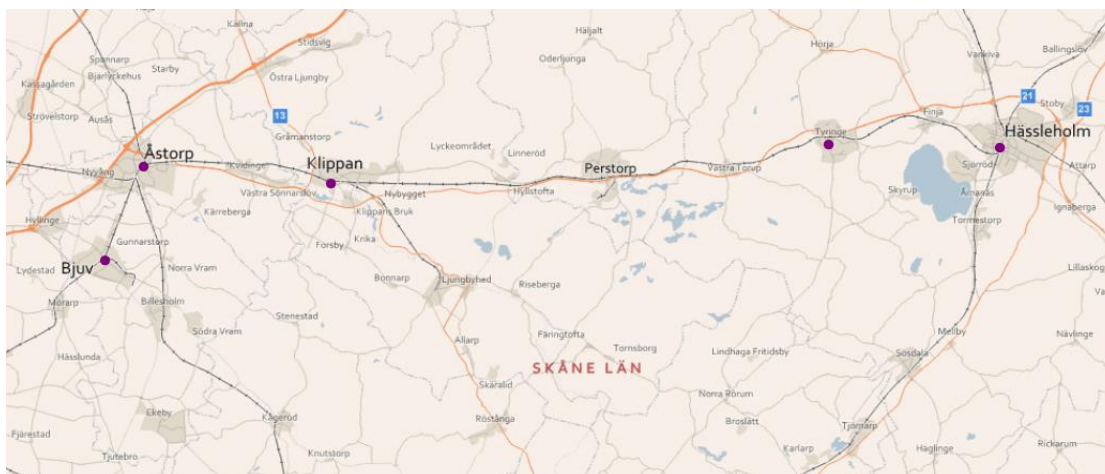


# Hässleholm - Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet, JSY1810



1. Beskrivning av åtgärden

**Nuläge och brister:** Sträckan Hässleholm – Helsingborg, som utgör en del av Skånebanan, är enkelspårig, elektrifierad och utrustad med fjärrblockering. Banan är ca 74 km lång och det finns 13 mötesstationer som alla har mötesmöjlighet för 630 m långa tåg (undantag: Kvidinge och Åstorp) samt samtidig infart. Avståndet mellan stationerna är oftast ca 5- 6 km, men den dimensionerande sträckan Hyllstofta- Klippan är ca 10 km. Under de kommande åren planeras sth (största tillåtna hastighet) på delsträckan Hässleholm- Åstorp höjas från 130 till 160 km/h.

**Åtgärdens syfte:** SEB:en tas fram som ett underlag till prioritering av objekt i Nationell plan 2018-2029. Målet är att uppnå kraftigt minskade restider men också en ökad kapacitet på Skånebanan för att skapa förutsättningar för en vidgad arbetsmarknad och ökad godstrafik.

**Förslag till åtgärd:** Kostnaden 245 mnkr i prisnivå 2015-06.

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 och förslagsvis med del av sträckan Hyllstofta- Klippan som första etapp. Förslag till åtgärden är att förlänga befintligt mötesspår vid Klippan österut mot Hyllstofta med ett partiellt dubbelspår på 2800 meter, samt utforma signalsystemet vid Ladugårdsvägen i Klippan så att tåg inte blir stående över plankorsningen. Det planeras en hastighetshöjning till 160 km/h på sträckan Hässleholm-Åstorp som ska genomföras 2017 (BVMA\_025). För att verkligen utnyttja hastighetshöjningen Hässleholm-Åstorp så behövs en hastighetshöjning mellan Åstorp-Bjuv i kombination med partiellt dubbelspår, vilket ingår i denna åtgärden. I åtgärden ingår även byte av växlar mellan Åstorp - Bjuv för att möjliggöra en hastighetshöjning.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

<b>Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr</b>	+	<b>Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen</b>	+	<b>Övriga effekter som ej värderats i kalkylen</b>	=>	<b>Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet</b>
192		Försumbart		Försumbart		Lönsam

**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	Åktid: -134,1 ktim/år	554		
Godstransporter	Ingen effekt	0		
Persontransp.företag	Tågdriftskostnader: 0,8 mnkr/år	36		
Trafiksäkerhet	Dödade och svårt skadade: 0 DSS/år	15		
Klimat	CO2-utsläpp: -0,27 kton/år	14		
Hälsa	Utsläpp av luftföroreningar	0		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	DoU-kostnad: 0,8 mnkr/år	-84		
SamEk Inv.	Annuitetskostnad: 13,7 mnkr/år	-341		
<b>Nettonuvärde</b>		<b>192</b>		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK-i=	0,56	Informationsvärde NNK = HÖG	NNK-i <sub>KA</sub> *= 0,2    NNK-idu= 0,47	
Effekter som inte har värderats i kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning	
Miljö	Klimat	Försumbart	Försumbart	Effekten fångas upp i den sam.ek. kalkylen
	Hälsa	Försumbart		Färre bilresor, fler som går/cyklar till tåget
	Landskap	Försumbart		Visuell förändring
Övrigt	Resenärer	Försumbart	Försumbart	Möjliggör ökad turtäthet i Kvidinge
	Godstransporter	Försumbart		Kan få mindre infasning och förseningstidsvinster
	Persontransportföretag	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Trafiksäkerhet	Försumbart		Med signalåtgärder blir effekten oförändrad
	Övrigt	Försumbart		Effekten fångas upp i den sam.ek. kalkylen
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde		Försumbart		Åtgärden möjliggör ökad turtäthet i Kvidinge och bedöms ge mkt små förseningstidsvinster för gods.

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

**Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning**

Fördelningsaspekt	Kon. restid, restidsosäkerhet	Lokalt/Regionalt/Nationellt/Internationellt	Län	Kommun	Trafikanter, transporter, externt berörda	Näringsgren	Trafikslag	Åldersgrupp	Åtgärds-specifik fördelningsaspekt
Störst nytta/fördel	Neutralt	Regionalt	Skåne	Helsingborg, Bjuv, Åstorp, Klippan, Perstorp och Hässleholm	Resenärer	Färdiga industriprodukter	Järnväg	Vuxna: 18-65 år	Ej relevant
(störst) negativ nytta/nackdel	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	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>Funktionshinder</b>	Kollektivtrafikenätet	Inget bidrag
	<b>Barn och unga</b>	Skolväg	Inget bidrag
	<b>Kollektivtrafik, gång och cykel</b>	Gång & cykel, andel	Positivt bidrag
Kollektivtrafik, andel		Positivt bidrag	
<b>Bidrag till HÄNSYNSMÅLET</b>	<b>Klimat</b>	Mängd person- och lastbilstrafik	Positivt bidrag
		Energi per fordonskilometer	Inget bidrag
		Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
	<b>Hälsa</b>	Människors hälsa	Inget bidrag
		Befolkning	Positivt
		Luft	Positivt
		Vatten	Inget bidrag
		Mark	Inget bidrag
		Materiella tillgångar	Bedöms inte fn
	<b>Landskap</b>	Landskap	Inget bidrag
		Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Negativt
		Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse	Inget bidrag
	<b>Trafiksäkerhet</b>	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

