persontrafik (3,1 miljoner per år), godstrafik (0,36 miljoner ton per år).

## 1.7 Åtgärdskostnad och finansiering

Tabell 1.3 Åtgärdskostnad i löpande priser

	Namn på kostnadskalkyl	Åtgärds-kostnad i löpande priser (mnkr)	Datum för upprättad kostnadskalkyl	Prisnivå	Beräkningsmetod
<b>Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärdskostnad</b>	JSY1807, Hässleholm-Kristianstad part dsp, GKI 160617	530	2016-06-17	2016-01	Kostnad enligt GKI för järnväg

Tabell 1.4 Åtgärdskostnad och finansiering

	Eventuell uppdelning på finans eller finansiär	Åtgärds-kostnad per finansiär (mnkr)	Sammanlagd åtgärds-kostnad (mnkr)	Prisnivå	Beräkningsmetod
<b>Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärdskostnad</b>	Kandidat till Nationell transportplan 2018-2029	524,3	524	2015-06	Prisnivåräkning (indexbana räknat enligt GKI-mall "JSY1807 Hässleholm - Kristianstad part dsp") framtagna i samband med Nationell åtgärdsplanering 2018-2029.

## 1.8 Planeringsläge

ÅVS har utförts 2014/2015, se bilaga 5. Huvudsyftet med åtgärdsvalsstudien har varit att framförallt föreslå åtgärder som kraftigt minskar restiderna mellan de regionala centralorterna på Skånebanan, men även sådana som ökar kapaciteten. En förkortad restid och förbättrad kapacitet skapar förutsättningar för en vidgad arbetsmarknad, anslutningar till höghastighetståg och ökad godstrafik längs banan.

År 2013 tecknades en överenskommelse mellan Region Skåne och Trafikverket om samfinansiering av ytterligare två åtgärder på Skånebanan, förutsatt att pengar anslås i den nationella planen. En åtgärdsvalsstudie genomfördes därför under 2014 med fokus på delen Hässleholm – Kristianstad, se bilaga 7. Studien är genomförd som en förenklad åtgärdsvalsstudie och bygger vidare på en kapacitetsstudie från 2010. Både den studiens utredningsalternativ samt nya identifierade alternativ togs upp till behandling. Då bedömningen är att det på långt krävs dubbelspår för att kunna tillgodose önskad gods- och persontrafik rekommenderas att Trafikverket i sin samhällsplanering bevakar möjligheterna för dubbelspårsutbyggnad på lång sikt exempelvis i dialoger kring kommunernas översiktsplanering.

Åtgärden ingår som förslag till den nationella transportplanen 2018-2029.



## 1.9 Relation till andra åtgärder

Åtgärden är en del av Skånebanan och etapp 1 i en dubbelspårsutbyggnad Hässleholm - Kristianstad. För att i framtiden kunna höja banans kapacitet lät Trafikverket år 2010 ta fram en idéstudie som redovisade elva olika kapacitetshöjande utredningsalternativ. Av de elva åtgärderna har vissa, företrädesvis av mindre omfattning, redan genomförts.

Ytterligare två åtgärder kommer att genomföras inom några år enligt en överenskommelse mellan Region Skåne och Trafikverket om samfinansiering:

- Förlängning av mötesspåret i Attarp till ca 1500m hinderfri längd (motsvarar två långa godståg)
- Ett kort dubbelspårsavsnitt i infarten till Kristianstad.

Den ganska komplexa tidtabellsstrukturen gör att större ändringar för persontrafiken är ganska sällsynta eftersom de antingen inte är möjliga eller ger större nackdelar än fördelar. Godstrafiken är mera föränderlig och utvecklingen på längre sikt svårbedömd. Om Sydostlänken byggs, minskar sannolikt godstrafiken på sträckan Hässleholm- Kristianstad.

För att ytterligare höja banans kapacitet så att förväntad efterfrågan på person- och godstrafik kan tillgodoses på lång sikt, bedöms banan behöva byggas ut till dubbelspår. En sådan utbyggnad kan ske etappvis.

## 1.10 Övrigt

Det är viktigt att notera att denna åtgärd är en etapp av ett större paket och kommer därför inte att vara samhällsekonomisk lönsam. För att göra en korrekt bedömning om åtgärden bidrar till samhällsekonomisk lönsamhet bör hänsyn tas till effekterna på hela sträckan (Hässleholm - Kristianstad). Behovet och möjligheterna av att förstärka Skånebanan som helhet ingår inte i själva kalkylen, men är en väsentlig motivation för åtgärden, varför denna aspekt återkommer i SEB. Se t.ex. Trafikverkets PM Skånebanan, TRV 2016/9975.

Dubbelspårsutbyggnader sker ofta etappvis där i första hand planfrågor och medelstilleddning avgör i vilken ordning och takt utbyggnaden kan ske.

Att börja bygga dubbelspår på de sträckor där det är mest tågmöten kan vara en fungerande strategi om banan har en enkel trafikstruktur, såsom att den bara trafikeras av ett trafiksystem – exempelvis Nynäsbanan som enbart trafikeras av SL:s pendeltåg.

På sträckor med mera komplex trafik, kommer i regel inte ”det stora lyftet” kapacitetsmässigt förrän hela sträckan är utbyggd eftersom ett partiellt dubbelspår innebär att det fortsatt finns dimensionerande enkelspåriga sträckor avsnitt med låg kapacitet. När dubbelspårsutbyggnaden väl är klar blir kapaciteten ofta 4-5 gånger större än med enkelspår. Trafikökningen blir normalt sett inte alls så dramatisk utan det nya dubbelspåret får inledningsvis ett lågt kapacitetsutnyttjande. Det är i regel angränsande knutpunkter eller linjer som blir begränsande i detta läge. I fallet Hässleholm – Kristianstad är det just stationerna Hässleholm och Kristianstad som förväntas bli flaskhalsarna, särskilt om inga kapacitetshöjande åtgärder görs där under åren fram till dubbelspåret står klart.

## 2. Samhällsekonomisk analys

Samhällsekonomisk analys (även kallad samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning eller kostnads-nyttokalkyl) innebär att man med metoden CBA (cost-benefit analysis) gör en värdering och sammanräkning av samtliga relevanta samhällsekonomiska effekter av en åtgärd.

Den samhällsekonomiska analysen innebär en strävan mot målet om samhällsekonomisk effektivitet genom att man tillämpar det så kallade Kaldor-Hicks-kriteriet. Enligt detta kriterium leder en åtgärd till en ökning av samhällets totala välfärd om summan av alla positiva nyttoeffekter av åtgärden minus summan av alla negativa nyttoeffekter (den totala kostnaden) av åtgärden är större än noll. Med andra ord, en åtgärd är lönsam om de totala samhällsekonomiska intäkterna är större än de totala samhällsekonomiska kostnaderna.

Värderingen av effekterna baseras på marknadsekonomiska principer härledda från målet om total samhällsekonomisk effektivitet. Vissa effekter värderas genom marknadspriser medan andra effekter värderas genom beräknade fiktiva priser, så kallade skuggpriser. De effekter som är värderade, med faktiska eller beräknade priser, sammanställs i själva kalkylen. För att analysen ska bli fullständig måste emellertid kalkyldelen kompletteras med en beskrivning av de svårvärderade effekter som inte har varit praktiskt möjliga att värdera och inkludera i kalkylen. De svårvärderade effekterna beskrivs i många fall endast verbalt men de kan även kvantifieras.