**Målkonflikter**

*Inga kända målkonflikter.*

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

*Åtgärden bedöms bidra till långsiktig hållbarhet. Åtgärden bidrar till ekologisk hållbarhet eftersom det sker en överflyttning från väg- till tågtrafiken, vilket minskar utsläppen. Vidare bedöms åtgärden bidra till samhällsekonomisk hållbarhet genom att öka attraktiviteten för kollektivtrafiken i Skåne och därmed öka tillgängligheten i länet. Åtgärden bidrar även till social hållbarhet, eftersom tillgängligheten i trafiken ökar för alla, särskilt för personer med små resurser som inte kan välja andra transportslag.*

# 1. Beskrivning av åtgärden

## 1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

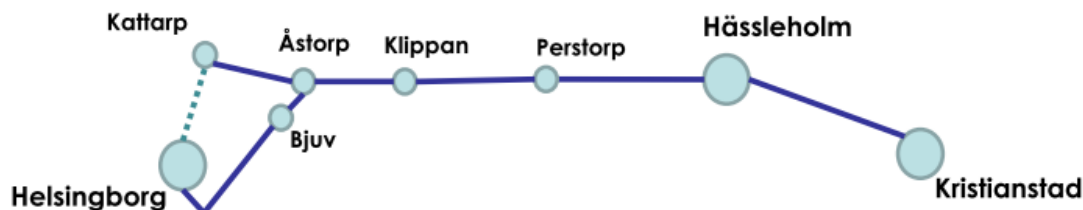
Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Hässleholm - Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet	
Ärendenummer	TRV2016/59617	
Objekt-id	JSY1810	
Sammanhang	Sträckan Hässleholm-Helsingborg är en del av Skånebanan.	
Län	Skåne	
Koordinater startpunkt	370219	6217405
Koordinater målpunkt	394037	6222064

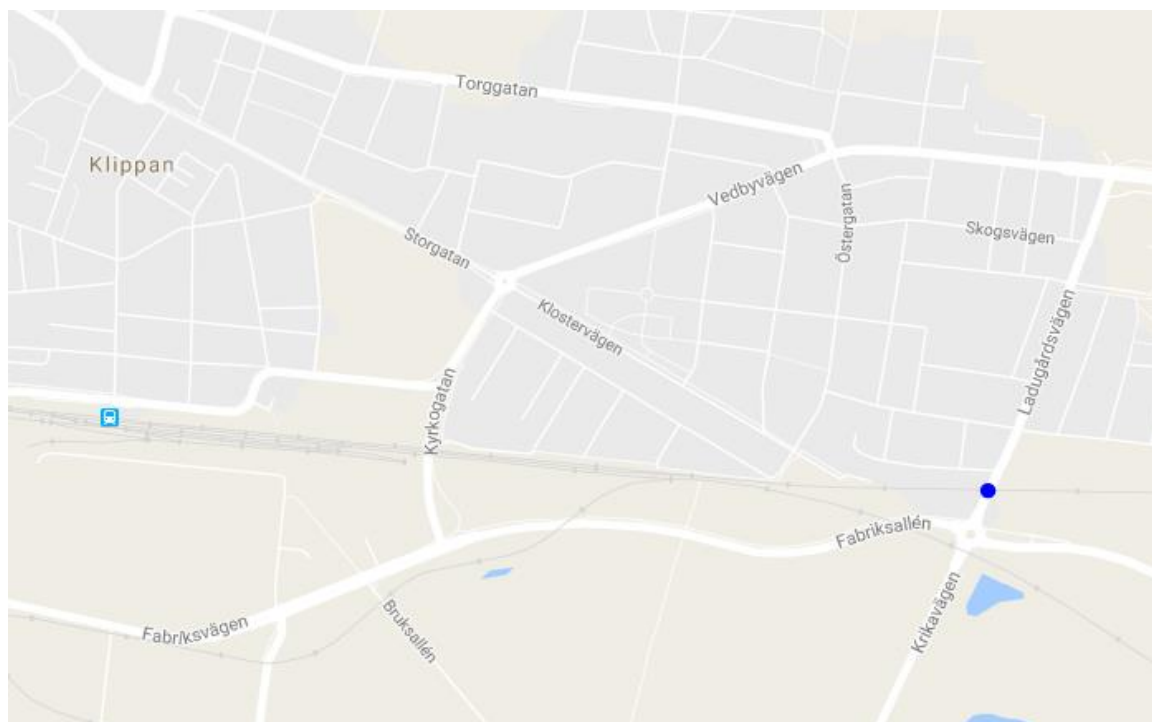
Tabell 1.2 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

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. Åtgärdsvalsstudien är framtagen på Region Skånes initiativ, se bilaga 5.
Namn och datum för senaste ställningstagande före upprättandet av samlad effektbedömning	Trafikverket, 2016-02-10, PM Skånebanan, se bilaga 6.
Betydande miljöpåverkan?	Ej prövat
Är MKB gjord?	Nej
Innebär befintliga förhållanden att normer överskrids eller lagar överträds?	Okänt
Om normer eller lagar överskrids eller överträds, löser i så fall åtgärdsförslaget problemet?	Okänt
Leder åtgärden till att normer överskrids eller lagar överträds i annan del av transportsystemet?	Okänt

## 1.2 Kompletterande diagram, figurer eller kartbilder



Figur. Skånebanan sträcker sig från Helsingborg till Kristianstad. Bjuv, Åstorp, Klippan och Hyllstofta (mellan Klippan och Perstorp) är en del av Skånebanan.



Figur. I åtgärden ingår anpassning av signalsystemet vid Ladugårdsvägen (se blå markering).

## 1.3 Nuläge och brister

Skånebanan är idag en enkelspårig järnvägslinje mellan Helsingborg (Ramlösa) och Kristianstad. Restiderna på Skånebanan är i dagsläget långa, speciellt den totala restiden jämfört med bil. Det gäller framförallt vid resor mellan huvudorterna (Helsingborg till/från Hässleholm respektive Kristianstad). Kapaciteten på Skånebanan är redan idag ansträngd. Sträckan mellan Klippan och Hyllstofta är den längsta sträckan mellan mötesstationer och kapacitetsbegränsande, där av den svagaste länken. För att öka robustheten på sträckan Helsingborg - Hässleholm bör därför en ny mötesstation förläggas där. Till det planeras en hastighetshöjning till 160 km/h genomföras 2017 på sträckan Hässleholm (Hm) - Åstorp (Åp). För att verkligen utnyttja hastighetshöjningen Hm-Åp så behövs en hastighetshöjning mellan Åp-Bjuv i kombination med partiellt dubbelspår.

<b>Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder</b>	<i>Mellan Helsingborg (ca 140 000 invånare) och Hässleholm (ca 51 000 invånare) ligger kommunerna Bjuv (ca 15 000 invånare), Åstorp (ca 15 000 invånare) och Klippan ca 17 000 invånare) (Befolkningsstatistik, 2016). Hyllstofta ligger mellan Klippan och Perstorp och hör till Klippan kommun. Bjuv, Åstorp och Klippan är alla tätorter i nordvästra Skåne. Arbetsplatser och bostäder är koncentrerade vid tätorternas centrum (vid järnvägsstationen). Mellan tätorterna går spåret genom gles- och landsbyggnad.</i>
<b>Lokalisering av service och handel</b>	<i>Service och handel finns i närheten av järnvägen vid kommunernas centralorter.</i>
<b>Distansarbete</b>	<i>Ej relevant</i>
<b>Resvanor och/eller godsflöden</b>	<i>Skånebanan mellan Helsingborg och Hässleholm trafikeras framför allt av Pågatåg med 1-2 tåg per timme och riktning under hela trafikdygnet. De genomgående godstågen körs i huvudsak av Green Cargo. Åstorp - Bjuv: Persontåg 71 tåg per dygn, godståg 18 tåg per dygn (2014) Hyllstofta - Klippan: Persontåg 55 tåg per dygn, godståg 15 tåg per dygn (2014)</i>
<b>Färdmedelsfördelning persontrafik</b>	<i>I Skåne görs nästan 60% av alla resor görs med bil. Näst vanligast är att resa med cykel (15%) och kollektivtrafik (tåg+buss) (15%) (RSV Skåne, 2013).</i>
<b>Färdmedelsfördelning godstrafik</b>	<i>Kunskap saknas</i>

<b>Banlängd:</b>	<i>Åstorp - Bjuv: 6 km, Hyllstofta - Klippan: 10 km</i>
<b>Banstandard:</b>	<i>Åstorp - Bjuv: Elektrifierat enkelspår, STH 130/90 km/h; Linjeklass D2 Stax 22,5/ STMV 6,4; Linjeklass C2 Stax 20/ STMV6,4; System H (hinnerfrihetskontroll); ATC. Hyllstofta - Klippan: Elektrifierat enkelspår, STH 130/90 km/h; Linjeklass 2, 3 &amp; 4-axliga vagnar D2 Stax 22,5/ STMV 6,4, linjeklass 6-axliga vagnar C2 Stax 20/ STVM 6,4; Maximal vagnvikt med Rc-lok är 1400 ton; System H (hinnerkontroll); ATC.</i>
<b>Bantrafik:</b>	<i>Åstorp - Bjuv: Persontåg 71 tåg per dygn, godståg 18 tåg per dygn (2014) Hyllstofta - Klippan: Persontåg 55 tåg per dygn, godståg 15 tåg per dygn (2014)</i>
<b>Banflöde:</b>	<i>Kunskaps saknas</i>

## 1.4 Fyrstegsanalys

*Fyrstegsanalys har genomförts i Åtgärdsvalsstudie Skånebanan (2015).*

*Kapaciteten på Skånebanan är redan idag ansträngd. Delsträckan Hässleholm-Kristianstad är en av de mest belastade enkelspårssträckorna i landet och även sträckan Helsingborg-Åstorp karakteriseras av ett mycket högt kapacitetsutnyttjande och hög störningskänslighet. Under högtrafikperioden är kapacitetsutnyttjandet högt även på sträckan Åstorp-Hässleholm. De föreslagna åtgärderna är också ett led i satsningarna på ett miljöanpassat transportsystem i Skåne som, genom förbättrad tillgänglighet och ett hållbart resande, kommer att bidra till regional utveckling och ökad integration av det flerkärniga Skåne. För att lösa problemet med kapaciteten bedöms åtgärden vara nödvändig.*



## 1.5 Syfte

*SEB:en tas fram som ett underlag till prioritering av objekt i Nationell plan 2018-2029.*

*Syftet med åtgärden är att öka hastigheten, öka kapaciteten och förbättra robustheten. En förbättrad kapacitet och robusthet skapar förutsättningar för en vidgad arbetsmarknad, anslutningar till höghastighetståg och ökad godstrafik längs banan. Målet är att uppnå kraftigt minskade restider men också en ökad kapacitet på Skånebanan.*

## 1.6 Förslag till åtgärd/er

*Persontrafiken på sträckan Hässleholm- Helsingborg kör enligt styv tidtabell med intervall på 30 eller 60 minuter mellan tågen. Styrande faktorer för detta upplägg är att tågen skall komma till mötesstationerna på "rätt" minuttal samt att anslutningarna i Hässleholm fungerar och att tågen kan flikas mellan Ramlösa och Helsingborg i den intensiva trafiken på Väst kustbanan. Dessa förhållanden gör att vi inte har hittat något sätt att utnyttja de restidsvinster som blir möjliga i samband med hastighetshöjning Hässleholm- Åstorp. Restiden enligt basprognosen i Bansek är 35-38 minuter för Pågatåg mellan Bjuv och Tyringe (det är på denna delsträcka som restiden är kortare år 2040 jämfört med 2016). I basprognos 2040 ingår hastighetshöjningen mellan Hässleholm-Åstorp. Körtiden mellan Tyringe och Klippan är enligt Bansek 20-21 minuter. I en optimerad tidtabell efter hastighetshöjningen, kan denna körtid minskas till 15 minuter inklusive 30 sekunders uppehåll i Perstorp och därmed passa med systemmötena. En förlängning av mötesspåret i Klippan några kilometer österut, skulle innebära att mötena vid exakt precision kan ske strax öster om plattformen i Klippan och vid smärre förseningar någon km längre österut. Med denna åtgärd kan en styv tidtabell med systemmöten i Tyringe, Klippan, Bjuv och Ramlösa etableras.*

*För att få ett robust tidtabellsupplägg med återställningsförmåga, har beräkningar och bedömningar visat att:*

- Åtgärd 1: Mötesspåret i Klippan förlängs med 2,8 km. Ett partiellt dubbelspår bör sträcka sig så långt öster om Klippan att tåget mot Hässleholm kan köra en minut med full acceleration och sth efter ha lämnat plattform i Klippan, innan det möter det västgående tåget. För att uppnå önskad effekt, måste spår 2 medge en hög hastighet (lämpligen 160 km/h i hela spårets längd). Växling på spår 3 får inte begränsa hastigheten på spår 2. Växeln där dubbelspåret avslutas i öster måste medge hög hastighet (helst 130 km/h) i kurvläge. Plankorsning Ladugårdsvägen behålls. Signalsystem utformas så att tåg ej blir stående över korsningen.*
- Åtgärd 2: Hastigheten mellan Åstorp och Bjuv behöver höjas till 160 km/h. Detta kräver att spårbyte på 5,5 km genomförs, samt signalåtgärder. Osäkert om bulleråtgärd krävs, men 200 m bullerplank är medräknat.*

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>Upprustning av spår för högre hastighet</i>
Vilka steg 4-åtgärder ingår?	<i>Förlängning av befintligt mötesspår</i>

<b>Banlängd:</b>	<i>Åstorp - Bjuv: 6 km, Hyllstofta - Klippan: 10 km, Mötesstation Klippan 832m (källa BIS)</i>
<b>Banstandard:</b>	<i>Åstorp - Bjuv: Hastighetshöjning Åstorp - Bjuv 160km/h för persontåg, 5,5 km spårbyte och signalåtgärder. Hyllstofta - Klippan: Mötesspåret i Klippan förlängs med 2,8 km, från 38/000 till 40/750 befintlig förgrening. Växel 22 byts till växel med högre hastighet (från 1:9 till 1:15). 4 st nya spårväxlar 1:15.</i>
<b>Bantrafik:</b>	<i>Basprognos 2040: persontrafik (Bjuv-Perstorp) 54 tåg per dygn (godstrafiken påverkas ej av åtgärden).</i>
<b>Banflöde:</b>	<i>Basprognos 2040: persontrafik 1,365 miljoner resenärer per år (godstrafiken påverkas ej av åtgärden).</i>