### 2.1 Effekter som värderats monetärt (ingår i beräknat nettonuvärde)

#### 2.1.1 Kalkylförutsättningar

##### 2.1.1.1 Allmänna kalkylförutsättningar

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Person_2040_20160401	
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej	
Prognosverktyg - persontrafik	Sampers/Samkalk 3.3	
Prognos godstrafik - huvudanalys	Skånebanan	
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej	
Prognosverktyg - godstrafik	Samgods 1.1	
Befolkningsscenario	Se gods- och personprognos	
Ekonomiskt scenario	Se gods- och personprognos	
Näringslivsscenario	Se gods- och personprognos	
Övrig scenarionformation	Se gods- och personprognos	
Trafikering - kollektivtrafik	Se personprognos	
Trafikering - gods	Skånebanan	
Infrastrukturnät	Se gods- och personprognos	
ASEK-version	ASEK 6.0	
Avvikelse från ASEK	Nej	
Prisnivå för kalkylvärden	2014	
Kalkylränta %	3,5%	
Prognosår 1	2040	
Diskonteringsår	2020	
Öppningsår	2020	
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	3	
Ekonomisk livslängd (projektspecifik), antal år	60	
Kalkylperiod från startår för effekter	60	
Kalkylverktyg - samhällsekonomi	Kalkyldatum	Bansek: 4.3 och Plankorsningsmodellen
		2016-10-14

### 2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalkylresultatet

*Ej relevant*

### 2.1.1.3 Trafiktillväxttal

**Tabell 2.2 Trafiktillväxttal**

Trafikökning [%]				
Tidsperiod	Huvudscenario		Referensscenario:	
	t o m 2040	efter 2040	Ej relevant	Ej relevant
Personbil	1,42%	0,64%	Ej relevant	Ej relevant
Lastbil	1,53%	1,96%	Ej relevant	Ej relevant
Persontrafik på järnväg	1,60%	0,90%	Ej relevant	Ej relevant
Godstrafik på järnväg	1,49%	1,36%	Ej relevant	Ej relevant

#### Kommentar till tabell 2.2:

*För godstrafik på järnväg berörs bandel 941. Trafiktillväxten för persontrafik antas vara densamma i hela landet. För person- och lastbilstrafik avses alla vägtyper inom Skåne.*

### 2.1.1.4 Kostnader

**Tabell 2.3 Nominell åtgärdskostnad (successivkalkyl eller annan metod) och samhällsekonomisk investeringskostnad**

Analysnivå	Huvudanalys				Känslighetsanalys - alternativ investeringskostnad			
	Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ		Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ	
Kalkylmetod åtgärdskostnad	GKI		Ej relevant		Successiv kalkyl 85 %		Ej relevant	
Basår för penningvärde	2015-06	2014	Ej relevant	2014	2015-06	2014	Ej relevant	2014
Nominell åtgärdskostnad	524		Ej relevant		681,2		0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		731		0		950		0

## 2.1.2 Kalkylresultat

### 2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi

	Kalkylmetod för åtgärdskostnad	Samhälls-ekonom-isk investerings-kostnad inkl skatte-faktor (mnkr)	Nettonu-värde* (mnkr)	NNK-i**	NNK-idu***	
<b>Huvudanalys</b>	GKI	731	-724	-0,99	-0,87	
<b>Känslighetsanalyser</b>	Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	Successiv kalkyl 85 %	950	-943	-0,99	-0,90
	Känslighetsanalys CO2-värdering=3,50 kr/kg	GKI	731	-731	-1,00	-0,85
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	GKI	731	-758	1,04	-0,93
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre från basåret och jämfört med huvudkalkylen	GKI	731	-708	-0,97	-0,82
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 12% lägre personbilstrafik år 2040 och oförändrad volym lastbilstrafik jämfört med dagens nivå (2014).	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant

\* Nettonu-värdet är lika med summan av nuvärdet av alla positiva och negativa nytteeffekter (årliga samhällsekonomiska intäkter och kostnader) minus investeringskostnaden.

\*\* Nettonu-värdeskvoten NNK-i är nettonu-värdet dividerat med den samhällsekonomiska investeringskostnaden.

\*\*\*Nettonu-värdeskvoten NNK-idu är lika med nettonu-värdet dividerat med summan av den samhällsekonomiska investeringskostnaden och nuvärdet av nettoförändringen av drift- och underhållskostnader för infrastrukturhållaren.

### 2.1.2.2 Samhällsekonomiskt kalkylresultat

I tabell 2.5a redovisas de effekter av åtgärden som är samhällsekonomiskt relevanta och som har kvantifierats och värderats monetärt (genom marknadspris eller skuggpriser, direkt kostnadsberäkning eller alternativkostnadsvärdering). Samhällsekonomiskt relevanta effekter ska finnas med i den samhällsekonomiska analysen antingen som värderade effekter i tabell 2.5a eller som svårvärderade effekter i tabell 2.6a. I de fall en effekt är konstaterad och eventuellt kvantifierad men inte värderad redovisas den verbalt och bedöms i tabell 2.6a. Normalt redovisas en viss effekt antingen monetärt värderad i tabell 2.5a eller enbart beskriven i tabell 2.6a. I vissa fall omfattar emellertid den monetära värderingen av en effekt endast vissa delar av effektens samhällsekonomiska konsekvenser. I sådana fall kan man komplettera den monetära värderingen av effekten i tabell 2.5a med en beskrivning i tabell 2.6a av de delar av effekten som inte ingår i värderingen.

Beräkningarna i avsnitt 2.1 och bedömningarna i avsnitt 2.2 är underlag för den sammanvägda bedömningen av om åtgärden är lönsam eller olönsam. Den bedömningen görs i avsnitt 2.3.

**Tabell 2.5a Beräkning av samhällsekonomiskt nettonuvärde**

Effekter som värderats monetärt och som ingår i beräkning av nettonuvärde								
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning och kortfattad beskrivning		Ex på årlig effekt för prognosår 1		Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Beräk-nat med verktyg	
			2040					
RESENÄRER	<b>Restidsuppf fring</b>		0,00	mnkr/år	11	95	Bansek. 4.3 och Plankorsn ingsmode	
	<b>Åktid</b>		4,57	ktim/år	-		Bansek. 4.3 och Plankorsn	
	<b>Bytestid</b>		0,00	ktim/år	-		Bansek. 4.3 och Plankorsn	
	<b>Turtäthet</b>		0,00	ktim/år	-		Bansek. 4.3 och Plankorsn	
	<b>Promenadtid</b>		0,00	ktim/år	-		Bansek. 4.3 och Plankorsn	
	<b>Förseningstid , persontrafik</b>	Förseningstidsvinster 0,15 min	-7,77	ktim/år	88		Bansek. 4.3 och Plankorsn ingsmode	
	<b>Reskostnad väg - total</b>	Fordonskostnader, persontrafik	0,09516	mnkr/år	-4		Bansek. 4.3 och Plankorsn ingsmode llen 2015- 04-01	
TRAFIKANT EFFEKTER	GODSTRANSPORTER	<b>Transporttid, gods</b>		-0,08	mnkr/år	2	9	Bansek. 4.3 och Plankorsn ingsmode llen
		<b>Tågdriftskost nader, gods</b>		-0,21	mnkr/år	5		Bansek. 4.3 och Plankorsn ingsmode
		<b>Banavgifter, gods</b>		0,01	mnkr/år	0		Bansek. 4.3 och Plankorsn ingsmode
		<b>Förseningstid , godstrafik</b>	Förseningstidsvinster 0,5 min	-0,02	mnkr/år	1		Bansek. 4.3 och Plankorsn ingsmode
		<b>Reskostnad - lastbil</b>	Fordonskostnader, lastbil	-0,01243	mnkr/år	0		Bansek. 4.3 och Plankorsn ingsmode llen 2015- 04-01