## 1.7 Åtgärds kostnad och finansiering

Tabell 1.3 Åtgärds kostnad i löpande priser

	Namn på kostnads kalkyl	Åtgärds- kostnad i löpande priser (mkr)	Datum för upprättad kostnads- kalkyl	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud- analysens utrednings- alternativ. Nominell åtgärds kostnad	<i>JSY1810 Hässleholm- Helsingborg, förlängt mötesspår och hastighetshöjning GKI 160617</i>	<i>247,7</i>	<i>2016-06-17</i>	<i>2016-01</i>	<i>Kostnad enligt GKI för järnväg</i>



Tabell 1.4 Åtgärdskostnad och finansiering

	Eventuell uppdelning på finans eller finansier	Åtgärds-kostnad per finansier (mnkr)	Sammanlagd åtgärds-kostnad (mnkr)	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds-kostnad	Kandidat till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029.	245,0	245,0	2015-06	Prisnivåräkning (indexbana räknat enligt GKI-mall "JSY1807 Hässleholm - Kristianstad part dsp") framtagen i samband med Nationell åtgärdsplanering 2018-2029.

## 1.8 Planeringsläge

Åtgärden ingår inte i den nationella planen 2014-2025. ÅVS har utförts 2014/2015 (se bilaga 5). Syftet med de åtgärdsförslag som framtagits inom ramen för ÅVS Skånebanan är att de ska tjäna som underlag för nationell och regional infrastrukturplanering.

## 1.9 Relation till andra åtgärder

BVMA\_025 Åstorp - Hässleholm, 160 km/tim är en åtgärd som är starkt kopplad till hastighetshöjningen mellan Åstorp - Bjuv. Trafikverket planerar att rusta upp sträckan Åstorp-Hässleholm för att kunna öka hastigheten på banan från 130 km/h till 160 km/h och därmed förkorta restiden. För att kunna höja hastigheten krävs plankorsningsåtgärder och ombyggnad av delar av signalsystemet. Projekteringen antas starta under 2015 och upprustningen vara klar till T19. Åtgärden är en del av Skånebanan och ingår i den nationella planen 2014-2025. De åtgärdsförslag som framkommer i detta dokument är en viktig pusselbit för att kunna utnyttja hastighetshöjningen mellan Åstorp-Hässleholm.

## 1.10 Övrigt

Restidsvinsterna tillfaller sträckan Bjuv-Tyringe, men åtgärderna är viktiga för hela sträckan Hässleholm-Helsingborg för att kunna utnyttja hastighetshöjningen mellan Hässleholm-Åstorp. Om endast vissa av åtgärderna genomförs, erhålls sannolikt inga tidsvinster alls. Specifikt gör ett nytt mötesspår mellan Hyllstofta och Klippan det möjligt att utnyttja hastighetshöjningen mellan Hässleholm - Åstorp. Godstågen får inga tidsvinster men kan få en aning mindre infasning och förseningstidsvinster.

## 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	Ej relevant	
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 scenarioinformation	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   2016-08-30

### 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:	
	inom 2040	efter 2040	Ej relevant	Ej relevant
Persontrafik på järnväg	1,60%	0,90%	Ej relevant	Ej relevant
Godstrafik på järnväg	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant

#### Kommentar till tabell 2.2:

De bandelar som berörs av åtgärden är bandel 932 och 933. Trafiktillväxten för persontrafik antas vara densamma i hela landet. Godstrafiken påverkas endast marginellt av åtgärden och därför har trafiktillväxten för godstrafiken uteslutits (ingår ej i den samhällsekonomiska kalkylen).

### 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	245		Ej relevant		318,5		0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		341		0		444		0

## 2.1.2 Kalkylresultat

### 2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi

		Kalkylmetod för åtgärdskostnad	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-i**	NNK-idu***
<b>Huvudanalys</b>		<i>GKI</i>	341	192	0,56	0,47
<b>Känslighetsanalyser</b>	<b>Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande</b>	<i>Successiv kalkyl 85 %</i>	444	90	0,20	0,18
	<b>Känslighetsanalys CO2-värdering=3,50 kr/kg</b>	<i>GKI</i>	341	216	0,63	0,53
	<b>Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret</b>	<i>GKI</i>	341	45	0,13	0,11
	<b>Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre från basåret och jämfört med huvudkalkylen</b>	<i>GKI</i>	341	262	0,78	0,63

\* Nettonuvärdet är lika med summan av nuvärdet av alla positiva och negativa nyttoeffekter (årliga samhällsekonomiska intäkter och kostnader) minus investeringskostnaden.

\*\* Nettonuvärdeskvoten NNK-i är nettonuvärdet dividerat med den samhällsekonomiska investeringskostnaden.

\*\*\*Nettonuvärdeskvoten NNK-idu är lika med nettonuvärdet dividerat med summan av den samhällsekonomiska investeringskostnaden och nuvärdet av nettoförändringen av drift- och underhållskostnader för infrastrukturhållaren.

#### Kommentar:

*Ej relevant*

### 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 skuggprisivärdering, direkt kostnadsberäkning eller alternativkostnadsvärdering). Samhällsekonomiskt relevanta effekter ska finnas med i den samhällsekonomiska analysen antingen som värderade effekter i tabell 2.5a eller som svärvärderade 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>Restidsuppo- ffring</b>	Kortare restider för persontrafiken.	-17,04	mnkr/år	435	554	Bansek: 4.3
	<b>Åktid</b>	Restidsvinsterna beräknas till 6 minuter mellan Bjuv-Tyringe.	-134,07	ktim/år	-		Bansek: 4.3
	<b>Bytestid</b>		0,00	ktim/år	-		Bansek: 4.3
	<b>Turtäthet</b>		0,00	ktim/år	-		Bansek: 4.3
	<b>Promenadti- d</b>		0,00	ktim/år	-		Bansek: 4.3
	<b>Förseningstid, persontrafik</b>	Förseningstidsvinsten beräknas till 0,5 min mellan Åstorp-Bjuv.	-11,17	ktim/år	118		Bansek: 4.3
	<b>Reskostnad väg - total</b>		0	mnkr/år	0		Ej relevant