PERSONTRANSPORTFÖRETAG	<b>Tågdriftskostnader, persontrafik</b>	Personalkostnader, kapitalkostnader, underhållskostnader, städning och drivmedel.	-0,21	mnkr/år	5	5	Bansek: 4.3 och Plankorsningsmodellen	
	<b>Banavgifter persontrafik</b>		0,00	mnkr/år	0		Bansek: 4.3 och Plankorsningsmodellen	
	<b>Omkostnader</b>	Administration, terminalhantering samt biljettförsäljning.	0	mnkr/år	0		Bansek: 4.3 och Plankorsningsmodellen	
	<b>Overheadkostnader</b>		0,00	mnkr/år	0		Bansek: 4.3 och Plankorsningsmodellen	
	<b>Biljettintäkter</b>		0,00	mnkr/år	0		Bansek: 4.3 och Plankorsningsmodellen	
	<b>Moms på biljettintäkter</b>		0,00	mnkr/år	0		Bansek: 4.3 och Plankorsningsmodellen	
EXTERNA EFFEKTER	<b>TRAFIKSÄKERHET (TS)</b>					0		
	<b>Trafiksäkerhet-t-totalt</b>	Total olyckskostnad. Innehåller effekter av Plankorsningar (förändring av olyckor till följd av specifika åtgärder i korsning väg-järnväg), Externa effekter, tågtrafik (förändring av olyckor vid plankorsningar längs linjen samt övriga olyckor) och Externa effekter, övrig trafik (förändring av olyckor på väg).	-	-	0		Bansek: 4.3 och Plankorsningsmodellen	
	<b>KLIMAT</b>						1	
	<b>CO2-ekvivalenter</b>	Effekten år 2030 i kton avser koldioxid från Externa effekter, övrig trafik och Växling med diesellok. Den monetära effekten avser koldioxid plus NOx, VOC, SO2 och partiklar från Externa effekter, övrig trafik och Växling med diesellok. Koldioxid står för huvuddelen av utsläppen.	-0,01	kton/år	1			Bansek: 4.3 och Plankorsningsmodellen
<b>HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)</b>	<b>Luft</b>	Avser NOx, VOC, SO2, och Partiklar från Externa effekter, övrig trafik samt Växling med diesellok. Den monetära effekten ingår i CO2-ekvivalenter ovan.	-	-	-	0	Bansek: 4.3 och Plankorsningsmodellen	
	<b>Luft - NOX</b>	Kväveoxider	0,085	ton/år	-		Bansek: 4.3 och Plankorsningsmodellen	
	<b>Luft - VOC</b>	Kolväten	0,034	ton/år	-		Bansek: 4.3 och Plankorsningsmodellen	
	<b>Luft - SO2</b>	Svaveldioxid	0,000	ton/år	-		Bansek: 4.3 och Plankorsningsmodellen	

ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	<b>Luft - Partiklar</b>	<i>Partiklar</i>	0,000	ton/år	-	0	Bansek: 4.3 och Plankorsn ingsmode llen
	<b>Externa effekter, tågtrafik - Slitage</b>		0,01	mnkr/år	0		Bansek: 4.3 och Plankorsn ingsmode llen
	<b>Externa effekter, övrig trafik - Slitage</b>		0,00	mnkr/år	0		Bansek: 4.3 och Plankorsn ingsmode llen
BUDGETEFFEKTER	<b>Drivmedelssk att</b>		0,02	mnkr/år	-1	0	Bansek: 4.3 och Plankorsn ingsmode llen
	<b>Banavgifter</b>		-0,01	mnkr/år	0		Bansek: 4.3 och Plankorsn ingsmode llen
	<b>Moms på biljettintäkt</b>		0	mnkr/år	0		Bansek: 4.3 och Plankorsn ingsmode llen
INBESPARADE KOSTNADER I JA	<b>Inbesparade kostnader i JA</b>					0	Ej relevant
DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGS- KOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	<b>Drift och Underhåll</b>	<i>Drift- och underhållskostnad under kalkylperioden pga förändrad anläggningsmassa.</i>	1,2	mnkr/år	-27	-102	Bansek: 4.3 och Plankorsn ingsmode llen
	<b>Reinvestering</b>	<i>Reinvesteringskostnad under kalkylperioden pga förändrad anläggningsmassa.</i>	3,53	mnkr/år	-75		Bansek: 4.3 och Plankorsn ingsmode llen

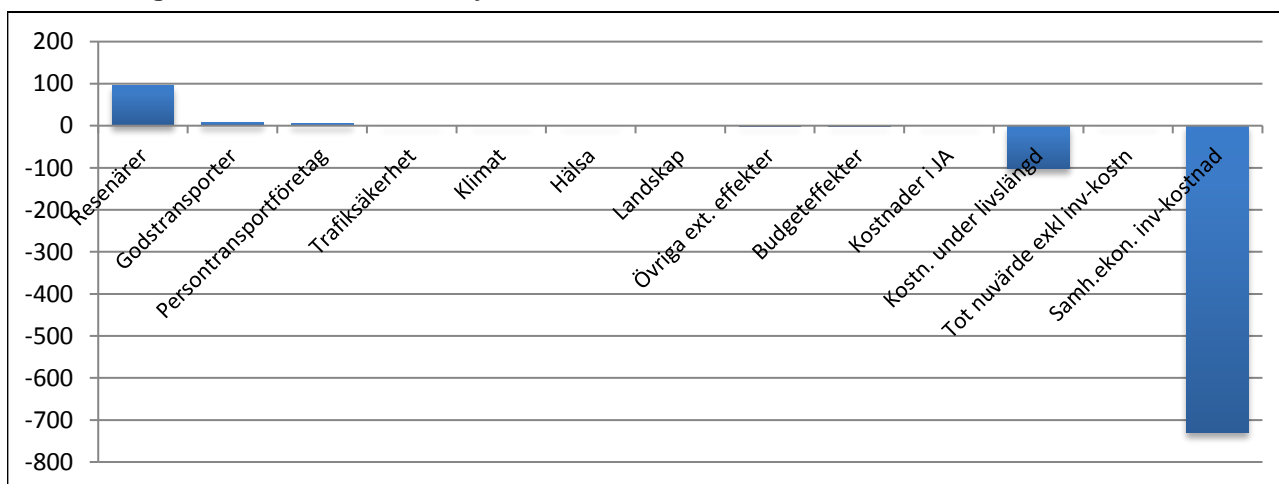
<b>Totalt nuvärde exkl investeringskostnad</b>	<b>Totalt nuvärde exkl investeringskostnad</b> (används endast om uppdelning av nuvärdet inte är möjligt)	<i>Ej relevant</i>					<i>Ej relevant</i>
<b>MINUS SAMHÄLLS EKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD</b>	<i>Effekten år 2040 avser annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad</i>	29,30	<i>mnkr/ år</i>	-731		-731	<i>Bansek: 4.3 och Plankorsningsmodellen</i>
<b>NETTONUVÄRDE</b>						-724	

**Tabell 2.5b Beskrivning av speciella orsaker till vissa effekter i tabell 2.5a**

Speciella orsaker till att vissa effekter uppstår samt kortfattad beskrivning och referens till underliggande dokumentation. Effekterna redovisas i tabell 2.5a (hänvisas i tabell 2.5a till denna tabell med referens nummer) under de rubriker där de hör hemma men orsaken till att de uppstår beskrivs samlat i denna tabell.

Definition	Beskrivning av den speciella orsaken till att vissa effekter uppstår
Motivering	<i>Ej relevant</i>

### 2.1.2.3 Diagram med diskonterade nyttor och kostnader



## 2.2 Effekter som inte värderats monetärt (ingår inte i beräknat nettonuvärde)

I tabell 2.6a beskrivs de samhällsekonomiskt relevanta effekterna av åtgärden som av olika skäl inte varit möjliga att värdera monetärt. Normalt sett redovisas en samhällsekonomisk effekt antingen i tabell 2.5a eller 2.6a. Det kan emellertid vara så att endast delar av effektens samhällsekonomiska konsekvenser kan värderas monetärt. I sådana fall kan det vara motiverat att i tabell 2.5a beskriva de delar av effekten som inte ingår i värderingen i tabell 2.5a. Beräkningarna i avsnitt 2.1 och bedömningarna i avsnitt 2.2 är underlag för den sammanvägda bedömningen av om åtgärden är lönsam eller olönsam. Den sammanvägda bedömningen görs i avsnitt 2.3.