TRAFIKANT EFFEKTER									
TRAFIKANT EFFEKTER	GODSTRANSPORTER	<b>Transporttid, gods</b>		0,00	mnkr/år	0	0	Bansek: 4.3	
		<b>Tågdriftskostnader, gods</b>		0,00	mnkr/år	0		Bansek: 4.3	
		<b>Banavgifter, gods</b>		0,00	mnkr/år	0		Bansek: 4.3	
		<b>Förseningstid, godstrafik</b>		0,00	mnkr/år	0		Bansek: 4.3	
		<b>Reskostnad lastbil</b>		0	mnkr/år	0		Ej relevant	
	PERSONTRANSPORTFÖRETAG	<b>Tågdriftskostnader, persontrafik</b>	Tågdriftskostnader inkluderar personalkostnader, kapitalkostnader, underhållskostnader, städning och drivmedel.	0,82	mnkr/år	13	36	Bansek: 4.3	
		<b>Banavgifter persontrafik</b>	Avgift för utnyttjande av infrastrukturen.	0,11	mnkr/år	-2		Bansek: 4.3	
		<b>Omkostnader</b>	Avser kostnader för administration, terminalhantering samt biljettförsäljning.	1,04	mnkr/år	-26		Bansek: 4.3	
		<b>Overheadkostnader</b>		0,00	mnkr/år	0		Bansek: 4.3	
		<b>Biljettintäkter</b>	Biljettintäkter för persontransportföretagen.	-2,16	mnkr/år	53		Bansek: 4.3	
		<b>Moms på biljettintäkter</b>	Moms på biljettintäkterna.	0,13	mnkr/år	-3		Bansek: 4.3	
		<b>Trafiksäkerhet (TS)</b>	<b>Trafiksäkerhet-totalt</b>	Total olyckskostnad.	-	-		15	15
	<b>KLIMAT</b>	<b>CO2-ekvivalenter</b>	Effekten år 2040 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.	-0,27	kton/år	14	14	Bansek: 4.3	



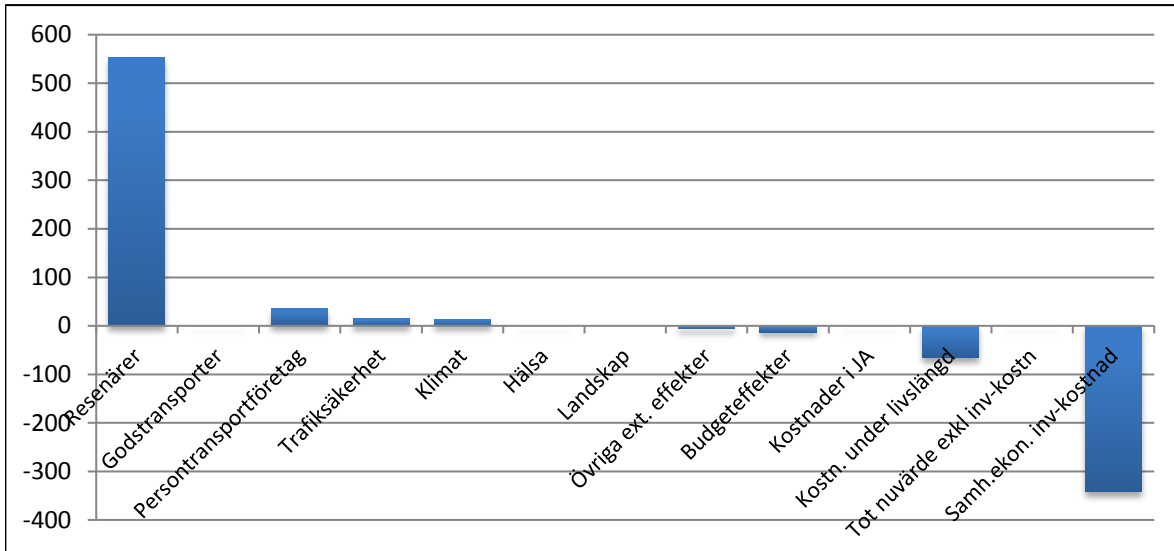
EXTERNA EFFEKTER								
HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	<b>Luft</b>	Avser NOX, VOC, SO2, och Partiklar från Externa effekter, övrig trafik samt Växling med diesellok. Den monetära effekten ingår i CO2-ekvivalenter ovan.	-	-	-	0	Bansekt: 4.3	
	<b>Luft - NOX</b>	Kväveoxider	-0,300	ton/år	-		Bansekt: 4.3	
	<b>Luft - VOC</b>	Kolväten	-0,400	ton/år	-		Bansekt: 4.3	
	<b>Luft - SO2</b>	Svaveldioxid	0,000	ton/år	-		Bansekt: 4.3	
	<b>Luft - Partiklar</b>	Partiklar	0,000	ton/år	-		Bansekt: 4.3	
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	<b>Externa effekter, tågtrafik - Slitage</b>	Ökat slitage	0,26	mnkr/år		-6	-6
<b>Externa effekter, övrig trafik - Slitage</b>			0,00	mnkr/år	0	Bansekt: 4.3		
BUDGETEFFEKTER	<b>Drivmedelsskatt</b>	Överflyttning från bil- till tågtrafiken	0,71	mnkr/år	-18	-13	Bansekt: 4.3	
	<b>Banavgifter</b>	Avgift för utnyttjande av infrastrukturen.	-0,11	mnkr/år	2		Bansekt: 4.3	
	<b>Moms på biljettintäkt</b>	Moms på biljettintäkter	-0,13	mnkr/år	3		Bansekt: 4.3	

<b>INBESPARADE KOSTNADER I JA</b>	<b>Inbesparade kostnader i JA</b>					0	Ej relevant
<b>DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGS-KOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD</b>	<b>Drift och Underhåll</b>	<i>Drift- och underhållskostnad under kalkylperioden pga förändrad anläggningsmassa.</i>	0,8	mnkr/år	-20	-65	Bansek: 4.3
	<b>Reinvestering</b>	<i>Reinvesteringskostnad under kalkylperioden pga förändrad anläggningsmassa.</i>	1,8	mnkr/år	-45		Bansek: 4.3
<b>Totalt nuvärde exkl investeringskostnad</b>	<b>Totalt nuvärde exkl invest-erings- kostnad</b> (används endast om uppdelning av nuvärdet inte är möjligt)	<i>Ej relevant</i>				0	Ej relevant
<b>MINUS SAMHÄLLS EKONOMISK INVESTERINGS- KOSTNAD</b>		<i>Effekten år 2040 avser annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad</i>	13,69	mnkr/ år	-341	-341	Bansek: 4.3
<b>NETTONUVÄRDE</b>						192	

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

<b>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 samlad i denna tabell.</b>	
<b>Definition</b>	<b>Beskrivning av den speciala orsaken till att vissa effekter uppstått</b>
<b>Motivering</b>	<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>Ökad turtäthet</b>	Åtgärden möjliggör en ökad turtäthet för resenärer från Kvidinge.				Positivt	Försumbart	Expertgr upp
		<b>Störningar under byggtid</b>	Järnvägstrafiken kommer att påverkas vid inkoppling av nya växlar. Under perioder kommer sannolikt hastighetsnedsättningar och eventuellt kortare total- avstängningar av trafiken att ske på banan.				Negativt	Försumbart	Expertgr upp
	GODSTRANSPORTER	<b>Förseningar och trafikstörnin- gar</b>	Godstågen får inga tidsvinster men kan få en aning mindre infasning och förseningstidsvinster.					Försumbart	Expertgr upp
		<b>Störningar under byggtid</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.				Negativt	Försumbart	Expertgr upp
	PERSONTRANS PORTFÖRETAG	<b>Biljettintäkter</b>	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen				Ingen effekt	Försumbart	Expertgr upp
	TRAFIK-SÄKERHET (TS)  KLIMAT	<b>Signalåtgärd vid plankorsnin- g</b>	På grund av det partiella dubbelspåret och en ökad hastighet behöver signalsystemet utformas för att anpassa vägskyddet så att bommarna går ner i tid. Det blir då samma trafiksäkerhet före som efter åtgärd					Försumbart	Försumbart
<b>CO2- ekvivalenter</b>		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen och i Klimatkalkylen.				Ingen effekt	Försumbart	Expertgr upp	