**Tabell 2.6a Effekter som inte värderats monetärt**

Effekter som inte ingår i beräkningen av nettonuvärde men som ingår i den sammanvägda bedömningen								
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning, kortfattad beskrivning och bedömning		Ex på årlig effekt		Bedömning	Samman-vägd bedömning	Bedömt av	
				2040				
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	<b>Restid - total</b>	Åtgärden ökar tillförlitligheten till tågtrafiken.			Försumbart	Expertgrupp	
		<b>Möjlighet till flexibla tidtabell</b>	Det partiella dubbelspåret möjliggör en flexibel tidtabell som bättre går att anpassa efter resenärernas behov med jämna intervall mellan tågavgångarna.			Positivt	Expertgrupp	
		<b>Störningar under byggtiden</b>	Järnvägstrafiken kommer att påverkas vid inkoppling av nya växlar. Under perioder kommer sannolikt hastighetsnedsättningar och eventuellt kortare totalavstängningar av trafiken att ske på banan.			Försumbart	Expertgrupp	
	GODSTRANSPORTER	<b>Restid - total</b>	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen			Positivt	Försumbart	Expertgrupp
		<b>Möjlighet till flexibla tidtabell</b>	Ett partiellt dubbelspår ökar möjligheten till flexibel tidtabell för godstrafiken.			Försumbart	Expertgrupp	
		<b>Störningar under byggtiden</b>	Järnvägstrafiken kommer att påverkas vid inkoppling av nya växlar. Under perioder kommer sannolikt hastighetsnedsättningar och eventuellt kortare totalavstängningar av trafiken att ske på banan.			Försumbart	Expertgrupp	
	PERSONTRANSPORTFÖRETAG	<b>Biljettintäkter</b>	Ingen effekt på biljettintäkter eftersom åtgärden enbart ger förseningstidsvinster (ökar ej biljettintäkter).			Ingen effekt	Positivt	Expertgrupp
		<b>Möjlighet till flexibla tidtabell</b>	Det partiella dubbelspåret möjliggör en flexibel tidtabell som bättre går att anpassa efter resenärernas behov med jämna intervall mellan tågavgångarna.			Positivt	Expertgrupp	
	TRAFIK- SÄKERHET (TS)	<b>Ökad trafiksäkerhet för cykel och gång</b>	Ökad trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafik vid korsningen när plankorsningarna tas bort. Plankorsningsmodellen beräknar ej säkerheten för cyklister vid korsningen.			Positivt	Positivt	Expertgrupp
		KLIMAT	<b>CO2-ekvivalenter</b>	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen, plankorsningsmodellen och i klimatkalkylen.			Ingen effekt	Försumbart

EXTERNA EFFEKTER (Följdeffekter för samhället)	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	<b>Människors hälsa - buller</b>	<i>I kalkylen ingår kostnad för bullerskyddsåtgärder, men ej nyttorna av åtgärden. Bullerskyddsåtgärden bedöms minska buller för boenden nära järnvägen. Då det är få som bor nära järnvägen bedöms den totala effekten bli försumbar.</i>			Positivt	Försumbart	Expertgrupp
	LANDSKAP	<b>Intrång i Landskap – Ekosystemeffekter och biologisk mångfald</b>	<i>I närheten av järnvägen finns ett naturreservat som möjligtvis kan påverkas negativt, speciellt under byggtiden.</i>			Negativt	Negativt	Expertgrupp
		<b>Barriäreffekter – djurliv</b>	<i>Ytterligare ett spår kan ge ökade barriäreffekter för djurlivet.</i>			Negativt		Expertgrupp
		<b>Intrång i Landskap - skala, struktur och visuell karaktär</b>	<i>Landskapet kommer att få strukturella förändringar, vilket dock anses ha liten negativ effekt.</i>			Försumbart		Expertgrupp
	OVRIKA EXTERNA EFFEKTER	<b>Slitage järnväg</b>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>			Ingen effekt		Expertgrupp
INBE-SPARADE KOSTNADER I JA	<b>Inbesparade kostnader i JA</b>					Ingen effekt	Försumbart	Expertgrupp
KOSTNADER UNDER LIVSLÄNGD	<b>Drift och Underhåll</b>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>				Ingen effekt		Expertgrupp

**Motivering:**

*De ej prissatta effekter bedöms i helhet vara försumbara. De största negativa ej prissatta effekter får landskapet, där åtgärden bedöms ha negativa effekter för djurlivet. De största positiva effekterna av åtgärden fångas i den samhällsekonomiska kalkylen som bedöms vara förseningstidsvinster för person- och godstrafiken.*

**Tabell 2.6b Beskrivning av speciella orsaker till vissa effekter i tabell 2.6a**

Speciella orsaker till att vissa effekter uppstår samt kortfattad beskrivning och referens till underliggande dokumentation. Effekterna redovisas i tabell 2.6a (hänvisa i tabell 2.6a till denna tabell med referensnummer) under de rubriker där de hör hemma men orsaken till att de uppstår beskrivs samlat i denna tabell.	
Definition	Beskrivning av den speciella orsaken till att vissa effekter uppstått
Motivering	Ej relevant

**Tabell 2.6c Sammanvägning av ej värderbara effekter**

Miljöeffekter som ej ingår i NNK-i/NNK-idu/NNV (sammanvägt)	+	Övriga effekter som ej ingår i NNK-i/NNK-idu/NNV (sammanvägt)	=>	Samtliga effekter som ej ingår i NNV (detaljerad sammanvägning)	=>	Samtliga effekter som ej ingår i NNV (övergripande sammanvägning)
Negativt		Försumbart		Negativ (liten)		Försumbart
Vilken kompetensnivå har de som gjort bedömningen?						Expertgrupp

**Motivering:**

De största positiva effekterna av åtgärden fångas i den samhällsekonomiska kalkylen som bedöms vara förseningstidsvinster för person- och godstrafiken. De positiva icke-monetära effekterna uppstår framförallt på grund av ökad tillförlitlighet för person- och godståg, men effekten anses vara försumbar. Ökad säkerhet för gång- och cykeltrafik uppstår på grund av att flera plankorsningar tas bort och byggs om. Landskapet bedöms få de största negativa effekterna med högre barriäreffekter för djurlivet, strukturella förändringar och störningar under byggtiden. I de prisatta och ej prissatta effekterna framkommer inte de nyttor som åtgärden bedöms ge för hela sträckan Hässleholm-Kristianstad, utan enbart de nyttor etapp 1 (partiellt dubbelspår Vinslöv-Önnestad) skulle ge.

## 2.3 Sammanvägning av åtgärdens samhällsekonomiska lönsamhet

### 2.3.1 Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet

Tabell 2.7 Bedömningsrestriktion för samhällsekonomiska bedömningar

BEDÖMNINGSPARAMETRAR	Bedömning
Parametrar i tabellen bedömda av:	Expertgrupp
Huvudanalysens utredningsalternativ. Nominell åtgärds kostnad.	524
Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av:	Expertgrupp
<b>Storleken på åtgärds kostnaden tillåter endast användande av avancerade bedömningsregler. Nedanstående parametrar måste bedömas.</b>	
Aktuell NNK-i	-0,99
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	Överensstämmer
Motivering	Prognos och indata är kvalitetssäkrade av Trafikverket. Kapacitetcenter har bedömt förseningstidsvinster och kostnaden är beräknad enligt GKI.
Sammanvägda ej prissatta effekter:	Negativ (liten)
Detaljerat informationsvärde för NNK-i	HK/HR
Övergripande grad av informationsvärde för NNK-i	HÖG
<b>OVANSTÄENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÄENDE RESULTAT:</b>	
Villkorsfall	Villkorsfall 24
Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet	Olönsam

### 2.3.2 Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.8

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet	Olönsam
Slutlig sammanvägning bedömd av:	Expertgrupp

#### Motivering:

Åtgärden bedöms vara samhällsekonomisk olönsam. Åtgärden är en etapp av en större åtgärd (dubbelspår hela vägen mellan Hässleholm-Kristianstad), men i den samlade effektbedömningen för etapp 1 inkluderas endast de effekter som ett partiellt dubbelspår mellan Vinslöv-Önnestad skulle ge. För att göra en korrekt bedömning om åtgärden bidrar till samhällsekonomisk lönsamhet bör hänsyn tas till effekterna på hela sträckan (Hässleholm - Kristianstad). Behovet och möjligheterna av att förstärka Skånebanan som helhet ingår inte i själva kalkylen, men är en väsentlig motivation för åtgärden.