EXTERNA EFFEKTER (Följdefekter för samhället)	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	<b>Människors hälsa - fysisk aktivitet</b>	Åtgärden ger förbättrad förutsättningar för att bedriva kollektivtrafik. Kollektivt resande föregås ofta av fysiska aktivitet i form av att resan till/från stationen utgörs av gång- och cykelresor.			Positivt	Försumbart	Expertgrupp	
		<b>Människors hälsa - buller (under byggtiden)</b>	Under byggtiden uppstår buller och vibrationer från själv anläggandet av mötesspåret och från transporter av material till och från arbetsplatsen m.m.			Försumbart		Expertgrupp	
		<b>Människors hälsa - buller (driftskede)</b>	Hastighetshöjningen för persontågen bedöms inte ge väsentligt högre buller. Godstågen ingår inte i hastighetshöjningen.			Försumbart		Expertgrupp	
	LANDSKAP	<b>Strukturell förändring</b>	Utbyggnaden av mötesspåret mellan Hyllstofta-Klippan ger en strukturell förändring. Området bedöms dock inte vara ett känsligt område och därför får landskapet inte så stora negativa effekter.			Försumbart		Försumbart	Expertgrupp
		OVRIKA EXTERNA EFFEKTER	<b>Slitage järnväg</b>	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen				Ingen effekt	Expertgrupp
INBE-SPARADE KOSTNADER I JA	<b>Inbesparade kostnader i JA</b>					Försumbart	Expertgrupp		
KOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	<b>Ej angett</b>	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen				Ingen effekt	Expertgrupp		

### Motivering:

Den samhällsekonomiska kalkylen fångar de största effekterna av åtgärden (restidsvinster och förseningstidsvinster). De positiva ej prissatta effekterna är möjligheten till ökad turtäthet i Kvidinge och ökad fysisk aktivitet. De negativa ej prissatta effekterna består främst av störningar och ökade bullernivåer under byggtiden. Dessa anses dock på lång sikt vara försumbara.

**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 uppstår
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)
Försumbart		Försumbart		Positiv (liten)		Försumbart
Vilken kompetensnivå har de som gjort bedömningen?						Expertgrupp

**Motivering:**

Eftersom utbyggnaden av mötesspåret placeras långt ifrån bebyggelse och på en landsbygd där det inte finns några skyddsområden bedöms miljöeffekterna vara små. Den ökade hastigheten mellan Åstorp-Bjuv bedöms inte påverka miljön eftersom banan är elektrifierad. De största miljöeffekterna och störningarna uppstår vid byggnationen, men dessa effekter bedöms vara försumbara. Utbyggnaden av mötesspåret mellan Hyllstofta-Klippan är en viktig pusselbit för att kunna öka kapaciteten mellan Hässleholm-Helsingborg. De flesta effekterna fångas i den samhällsekonomiska kalkylen. En positiv effekt som inte fångas i den samhällsekonomiska kalkylen är möjligheten till ökad turtäthet i Kvidinge, samt signalåtgärder vid Ladugårdsvägen som är viktigt på grund av det partiella dubbelspåret och en ökad hastighet. De negativa ej prissatta effekterna består främst av störningar och ökade bullernivåer under byggtiden. Dessa anses dock på lång sikt vara försumbara.

## 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 åtgärdskostnad.	245
Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av:	Expertgrupp
<b>Storleken på åtgärdskostnaden tillåter endast användande av avancerade bedömningsregler. Nedanstående parametrar måste bedömas.</b>	
Aktuell NNK-i	0,56
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	Överensstämmer
Motivering	Prognos och indata är kvalitetssäkrade av Trafikverket. Kapacitetcenter har bedömt restidsvinster och förseningstidsvinster. Kostnaden är beräknad enligt GKI.
Sammanvägda ej prissatta effekter:	Positiv (liten)
Detaljerat informationsvärde för NNK-i	HK/HR
Övergripande grad av informationsvärde för NNK-i	HÖG
<b>OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT:</b>	
Villkorsfall	Villkorsfall 43
Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

### 2.3.2 Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

**Tabell 2.8**

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet	Lönsam
Slutlig sammanvägning bedömd av:	Expertgrupp

**Motivering:**

Åtgärden bedöms vara samhällsekonomisk lönsam med ett NNK-i på 0,86. Det är främst de stora restidsvinsterna på 6 minuter och förseningstidsvinsterna på 0,5 minuter som ger de stora samhällsekonomiska nyttorna. De icke prissatta effekterna bedöms vara försumbara. Bedömningen är att den samhällsekonomiska kalkylen fångar in de största effekterna av åtgärden. Bedömningen är gjord av experter inom expertområden: samhällsplanering, trafikanalytiker, utredare inom trafiksäkerhet, miljöstrateg och expert från Kapacitetcenter.

### 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 kompetensområde för dem som gjort bedömningen
<b>Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik</b>	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Generellt reser kvinnor och män reser ungefär lika mycket med tåg och åtgärden anses därför gynna både män och kvinnor.	Expertgrupp
<b>Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt</b>	Regionalt	Nationellt	Neutralt	Åtgärden bidrar stora restidsvinster vilket gynnar tågtrafiken i Skåne. Åtgärden bidrar även till försenings-tidsvinster vilket gynnar tågtrafiken nationellt.	Expertgrupp

<b>Län</b>	Skåne	Blekinge, Halland & Kronoberg	Neutralt	Den största nyttan tillfaller främst Skånes län, men även närliggande län såsom Blekinge, Halland och Kronoberg påverkas positivt då åtgärden bidrar till mindre störningar i tågtrafiken.	Expertgrupp
<b>Kommun</b>	Helsingborg, Bjuv, Åstorp, Klippan, Perstorp och Hässleholm	Närliggande kommuner	Neutralt	Största nyttan tillfaller i de kommuner där järnvägen passerar och restidsvinsterna uppstår, men även närliggande kommuner i Skåne som annars påverkas av störningar.	Expertgrupp
<b>Trafikanter, transporter och externt berörda</b>	Resenärer	Person- transport- företagen	Neutralt	Åtgärden gynnar persontrafik och godstrafiken på järnväg genom ökad kapacitet och robusthet.	Expertgrupp
<b>Näringsgren</b>	Färdiga industri- produkter	Järnmalm, järn och skrot	Neutralt	Enligt Trafikverkets godsprognos 2040 är störst andel "färdiga industriprodukter" som transporteras längs sträckan. Näst störst andel är järnmalm, järn och skrot.	Expertgrupp
<b>Trafikslag</b>	Järnväg	Neutralt	Neutralt	Tågtrafiken gynnas mest av åtgärden på grund av de stora restidsvinsterna.	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 (Resvanor Syd, 2013). Även skolelever (främst gymnasiet) gynnas av åtgärden.	Expertgrupp
<b>Åtgärdsspecifik fördelningsaspekt</b>	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	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 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

Lönsam

### 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	Åtgärden bidrar till ekologisk hållbarhet bland annat genom attraktivare tågtrafik på grund av stora restidsvinster längs hela stråket, vilket leder till en överflyttning från väg- till tågtrafiken. Detta reducerar utsläpp från vägtrafiken.	Expertgrupp
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	Den samhällsekonomiska kalkylen visar på samhällsekonomisk lönsamhet. Detta beror främst på de stora tidsvinsterna som uppstår på sträckan Hässleholm-Helsingborg.	Expertgrupp
	Social hållbarhet	Åtgärden bedöms bidra till social hållbarhet genom att valmöjligheten och tillgängligheten i trafiken ökar för alla, men särskilt för personer med små resurser som inte kan välja andra transportslag.	Expertgrupp

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

Åtgärden bidrar till långsiktig hållbarhet. Åtgärden bidrar till ekologisk hållbarhet eftersom det sker en överflyttning från väg- till tågtrafiken, vilket minskar utsläppen. Vidare bedöms åtgärden bidra till samhällsekonomisk hållbarhet genom att öka attraktiviteten för kollektivtrafiken i Skåne och därmed öka tillgängligheten i länet. Åtgärden bidrar även till social hållbarhet, eftersom tillgängligheten i trafiken ökar för alla, särskilt för personer med små resurser som inte kan välja andra transportslag.

### 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: Ett nytt mötesspår minskar kapacitetutnyttjandet och kortar av den dimensionerande sträckan. Åtgärden bidrar till kortare restider och en mer robust tågtrafik, vilket ökar tillförlitligheten.	Expertgrupp
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Genom den högre kapacitet och mer robusthet i tågtrafiken blir tidtabellsläggningen mer flexibel och kan därmed bättre anpassas efter resenärernas önskemål, vilket ökar bekvämligheten.	Expertgrupp
<b>Näringslivets transporter.</b> Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Ökad kapacitet och mer robust tågtrafik minskar risk för förseningar och ökar därmed tillförlitligheten för godstrafiken.	Expertgrupp
	Kvalitet	Positivt bidrag: Åtgärden bidrar till ökad kapacitet, robusthet och högre flexibilitet vilket bedöms höja kvaliteten för godstrafiken.	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 restidsvinster och förseningstidsvinster vilket är positivt för pendlare.	Expertgrupp
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag: Tillgängligheten till Malmö, Stockholm, Köpenhamn och Göteborg bedöms öka.	Expertgrupp
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Tillgängligheten till interregionala resmål bedöms öka något.	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><i>Positivt bidrag: Bidrar till ökad jämställdhet, eftersom den ökade tillgängligheten och attraktiviteten för kollektivtrafik ökar möjligheten för kvinnor och män att själva utforma sina liv.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Lika påverkansmöjlighet</p>	<p><i>Inget bidrag: Alla kan påverka vid samråd eller genom att yttra sig när planen ställs ut.</i></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><i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte öka användbarheten för funktionshindrade.</i></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><i>Inget bidrag: Åtgärden förändrar inte möjligheten för barn att använda transportsystemet, eller att gå eller cykla på egen hand.</i></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><i>Positivt bidrag: Det sker ingen överflyttning från väg- till gång och cykeltrafiken på grund av åtgärden. På grund av ökat attraktivitet för tågtrafiken bedöms gång- och cykelresor till tågstationen att öka.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)</p>	<p><i>Positivt bidrag: Åtgärden bidrar till restidsvinster och förseningstidsvinster vilket ökar attraktiviteten för kollektivtrafiken (tåg).</i></p>	<p>Expertgrupp</p>

Hänsynsmål <sup>2</sup>				
<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><i>Positivt bidrag: Ökad attraktivitet för kollektivtrafiken antas ge en överflyttning från vägtrafiken till tågtrafiken och därmed minska antalet fordonskilometer.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.</p>	<p><i>Inget bidrag: Energianvändningen per fordonskilometer bedöms vara densamma för alla trafikslag.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.</p>	<p><i>Negativt bidrag: Ökad anläggningsmassa kräver energi för byggande och underhåll.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p><b>Människors hälsa</b></p>	<p>Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller</p>	<p><i>Kunskap saknas.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena</p>	<p><i>Kunskap saknas.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet</p>	<p><i>Inget bidrag: Ej relevant.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Fysisk aktivitet i transportsystemet</p>	<p><i>Positivt bidrag: Förbättrad kapacitet och robusthet ökar attraktiviteten vilket leder till ökat kollektivtrafikresande. Detta medför ökade gång- och cykelresor till/från stationen.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p><b>Befolkning</b></p>	<p>Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål</p>	<p><i>Inget bidrag: Åtgärden förändrar inte barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter</p>	<p><i>Positivt bidrag: Åtgärden förbättrar kollektivtrafiken och minskar restiderna vilket bidrar till ökad tillgänglighet till utbud och aktiviteter.</i></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>	Luft	Vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).	Positivt bidrag: Åtgäden bidrar till en överflyttning från väg- till tågtrafiken. Enligt den samhällsekonomiska kalkylen minskar utsläpp av NOx och PM10.	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: Övre utvärderingströskeln bedöms inte överskridas.	Expertgrupp
		Antalet personer exponerade för halter över MKN.	Inget bidrag: Luftföroreningarna bedöms ej öka till följd av utbyggnad av mötesspår eller hastighetshöjning. Eftersom banan är elektrifierad är utsläppsmängderna av luftförorenade avgaser låga på lokal och regional nivå.	Expertgrupp
	Vatten	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Det finns ett vattenskyddsområde i närheten av järnvägen i Åstorp, men vattnet bedöms inte påverkas av hastighetshöjningen.	Expertgrupp
		Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant
	Mark	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Det finns ingen stor risk för förorenat område i närheten av järnvägen.	Expertgrupp
		Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Inga naturreservat finns i närheten av järnvägen och påverkas således inte av åtgärden.	Expertgrupp
		Betydelse för bakgrundshalt metaller	Bedöms inte vara aktuellt.	Expertgrupp
		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Bedöms inte vara aktuellt.	Expertgrupp

	Materiella tillgångar	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	<i>Inget bidrag: Det bedöms inte finnas några skyddsvärda områden i närheten av järnvägen som påverkas under driftskedet.</i>	Expertgrupp
		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	Landskap	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	<i>Inget bidrag: Landskapsbilden kommer inte att förändras nämnvärt då verksamhetsområdet för ett blivande motesspår anläggs längs med idag befintlig järnväg.</i>	Expertgrupp
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för mortalitet	<i>Negativt bidrag: På grund av det nya motesspåret och hastighetshöjningen ökar risken för mortalitet för djurlivet.</i>	Expertgrupp
		Betydelse för barriärer	<i>Negativt bidrag: Åtgärden bedöms ge högre barriäreffekter på grund av det nya motesspåret och ökad hastighet.</i>	Expertgrupp
		Betydelse för störning	<i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte störa den biologiska mångfalden eller växt- och djurlivet.</i>	Expertgrupp
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	<i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon negativ effekt på förekomsten av livsmiljöer.</i>	Expertgrupp
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	<i>Information saknas.</i>	Expertgrupp