### 3. Fördelningsanalys

Den samhällsekonomiska analysen (CBA) baseras på principerna för samhällsekonomisk effektivitet genom kriteriet för samhällsekonomisk lönsamhet. Detta kriterium innebär att samhällets totala välfärd anses öka om summan av alla positiva nyttoeffekter av åtgärden minus summan av alla negativa nyttoeffekter (den totala kostnaden) av åtgärden är större än noll. Den traditionella samhällsekonomiska analysen tar emellertid inte hänsyn till vem som får nyttan eller drabbas av kostnaderna, vem som vinner och vem som förlorar på åtgärden. Därför kan den samhällsekonomiska analysen behöva kompletteras med information om fördelningseffekterna av den analyserade åtgärden. En sådan analys visar hur nyttan och kostnaderna av den aktuella åtgärden fördelar sig på olika grupper av medborgare, till exempel för kvinnor och män, för olika ålders- och inkomstgrupper, för olika samhällssektorer eller för olika delar av landet.

I tabell 3.1 redovisas - om inget annat sägs - hur direkta förändringar av nyttan (fördelar eller intäkter respektive nackdelar eller kostnader) fördelar sig på olika grupper och kategorier. De slutliga fördelningskonsekvenserna är ofta mycket svåra att fastställa eftersom de påverkas även av indirekta effekter som kan uppstå till exempel genom marknadsförändringar och ändringar i skatte- och transfereringssystem. Det kan trots detta vara av visst värde att redovisa en uppskattning av den direkta och omedelbara fördelningen av positiva och negativa nyttoeffekter.

Om en fördjupad fördelningsanalys har gjorts (till exempel en särskild analys av regionala expansionseffekter eller analys av regionala inkomsteffekter med Samlok-modellen) ska den redovisas i avsnitt 3.2 Fördjupad fördelningsanalys.

Om en företagsekonomisk konsekvensbeskrivning har gjorts ska den redovisas i avsnitt 3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning.

### 3.1 Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Största nytta/ fördel	Näst största nytta/ fördel	(största) negativa nytta/ nackdel	Motivering	Underlag och kompetens-område för dem som gjort bedömningen
<b>Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik</b>	<i>Neutralt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Män och kvinnor antas ha lika stor nytta av åtgärden.</i>	<i>Expertgrupp</i>
<b>Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt</b>	<i>Regionalt</i>	<i>Lokalt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Åtgärden bidrar till mindre förseningar för tågtrafiken, vilket gynnar Skåne, men även övrig tågtrafik från övriga Sverige påverkas negativt av störningar i Skåne och åtgärden bedöms därför ha en nytta även nationellt.</i>	<i>Expertgrupp</i>
<b>Län</b>	<i>Skåne</i>	<i>Blekinge</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Regionaltrafiken i Skåne (och Blekinge) gynnas då åtgärden är en del av Skånebanan. Detta kan gynna grannlän om förseningar och störningar minskar.</i>	<i>Expertgrupp</i>
<b>Kommun</b>	<i>Kristianstad och Hässleholm</i>	<i>Närliggande kommuner</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Sträckan mellan Hässleholm och Kristianstad får förbättringen, men resenärer och godståg på sträckan kommer från olika kommuner.</i>	<i>Expertgrupp</i>
<b>Trafikanter, transporter och externt berörda</b>	<i>Resenärer</i>	<i>Godstransporter</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Både resenärer och godstransporter gynnas av ett partiellt dubbelspår då det minskar risk för förseningar och störningar. Dock är det relativt få godståg som kör på denna sträcka och därför bedöms resenärer gynnas mer.</i>	<i>Expertgrupp</i>
<b>Näringsgren</b>	<i>Färdiga industriprodukter</i>	<i>Järnmalm, järn och skrot</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Enligt Trafikverkets godsprognos 2040 är störst andel "färdiga industriprodukter" som transporteras längs sträckan. Näst störst andel är järnmalm, järn och skrot.</i>	<i>Expertgrupp</i>

<b>Trafikslag</b>	Järnväg	Bil	Bil, cykel	Åtgärden gynnar persontrafik och godstrafiken på järnväg genom färre förseningsminuter. Även biltrafiken bedöms gynnas eftersom korsande biltrafik i Önnestad inte behöver stanna vid bommarna. En del av väg- och cykeltrafiken påverkas negativt av stängda plankorsningar och tvingas köra omvägar.	Expertgrupp
<b>Åldersgrupp</b>	Vuxna: 18-65 år	Barn: <18 år	Neutralt	Flest resor med kollektivtrafik gör åldersgruppen 26-39 år och är därför de som borde gynnas mest av åtgärden (RVU Skåne, 2013). Även skolelever gynnas av åtgärden.	Expertgrupp

### 3.2 Fördjupad fördelningsanalys

Ej relevant	Ej relevant
-------------	-------------

### 3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Har FKB gjorts?	Nej
-----------------	-----

**Kommentar:**

Objektet medför stora nyttor för näringslivets transporter. Nyttorna ingår till största delen i de genomförda beräkningarna. En särskild företagsekonomisk konsekvensbeskrivning enligt FKB-metoden hade kunnat fånga ytterligare eventuella effekter för några enskilda företag, dock inte samtliga effekter för samtliga påverkade företag. Detta faktum samt begränsade resurser är skälet till att vi avstått från att genomföra en fullständig FKB för detta objekt.

## 4. Transportpolitisk målanalys

Det övergripande transportpolitiska målet är "att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet". Målet konkretiseras genom ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa). Regeringen föreslog denna målstruktur i den transportpolitiska propositionen Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:98), som riksdagen biföll 2009.

### 4.1 Bedömning av bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning

En åtgärd är samhällsekonomiskt lönsam och bidrar till en välfärdsökning om de samhällsekonomiska intäkterna är större än kostnaderna. Med intäkter avses alla positiva nyttoeffekter, såväl beräkningsbara som bedömda och med kostnader negativa nyttoeffekter, såväl beräkningsbara som bedömda. Det demokratiska beslutssystemet måste också anse att den nya välfärdsfördelningen är acceptabel. Samhällsekonomisk effektivitet i transportsektorn förutsätter att kostnaden för investeringar motsvaras av individernas betalningsvilja och att endast de transporter utförs som täcker sina marginalkostnader. Samhällsekonomisk effektivitet innebär att samhällets resurser används för att skapa så stor nytta för samhället som möjligt, oavsett om det handlar om tid, miljö, hälsa eller något annat.

En sammanvägd bedömning av de effekter som en åtgärd ger upphov till är en indikator på hur åtgärden bidrar till samhällsekonomisk effektivitet. En sådan sammanvägning är gjord i kapitel 2. Samhällsekonomisk analys. Resultatet från analysen blev följande:

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Olönsam

### 4.2 Bedömning av bidrag till en hållbar utveckling utifrån kriterier för ekologiska, ekonomiska och sociala aspekter

En hållbar utveckling är en utveckling som för oss närmare ett tillstånd av långsiktig hållbarhet. Långsiktig hållbarhet är ett övergripande mål för hela samhällsutvecklingen. Den vanligaste definitionen finns beskriven i Brundtlandrapporten (FN-rapporten "Vår gemensamma framtid" från 1987). I den beskrivs hållbar utveckling som "en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov". Hållbar utveckling handlar därför inte bara om en god miljö, utan den förutsätter god balans mellan tre delar som är ömsesidigt beroende av varandra: ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. När man bedömer om en enskild åtgärd bidrar till hållbar utveckling ska man därför bedöma de ekologiska, ekonomiska och sociala konsekvenserna på lång sikt, samt balansen mellan dem. Det finns för närvarande inget enkelt sätt att avgöra om huruvida en åtgärd bidrar till en hållbar utveckling eller inte, men det kan delvis mätas med mått för samhällsekonomisk effektivitet och med utfall för de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen. Det betyder emellertid inte att summan av utfallen för de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen är lika med åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling.