	Forn- och kulturiämnningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	<i>Inget bidrag: Det finns inget kulturresevat i närheten av järnvägen inom influenseområdet.</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för strukturomvandling.	<i>Inget bidrag: Kunskap saknas.</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband	<i>Ingår i "Betydelse för upprätthållande och/eller utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär"</i>	<i>Ej relevant</i>
		Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.	<i>Kunskap saknas.</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för utradering	<i>Inget bidrag: Inga fornlämningar bedöms påverkas av åtgärden.</i>	<i>Expertgrupp</i>
<b>Trafiksäkerhet</b>		<b>Döda &amp; allvarligt skadade.</b> Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.	<i>Positivt bidrag: Antal döda och allvarligt skadade minskar på grund av åtgärden. Detta beror främst på överflyttning från väg- till tågtrafiken.</i>	<i>Expertgrupp</i>

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)	-13,8	tim/ tkr	Bansek: 4.3
CO2	Förändrade antal ton CO2 per mnkr år 2030 (förändrad effekt år 2030 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-25,65	ton/ mnkr	Bansek: 4.3

#### 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. Åtgärden bidrar till att uppfylla de regionala målen för Skåne genom att öka attraktiviteten, tillgängligheten, kapaciteten och robustheten för tågtrafiken. Minskade restider ger en mer attraktiv kollektivtrafik, vilket ökar möjligheten till integration. Åtgärden bidrar därför till utveckling av ett hållbart resande. Förbindelsen mot omvärlden förbättras genom att tillgängligheten till storstäder och interregionala resmål förbättras. Den tid som frigörs tack vare kortare restiden kan t.ex. användas till olika fritidsaktiviteter eller hemarbete (om det är privata resor) eller mer arbete på kontoret (om det är tjänsteresor eller pendling till arbete). Kortare restider vid arbetspendling kan också utnyttjas så att man reser längre sträckor och i så fall får tillgång till större arbetsmarknad och fler jobb eller ökad tillgång till service och nöjen av olika slag. På så sätt stärker åtgärden regionförstoring och regionintegrering i det flerkärniga Skåne.

**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.	Positivt 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. Transportsystemet 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>Positivt 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>Positivt bidrag</p>	<p>Expertgrupp</p>

## 4.5 Målkonflikter

Inga kända målkonflikter.

## 4.6 Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO <sub>2</sub> -ekvivalenter	Energianvändning, GWh	Källa och datum
Byggskede totalt	5846,00	20,60	Klimatkalkyl version 4.1, 2016-08-17, Bilaga_3a_resultat_klimatkalkyl_jsy1810_hässleholm_helsingborg_pdf_160817
Byggskede, reinvestering samt DoU per år	133,00	1,00	Klimatkalkyl version 4.1, 2016-08-17, Bilaga_3a_resultat_klimatkalkyl_jsy1810_hässleholm_helsingborg_pdf_160817
Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	7980,00	60,00	

### Kommentar:

Byggnationen av åtgärden (hela byggfasen) bidrar till 5846 ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Drift och underhåll beräknas släppa ut 133 ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter per år. Energianvändningen uppgår till 20,6 GWh under byggfasen och 1 GWh per år under driftskedet. Det totala utsläppet av CO<sub>2</sub>-ekvivalenter blir under bygg- och driftskedet 7980 ton och energianvändningen uppgår till 60 GWh.



## 5 Process, Bilagor & Referenser

### 5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

#### 1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

*Linnea Nilsson, samhällsekonomisk analytiker, WSP Analys & Strategi, 2016-10-20.*

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

*Linnea Nilsson, samhällsekonomisk analytiker, WSP Analys & Strategi, 2016-10-20.*

#### 3. Expertgrupp som granskad, 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. 2016-07-14.*

*Expertgrupp 2: Christina Ripa, trafikanalytiker, Trafikverket, Lova Wigvall, trafikanalytiker, Anne Andersson, miljöstrateg, Tore Edbring, trafikupplägg, Kapacitetcenter, Kristina Johansson, utredare inom trafiksäkerhet, Trafikverket, Helen Nilsson, samhällsplanerare och strategi, Trafikverket, Jack Bårström, samhällsplanerare, Trafikverket. 2016-08-29.*

#### 4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

*2016-09-01*

#### 4.2 Skickad av (kontaktperson):

*Lova Wigvall, Trafikverket*

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

*2016-11-21 Joel Åkesson, samhällsekonomi, Trafikverket*

#### 5.2 Godkänd av:

*2016-11-23 Peo Nordlöf, cSamhällsekonomi, Trafikverket*

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

*2016-12-12 Agnes von Koch, Lars Eriksson, strategiska planerare, 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, JSY1810 Hässleholm-Helsingborg, förlängt mötesspår och hastighetshöjning GKI*

### **Bilaga 3: Klimatkalkyl**

*Trafikverket, 2016-08-17,*

*Bilaga\_3a\_resultat\_klimatkalkyl\_jsy1810\_hässleholm\_helsingborg\_pdf\_160817,*

*Bilaga\_3b\_indata\_klimatkalkyl\_jsy1810\_hässleholm\_helsingborg\_xls\_160817*

### **Bilaga 4: Barsekkalkyl**

*Wsp, 2016-10-20, Arbets-PM Bansek, JSY1810 Hässleholm-Helsingborg, förlängt mötesspår och hastighetshöjning*

### **Bilaga 5: ÅVS Skånebanan 2015**

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

### **Bilaga 6: PM Skånebanan**

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

### **Bilaga 7: Beräkningssnurra JSY1810**

*WSP, 2016-08-31, beräkningssnurra investeringskostnad, JSY1810 Hässleholm-Helsingborg*

### **Bilaga 8: Beräkningsunderlag KA JSY1810**

*WSP, 2016-10-20, beräkningsunderlag känslighetsanalys, JSY1810 Hässleholm-Helsingborg*

### **Bilaga 9: Företagsekonomisk konsekvensbedömning**

*WSP, 2016-08-31, FKB, JSY1810 Hässleholm-Helsingborg, förlängt mötesspår och hastighetshöjning*

### **Bilaga 10: Restidsvinster**

*Trafikverket, 2016-10-17, Bilaga\_10\_underlag\_tidsvinster\_Utbyggnad Hm- Hb\_161017*

### **Referens 1, Miljökonsekvensbeskrivning**

*Ej angett*

### **Referens 2: Resvaneundersökning Skåne**

*Hållbar mobilitet Skåne, 2014-06-25, Resvanor Syd 2013*

### **Referens 3: Miljömålsbedömning**

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

### **Referens 4: Skåne utvecklingsmål för transportsystemet**

*Region Skåne, 2014-06, Satsningar på transportinfrastruktur i Skåne 2014-2025.*

### **Referens 5: Befolkningsstatistik Hässleholm, Helsingborg, Bjuv, Åstorp & Klippan**

*Statistik hämtad 2016-08-15 <http://www.ekonomifakta.se/Fakta/Regional-statistik/>*

**Referens 6: Nationella Viltolycksrådet**

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

**Referens 7: Skåne RTI-plan 2014-2025**

Region Skåne, 2014-06-17, Sammanfattning av de nationella och regionala transport-  
infrastrukturplanerna 2014-2025.

**Referens 8: Objektsbeskrivning JSY1810 Hässleholm-Helsingborg**

Trafikverket, 2016-07-05, JSY1810 Hässleholm-Helsingborg, förlängt mötesspår och  
hastighetshöjning.

**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)

**Referens 10:**

Trafikverket, 161008. Bilaga\_10 PM Skånebanan\_161008

**5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:**

Namn, datum	Notering