**Tabell 4.1 Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling**

	Hållbarhet	Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling	Bedömt av (namn, kompetensområde)
Bidrag till långsiktig hållbarhet	Ekologisk hållbarhet	<i>Enbart åtgärder på sträckan Vinslöv - Önnestad bidrar inte till ekologisk hållbarhet. Plankorsningsåtgärderna leder till mindre stillastående trafik, men ökar antal fordonskilometer och får därför inte en positiv effekt för den ekologiska hållbarheten.</i>	Expertgrupp
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	<i>Enbart åtgärder på sträckan Vinslöv - Önnestad bidrar inte till samhällsekonomisk hållbarhet. Åtgärden kan, tillsammans med andra åtgärder efter Skånebanan, bidra till samhällsekonomisk hållbarhet.</i>	Expertgrupp
	Social hållbarhet	<i>Enbart åtgärder på sträckan Vinslöv - Önnestad bidrar inte till social hållbarhet. Åtgärden kan, tillsammans med andra åtgärder efter Skånebanan, bidra till social hållbarhet genom ökad tillgänglighet inom Skåne och därmed ge bland annat en större arbetsmarknad och möjlighet till integration.</i>	Expertgrupp

**Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling**

*Enbart åtgärder på sträckan Vinslöv-Önnestad bedöms inte bidra till ekologisk, samhällsekonomisk eller social hållbarhet. Åtgärden kan, tillsammans med andra åtgärder efter Skånebanan, bidra till långsiktig hållbar utveckling.*

**4.3 Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse**

Bedömningen av vilket bidrag åtgärden ger till de olika målen ska göras utifrån från en absolut skala. Följande skala används:

- positivt bidrag = grönt
- negativt bidrag = rött
- inget bidrag = ofärgat
- ej bedömt = grått

Att skalan är absolut innebär till exempel att ”inget bidrag” i måluppfyllelseanalysen skiljer sig från bedömningen ”försumbart” i den samhällsekonomiska analysen. När man ska bedöma bidrag till måluppfyllelse har ”inget bidrag” en absolut betydelse.

Observera att de olika delarna i nedanstående tabell bygger på olika dokument som kommit olika långt i besluts- och konsensusprocesser. Utformningen av tabellen är inte slutlig, utan den kommer att behöva uppdateras framöver.

**Tabell 4.2 Transportpolitisk målanalys**

	Mål	Bedömning och motivering	Bedömt av (namn, kompetensområde)
<b>Funktionsmålet<sup>1</sup></b>			
<b>Medborgarnas resor.</b> Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Åtgärden ger förseningstidsvinster och ökad robusthet. Detta ökar tillförlitligheten.	Expertgrupp
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Ökad robusthet minskar känslighet för störningar och möjliggör ett ökat utbud av avgångar vilket ökar bekvämligheten och tryggheten.	Expertgrupp
<b>Näringslivets transporter.</b> Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Mindre följdförseningar och ökad robusthet ökar tillförlitligheten för näringslivets transporter.	Expertgrupp
	Kvalitet	Positivt bidrag: Förseningstidsvinster och ökad robusthet förbättrar kvaliteten för näringslivets transporter. Det partiella dubbelspåret ger minskad trängsel på spåren och mindre följdförseningar.	Expertgrupp
<b>Tillgänglighet regionalt och mellan länder.</b> Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Pendling	Positivt bidrag: Åtgärden bidrar till att öka robusthet, vilket bidrar till mindre följdförseningar i tågtrafiken, vilket är positivt för pendlare.	Expertgrupp
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag: Från både Hässleholm och Kristianstad finns det möjlighet att nå storstäder. En förbättring på länken Hässleholm-Kristianstad ökar tillgängligheten till storstäder.	Expertgrupp
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Åtgärden bidrar till ökad robusthet vilket ökar tillgängligheten till interregionala resmål, exempelvis Köpenhamn.	Expertgrupp

<p><b>Jämställdhet.</b> Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.</p>	<p>Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)</p>	<p>Positivt bidrag: Insatser som minskar förseningar i kollektivtrafiken är viktiga från jämställdhetssynpunkt.</p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Lika påverkansmöjlighet</p>	<p>Inget bidrag: Alla kan påverka vid samråd. För denna åtgärd anses alla ha lika påverkansmöjlighet.</p>	<p>Expertgrupp</p>
<p><b>Funktionshindrade.</b> Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.</p>	<p>Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade</p>	<p>Positivt bidrag: Planskildhet ger större möjlighet för personer med funktionsnedsättning att passera järnvägen säkert.</p>	<p>Expertgrupp</p>
<p><b>Barn &amp; unga.</b> Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.</p>	<p>Skolväg - gå eller cykla på egen hand</p>	<p>Positivt bidrag: Planskildhet ger större möjlighet för barn att gå eller cykla på egen hand med högre säkerhet.</p>	<p>Expertgrupp</p>
<p><b>Kollektivtrafik, gång &amp; cykel.</b> Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.</p>	<p>Andel gång- &amp; cykelresor av totala kortväga</p>	<p>Positivt bidrag: Planskildhet förbättrar förutsättningarna att färdas med gång- och cykel.</p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)</p>	<p>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte öka attraktiviteten för kollektivtrafiken.</p>	<p>Expertgrupp</p>
<b>Hänsynsmål<sup>2</sup></b>			
<p><b>Klimat.</b> Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.</p> <p>Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan", 2014:137.</p>	<p>Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer.</p>	<p>Negativt bidrag: På grund av sloping av två plankorsningar bedöms det ske en ökning av mängden personbils - och lastbilstrafik i fordonskilometer.</p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.</p>	<p>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka energianvändningen per fordonskilometer.</p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.</p>	<p>Negativt bidrag: Ökad anläggningsmassa kräver energi för byggande och underhåll.</p>	<p>Expertgrupp</p>

<p><b>Hälsa.</b>                  Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.</p>	<p><b>Människors hälsa</b></p>	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Positivt bidrag: Bullerskyddsåtgärder ingår i åtgärden.	Expertgrupp
		Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Positivt bidrag: Bullerskyddsåtgärder ingår i åtgärden.	Expertgrupp
		Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	Inget bidrag: Åtgärden berör inte ett område med hög ljudmiljö kvalitet.	Expertgrupp
		Fysisk aktivitet i transportsystemet	Inget bidrag: Åtgärden bidrar inte till ökad fysisk aktivitet då åtgärden inte bedöms ge en överflyttning från bil- till tågtrafiken.	Expertgrupp
	<p><b>Befolkning</b></p>	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Planskildheten ökar möjligheten för barn och person med funktionshinder att passera järnvägen med högre säkerhet.	Expertgrupp
		Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Åtgärden ger förseningstidsvinster och en mer robust trafik vilket ökar tillgängligheten med kollektivtrafik.	Expertgrupp
	<p><b>Luft</b></p>	Vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).	Inget bidrag: Utsläppen av Nox ökar marginellt enligt den samhällsekonomiska kalkylen. Ökning är dock så liten att effekten anses vara försumbar.	Expertgrupp
		Halter av kvävedioxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids.	Inget bidrag: Den övre utvärderingströskeln överskrids ej.	Expertgrupp
		Antalet personer exponerade för halter över MKN.	Ej aktuellt då den övre utvärderingströskeln ej överskrids.	Expertgrupp
	<p><b>Vatten</b></p>	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Det finns ett vattenskyddsområde i närheten av järnvägen, men detta bedöms ej påverkas negativt.	Expertgrupp
		Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant

	Mark	Betydelse för förorenade områden	<i>Inget bidrag: Inget potentiellt förorenat område ligger i närheten av järnvägen som berörs av åtgärden.</i>	Expertgrupp
		Betydelse för skyddsvärda områden	<i>Inget bidrag: Det finns ett naturreservat som ligger mellan Vinslöv och Önnestad. Detta naturreservat ligger dock så pass långt ifrån järnvägen att åtgärden inte anses ha negativ effekt.</i>	Expertgrupp
		Betydelse för bakgrundshalt metaller	<i>Bedöms inte vara aktuellt.</i>	Expertgrupp
		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	<i>Bedöms inte vara aktuellt.</i>	Expertgrupp
		Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	<i>Inget bidrag: Inga skyddsvärda områden bedöms påverka under driftskede.</i>	Expertgrupp
	Materiella tillgångar	Betydelse för areella näringar.	<i>Bedöms inte för närvarande</i>	Ej relevant
		Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall.	<i>Bedöms inte för närvarande</i>	Ej relevant
		Landskap	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	<i>Negativt bidrag: Landskapet får strukturella effekter och en förändrad visuell karaktär på grund av åtgärden.</i>
Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv		Betydelse för mortalitet	<i>Negativt bidrag: Ökad risk för mortalitet på grund av det partiella dubbelspåret. Behov av faunapassager för medelstora däggdjur (främst uter) kan behövas.</i>	Expertgrupp
		Betydelse för barriärer	<i>Negativt bidrag: Ett partiellt dubbelspår minskar möjligheten för djur att röra sig tvärs över landskapet. Åtgärden bedöms bidra till högre barriäreffekter.</i>	Expertgrupp
		Betydelse för störning	<i>Negativt bidrag: På grund av naturreservatet i närheten av järnvägen mellan Vinslöv - Önnestad antas det uppstå störningar för exempelvis fågelivet som finns vid naturreservatet.</i>	Expertgrupp

Landskap		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	<i>Inget bidrag: Naturreservatet bedöms inte påverka. Kunskap saknas kring biotopsskyddade områden.</i>	Expertgrupp
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	<i>Kunskap saknas</i>	Expertgrupp
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	<i>Inget bidrag: I närheten av järnvägen finns inga utpekade värdeområden som skulle påverkas negativt av en utbyggnad av järnvägen.</i>	Expertgrupp
		Betydelse för strukturomvandling.	<i>Inget bidrag</i>	Expertgrupp
		Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband	<i>Ingår i "Betydelse för upprätthållande och/eller utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delspekterna skala, struktur eller visuell karaktär"</i>	Ej relevant
		Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.	<i>Kunskap saknas</i>	Expertgrupp
		Betydelse för utradering	<i>Inget bidrag: Det finns två fornlämningar i Lilla Öllstorp i närheten av järnvägs-spåret. Huruvida dessa berörs beror på hur det nya spåret läggs.</i>	Expertgrupp
Trafiksäkerhet	<b>Döda &amp; allvarligt skadade.</b> Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.	<i>Inget bidrag: Enligt den samhällsekonomiska kalkylen bedöms allvarligt skadade att öka, men antal omkomna att minska. Säkerheten vid järnvägen bedöms förbättras på grund av plankorsningsåtgärden, men på grund av trafiken omleds bedöms risken för olyckor att öka då fler bilar trafikerar samma väg.</i>	Expertgrupp	

**Referenserna nedan ger mer information om mål och indikatorer i tabell 4.2**

<sup>1</sup> Transportpolitisk proposition "Mål för framtidens resor och transporter" (prop. 2008/09:93)

<sup>2</sup> Definitioner och beskrivningar finns dokumenterade i Trafikverkets miljöbedömningsgrunder. Dessa finns tillgängliga på Trafikverkets webbplats under rubriken "Metod för bedömning av planer och program".

Observera att definitionerna är framtagna och formulerade med utgångspunkt från hela planer och program. Definitioner, indikatorer och kriterier kan därför komma att behöva förtydligas och anpassas till i mallen Samlad effektbedömning framöver eftersom de här används vid bedömningar av en enskild åtgärd eller ett mindre paket av åtgärder.

**Tabell 4.3 Kostnadseffektivitet**

Kostnadseffektivitet för beräknade effekter				
Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning		År som kostnads-effektiviteten redovisas för		Beräknat med verktyg
		2040		
Restid	Förändrade antal timmar (totalt) per tkr år 2030 (förändrad effekt år 2030 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-0,1	tim/ tkr	Bansek: 4.3 och Plankorsnings modellen
CO2	Förändrade antal ton CO2 per mnkr år 2030 (förändrad effekt år 2030 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-0,39	ton/ mnkr	Bansek: 4.3 och Plankorsnings modellen

#### 4.4 Bedömning av bidrag till regionala och lokala mål

Inom ramen för arbetet med den regionala infrastrukturplanen har Region Skåne tagit fram fem utvecklingsmål för transportsystemet. Genom att utnyttja befintlig infrastruktur, förbättra säkerheten kring plankorsningar vid järnvägen bidrar åtgärden till det regionala målet "Transportsystemet ska vara effektivt, säkert och kunna nyttjas av alla". Åtgärden bidrar även till målen "Förbättra Skånes förbindelser med omvärlden" då åtgärden bidrar till ökad tillgänglighet till interregionala mål. Eftersom åtgärden inte bidrar till kortare restid eller till attraktivare kollektivtrafik är bidraget till de övriga mål små. Åtgärden kan, tillsammans med andra åtgärder efter Skånebanan, bidra till flera av de regionala målen för transportsystemet.

**Tabell 4.4 Regionala- och lokala mål**

Benämning av mål	Beskrivning av mål	Bedömning av bidrag till mål-uppfyllelse	Kompetens på området som gjort bedömningen
Utveckla ett hållbart resande	Utveckla kollektivtrafiken och öka kollektivtrafikresandet för att nå klimatmål och hållbar stadsmiljö. Effektivisera fordonsparken och ställa om till förnybara bränslen för att nå klimatmålet. Arbeta med åtgärder som stödjer ett transportsnålt resande.	Inget bidrag	Expertgrupp
Förbättra Skånes förbindelser med omvärlden	Utveckla transportsystemet i Skåne till ett effektivt och hållbart system för transit- och godstransporter, med utvecklade logistikplatser och hamnar med förbättrad intermodalitet. Utveckla transportsystemet i Öresundsregionen och Sydsverige, för en mer integrerad arbetsmarknad. Utveckla transportsystemet mot de närliggande metropolerna Stockholm, Göteborg, Oslo, Hamburg och Berlin.	Positivt bidrag	Expertgrupp

<p>Transportsystemet ska vara effektivt, säkert och kunna nyttjas av alla</p>	<p>I första hand nyttja befintlig infrastruktur. Hushålla med marken och sträva efter ytsnåla trafik- och infrastrukturlösningar. Transport-systemet ska utformas så att en olycka inte leder till att någon dödas eller skadas allvarligt. Skapa ett transportsystem för alla. Transport-systemet ska bli mer jämlikt, såväl mellan kön, som mellan olika åldersgrupper. Tillgänglighets-anpassningen av transportsystemet ska utvecklas ytterligare och infrastrukturen ska även användas för att stärka den sociala hållbarheten.</p>	<p>Positivt bidrag</p>	<p>Expertgrupp</p>
<p>Stärka regionförstoring och regionintegrering i det flerkärniga Skåne</p>	<p>Utveckla Skåne till en sammanhållen funktionell region med en större gemensam arbetsmarknad, samt skapa en god tillgänglighet i ett flerkärnigt Skåne, i syfte att sprida tillväxten till hela regionen.</p>	<p>Inget bidrag</p>	<p>Expertgrupp</p>
<p>Stärka stad och landsbygd utifrån deras respektive behov</p>	<p>Stärka tillväxtmotorerna genom förbättrad kapacitet i transportsystemet och samtidigt hantera de miljöproblem som transportererna ger i de tätbefolkade delarna av regionen. Stärka tillväxten genom försörjning av infrastruktur i periferin så att en god tillgänglighet nås, så att företag och verksamheter kan finnas kvar och utvecklas.</p>	<p>Inget bidrag</p>	<p>Expertgrupp</p>

## 4.5 Målkonflikter

Tillgänglighet i konflikt med miljö avseende vattenskyddsområde, högre barriäreffekter och mortalitet för djurlivet. Åtgärden bedöms bidra till högre tillgänglighet i tågtrafiken och högre säkerhet vid två av plankorsningarna, men samtidigt bedöms åtgärden kunna påverka den biologiska mångfalden. Idag finns det medelstora däggdjur (främst utter) som har behov av att korsa järnvägen. Ett partiellt dubbelspår innebär en ännu högre barriäreffekt och ökad risk för mortalitet för djuren. Åtgärder såsom faunapassager kan bli aktuella för att minska den negativa effekten av åtgärden. I närheten av järnvägen finns det ett naturreservat, en ökad hastighet kan bidra till störningar i naturreservatet, främst för fågellivet.

## 4.6 Resultat från Klimatkalkyl

Tabell 4.5 Utsläpp och energianvändning: Byggande, drift, underhåll, reinvestering

	Koldioxidutsläpp, ton CO <sub>2</sub> -ekvivalenter	Energianvändning, GWh	Källa och datum
Byggskede totalt	13103,00	56,80	Klimatkalkyl version 4.0, 2016-08-17
Byggskede, reinvestering samt DoU per år	237,00	1,80	Klimatkalkyl version 4.0, 2016-08-17
Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	14220,00	108,00	

### Kommentar:

Byggnationen av åtgärden (hela byggfasen) bidrar till 13 103 ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Drift och underhåll beräknas släppa ut 237 ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter per år. Energianvändningen uppgår till 56,8 GWh under byggfasen och 1,8 GWh per år under driftskedet. Det totala utsläppet av CO<sub>2</sub>-ekvivalenter blir under bygg- och driftskedet 14 220 ton och energianvändningen uppgår till 108 GWh.



## 5 Process, Bilagor & Referenser

### 5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

#### 1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

*Från WSP: Linnea Nilsson, samhällsekonomisk analytiker, Peter Jörgensen, samhällsekonomisk analytiker, Emma Ivarsson, trafikanalytiker & Arianna Allahyar, trafikanalytiker.*

#### 2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

*Från WSP: Linnea Nilsson, samhällsekonomisk analytiker, Peter Jörgensen, samhällsekonomisk analytiker, Emma Ivarsson, trafikanalytiker & Arianna Allahyar, trafikanalytiker.*

#### 3. Expertgrupp som granskat, justerat och godkänt slutliga texter och bedömningar:

*Expertgrupp 1: Christina Ripa, trafikanalytiker, Trafikverket, Lova Wigvall, trafikanalytiker, Trafikverket, Linnea Nilsson, samhällsekonomisk analytiker, WSP & Emma Ivarsson, trafikanalytiker, WSP. 2016-07-11.*

*Expertgrupp 2: Christina Ripa, trafikanalytiker, Trafikverket, Lova Wigvall, trafikanalytiker, Anne Andersson, regional miljöstrateg, Trafikverket, Krister Wall, utredningsledare, Trafikverket, Peter Jörgensen, samhällsekonomisk analytiker, WSP, Håkan Berell, utredare, WSP. 2016-08-25.*

#### 4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

*2016-11-22*

#### 4.2 Skickad av (kontaktperson):

*Lova Wigvall, Trafikverket*

#### 5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

*2016-11-22, Joel Åkesson, Trafikanalytiker, Trafikverket*

#### 5.2 Godkänd av:

*2016-11-22, Peo Nordlöf, cSamhällsekonomi, Trafikverket*

#### 6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

*2016-12-12, Agnes von Koch, Lars Eriksson, Strategisk planering, Trafikverket*

#### 6.2 Godkänd av:

*2016-12-12, Håkan Persson, cStrategisk planering, Trafikverket*

#### 7. Status:

*Granskad och godkänd av Trafikverket*

## 5.2 Bilagor och referenser

### **Bilaga 1: Introduktion till Samlad effektbedömning**

*Trafikverket, 2016-04-01. Inledande information om Samlad effektbedömning*

### **Bilaga 2: Kostnadsunderlag**

*Trafikverket, 2016-06-17, JSY1807 Hässleholm-Kristianstad part dsp, GKI*

### **Bilaga 3: Klimatkalkyl**

*TRV Bilaga\_3a\_resultat\_klimatkalkyl\_jsy1807\_hassleholm\_kristianstad\_part\_dsp\_pdf\_160817,  
TRV Bilaga\_3b\_indata\_klimatkalkyl\_jsy1807\_hassleholm\_kristianstad\_part\_dsp\_xls\_160817*

### **Bilaga 4: Barsekkalkyl**

*WSP, 2016-10-14, Arbets-PM Barsek o Plankorsningsmodellen, JSY1807 Hässleholm-Kristianstad part dsp*

### **Bilaga 5: ÅVS Skånebanan 2015**

*Trafikverket, 2015-10-02, Åtgärdsvalstudie Skånebanan 2015*

### **Bilaga 6: PM Skånebanan**

*Trafikverket, 2016-02-10, PM Skånebanan*

### **Bilaga 7: Förenklad ÅVS Hässleholm-Kristianstad**

*WSP, 2016-09-19, Beräkningssnurra index, JSY1807 Hässleholm-Kristianstad part dsp*

### **Bilaga 8: Beräkningssnurra JSY1807**

*WSP, 2016-09-19, Beräkningssnurra index, JSY1807 Hässleholm-Kristianstad part dsp*

### **Bilaga 9: Beräkningsunderlag KA JSY1807**

*WSP, 2016-10-14, beräkningsunderlag känslighetsanalys JSY1807 Hässleholm-Kristianstad part dsp*

### **Bilaga 10: Beräkningsunderlag tidsvinster JSY1807**

*Trafikverket, 2016-05-28, Beräkningsunderlag tidsvinster, Dsp Hm-CR PM*

### **Bilaga 11: Beslut ÅVS Skånebanan**

*Trafikverket, 14-12-05, Beslut om inriktning och rekommenderade åtgärder efter genomfört  
Åtgärdsvalstudie - Skånebanan Hässleholm-kristianstad kapacitetsåtgärder.*

### Referens 1, *Miljökonsekvensbeskrivning*

*Ej upprättat*

### Referens 2: *Resvaneundersökning i Skåne 2013*

*Region Skåne, 2014-06-04, Resvaneundersökning i Skåne 2013*

### Referens 3: *Miljömålsbedömning*

*Trafikverket, 2016-06-15, Info om miljöföreteelser att använda vid miljömålsbedömning i SEB. Sammanställt av Anne Andersson.*

### Referens 4: *Nationella Viltolycksrådet*

*Statistik hämtad 2016-06-16, <http://www.viltolycka.se/statistik/>*

### Referens 5: *Objektsbeskrivning Hässleholm - Kristianstad*

*Trafikverket, 2016-06-30, JSY1807 Hässleholm-Kristianstad part dsp Vinslöv-Önnestad*

### Referens 6: *Befolkningsmängd Önnestad (2015)*

*<https://www.kristianstad.se/sv/Om-kommunen/Statistik/>*

### Referens 7: *Befolkningsmängds Vinslöv (2014)*

*<http://www.hassleholm.se/download/18.396a1a2115406a1a3304c600/1460468550742/Folkm%C3%A4ngde+kommunens+t%C3%A4rtort%C3%A5rsvis.pdf>*

### Referens 8: *Skåne RTI-plan 2014-2025*

*Region Skåne, 2014-06-17, Sammanfattning av de nationella och regionala transportinfrastrukturplanerna 2014-2025.*

### Referens 9: *Trafiktillväxt tabell 2.2*

*Persontrafik:*

*[http://www.trafikverket.se/contentassets/7e1063efbcfd4b34a4591bod4e00f855/prognos\\_for\\_persontrafiken\\_2040-trafikverkets\\_basprognoser\\_2016-04-01\\_160405.pdf](http://www.trafikverket.se/contentassets/7e1063efbcfd4b34a4591bod4e00f855/prognos_for_persontrafiken_2040-trafikverkets_basprognoser_2016-04-01_160405.pdf)*

*Godstrafik:*

*[http://www.trafikverket.se/contentassets/fa072eeb2fb24cada5c4142e4ad84ad1/rev160523\\_tillvaxttal\\_for\\_godstrafik\\_pa\\_jarnvag\\_2014-2040\\_160401.xlsx](http://www.trafikverket.se/contentassets/fa072eeb2fb24cada5c4142e4ad84ad1/rev160523_tillvaxttal_for_godstrafik_pa_jarnvag_2014-2040_160401.xlsx)*

### Referens 10: *Underlag tidsvinster*

*Trafikverket, 161007. Bilaga\_10\_underlag\_tidsvinster\_dsp Hm- Cr PM\_161007*

*Ej angett*

## 5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering