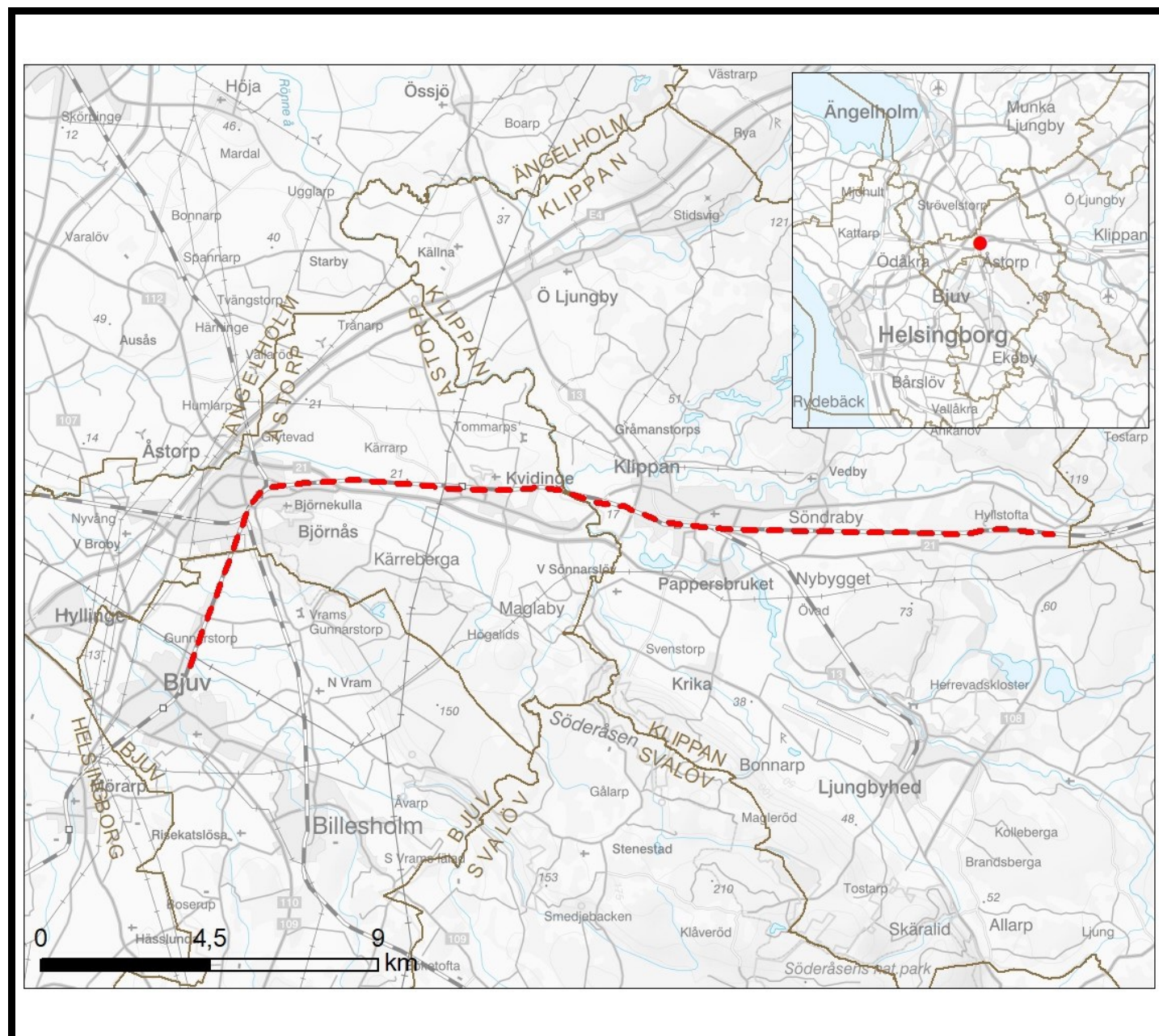


Hässleholm-Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet



Karta över åtgärdsområde

Nuläge och brister:

Sträckan Hässleholm-Helsingborg utgör en del av Skånebanan som förbinder Väst kustbanan med Södra stambanan. Sträckan är enkelspårig, elektrifierad och utrustad med fjärrblockering. Sträckan Hässleholm-Helsingborg är ca 74 km lång och det finns 13 mötesstationer som alla har mötesmöjlighet för 630 m långa tåg med undantag för Kvidinge och Åstorp. Avståndet mellan stationerna är oftast ca 5-6 km, men avståndet Hyllstofta-Klippan är ca 10 km.

<u>Banlängd (km):</u>	Banlängd Hässleholm-Helsingborg: 74 km. Längsta befintliga mötesspår på sträckan: 630 m
<u>Banstandard:</u>	Åstorp - Bjuv: Elektrifierat enkelspår, STH 130 km/h, Linjeklass: D2 STAX 22.5T STVM 6.4T/M. Hyllstofta - Klippan: Elektrifierat enkelspår, STH 130km/h, Linjeklass: D2 STAX 22.5T STVM 6.4T/M
<u>Bantrafik (tåg per dygn):</u>	Åstorp - Bjuv: 76 persontåg och 24 godståg per dygn (Bas2040). Åstorp-Hässleholm: 76 persontåg och 21 godståg per dygn (Bas2040).
<u>Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):</u>	Kunskap saknas.

Åtgärdens syfte:

Åtgärden syftar till att minska restid samt öka kapacitet och robusthet men även till att öka tillgänglighet, säkerhet och ge bättre förutsättningar för ökat tågresa.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 1009,91 mnkr i prisnivå 2019-06

Förlängt mötesspår mellan spår 2 i Klippan till plankorsning Söndraby. Gångbroar med plattformförbindelser över bangården i Klippan och Åstorp. Sträckan (Åstorp)-(Hyllstofta) styrs av nytt signalställverk. Hastighetshöjning på sträckan Åstorp-Bjuv. Befintlig plankorsning vid Ladugårdsvägen, Klippan, ersätts av planfri korsning.

<u>Banlängd:</u>	Hässleholm-Helsingborg 74 km, förlängt mötesspår 2,8 km.
<u>Banstandard:</u>	Åstorp - Bjuv: Höjd hastighet till STH 160km/h, förändringar i signalsystemet. Hyllstofta - Klippan: förlängt mötesspår inkl. ny blockpost, nya växlar.
<u>Bantrafik (tåg per dygn):</u>	Åstorp - Bjuv: 76 persontåg och 24 godståg per dygn (Bas2040). Åstorp-Hässleholm: 76 persontåg och 21 godståg per dygn (Bas2040).
<u>Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):</u>	Persontrafik: Åstorp - Bjuv: 0,198 miljoner persontransporter, Åstorp-Hässleholm: 1,159 miljoner persontransporter. Godstrafik: Åstorp-Hässleholm: 1,8 miljoner ton. (Bas2040)

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	595	Positivt	Minskad vänte- och gångtid för gångtrafikanter.
Godstransporter	0	Försumbart	Ökad flexibilitet, vissa möten kan förläggas till det dubbelspåriga avsnittet.
Persontransportföretag	402	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	48	Positivt	Gångbroarna ökar trafiksäkerheten för gångtrafikanter.
Klimat	11	Försumbart	-
Hälsa	15	Försumbart	-
Landskap	-	Försumbart	Inte känsligt område. Gångbroar påverkar landskapsbild, huruvida det är positivt eller negativt bedöms som osäkert.
Övriga externa effekter	8	Försumbart	Hastighetshöjningen ökar inte buller väsentligt men bullerplank är inräknat i kalkylen.
Budgeteffekter	-13	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	-129	Negativt	Drift-, underhåll- och reinvesteringarkostnader för gångbroar och planskildhet tillkommer.
Samhällsekonomisk investeringskostnad	1379		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	-440	Positivt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	< 0	-440	Den samhällsekonomiska kalkylen bedöms som olönsam. Kalkylen fångar de största effekterna för järnvägen - restidsvinster och förseningstidsvinster för persontåg samt ökad trafiksäkerhet för vägtrafik och gång- och cykeltrafik vid den nya planskildheten i Klippan. Nyttorna för gångbroarna i Åstorp och Klippan är inte prissatta och därför underskattas de totala nyttorna i kalkylen. Kalkylen från plankorsningsmodellen är något osäker då den bygger på en äldre trafikmätning och osäkra antaganden. Drift- och underhållskostnader samt reinvesteringarkostnader för gångbroar och planskildhet har inte prissatts.
KA högre invkostnad	< 0	-854	
KA Trafiktillväxt 0%	< 0	-651	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet

	Nettonvärdeskvot	Nettonvärde	Kvalitetsbedömning
Trafiktillväxt +50%	< 0	-286	Den samhällsekonomiska kalkylen är olönsam i huvudanalysen samt i samtliga känslighetsanalyser. Effekter av att gångbroarna över bangårdarna vid stationerna i Åstorp och Klippan är de största ej prissatta effekterna och bedöms som positiva men storleksordningen på dessa är svårbedömt. De kommer troligen inte att överväga kostnaderna och den sammanvägda bedömningen är att åtgärden är olönsam.
Känslighetsanalys (endast slopning av plankorsning Ladugårdsvägen)	< 0	-821	
Känslighetsanalys (exklusive kostnad för gångbroar, KA1)	< 0	-79	
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Olönsam

	Nettonvärdeskvot	Nettonvärde	
Trafiksystem som åtgärden ingår i	-	-	I KA1 exkluderas gångbroarna vid Åstorps och Klippans bangårdar (ej prissatta effekter), vilket minskar investeringskostnaden med 260 miljoner kronor. I KA2 slopas plankorsningen vid Ladugårdsvägen i Klippan istället för att den byggs om till planskildhet. Se vidare information om känslighetsanalyserna kalkylpm.
KA för åtgärdens effekter, som del i trafiksystemet	-	-	

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Regionalt	Neutralt
Län	Skåne	Neutralt
Kommun	Helsingborg, Bjuv, Åstorp, Klippan, Perstorp och Hässleholm	Neutralt
Näringsgren	Transportutrustning	Neutralt
Trafikslag	Järnväg	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt

Kommentar till fördelningstabellen

De största nyttorna tillfaller de som inom åldersgruppen 25-65 år åker mycket med tåg. Nyttorna bedöms även vara störst regionalt och för de kommuner som där gångbroarna kommer att anläggas. Vägbro vid plankorsning i Klippan innebär nytta för Klippans kommun.

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

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

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Åtgärden innebär positiva bidrag till tillgängligheten i kollektivtrafiken samt för gångtrafik. Trafiksäkerheten ökar i och med att gångbroar och vägbro byggs. Dessa ökar även tillgängligheten till järnvägen samt minskar barriären som järnvägen orsakar. Gångbroarna och vägbron kommer att påverka landskapsbilden men om de bidrar positiva eller negativa ej prissatta effekter bedöms som osäkert. Ökad hastighet och det förlängda dubbelspåret bidrar negativt moralitet för djurliv. Utöver det bedöms övriga negativa ej prissatta effekter som marginella på lång sikt och består till stor del av störningar under byggtiden.

Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hur bidrar åtgärden till detta mål:

Den samhällsekonomiska kalkylen är olönsam i huvudanalysen samt i samtliga känslighetsanalyser. Effekter av att gångbroarna över bangårdarna vid stationerna i Åstorp och Klippan är de största ej prissatta effekterna och bedöms som positiva men storleksordningen på dessa är svårbedömt. De kommer troligen inte att överväga kostnaderna och den sammanvägda bedömningen är att åtgärden är olönsam.

Stora restidsvinster längs med hela stråket kommer att erhållas vilket gör att tågtrafiken blir mer attraktiv. Detta leder till en överflyttning från väg- till tågtrafiken och de årliga utsläppen från vägtrafiken minskar därmed. Utsläppen kommer att öka under byggskedet.

Åtgärden är inte samhällsekonomisk lönsam, nettonuvärdeskvoten är negativ (<0). Åtgärden innebär i och med att gångbroarna byggs bättre förutsättningar att utveckla de områden i Klippan och Åstorp som idag inte är i direkt anslutning till stationen och resten av staden.

Åtgärden bidrar positivt till allas valmöjlighet och tillgänglighet men särskilt till personer med små resurser som inte har något alternativ att välja andra transportslag. Åtgärden innebär även minskade barriärer i och med att gångbroarna byggs.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Hässleholm-Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet
Objekt-id	JSY1810
Ärendenummer	
Län	Skåne
Kommun	Klippan, Åstorp, Bjuv
Trafikverksregion	Region Syd
Trafikslag	Järnväg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Sträckan Hässleholm-Helsingborg utgör en del av Skånebanan som förbinder Västkustbanan med Södra stambanan. Sträckan är enkelspårig, elektrifierad och utrustad med fjärrblockering. Sträckan Hässleholm-Helsingborg är ca 74 km lång och det finns 13 mötesstationer som alla har mötesmöjlighet för 630 m långa tåg med undantag för Kvidinge och Åstorp. Avståndet mellan stationerna är oftast ca 5-6 km, men avståndet Hyllstofta-Klippan är ca 10 km.

Mellanplattformerna på Klippan och Åstorps stationer nås idag genom plattformsförbindelse i plan.

Åstorps signalanläggning styrs av ett ställverk modell 85. Ställverket kommer bytas i åtgärd 11714 Åstorps mötesspår till ställverk 95 med 95-utdelar till nytillkomna och flyttade objekt.

Banlängd (km):	Banlängd Hässleholm-Helsingborg: 74 km. Längsta befintliga mötesspår på sträckan: 630 m
Banstandard:	Åstorp - Bjuv: Elektrifierat enkelspår, STH 130 km/h, Linjeklass: D2 STAX 22.5T STVM 6.4T/M. Hyllstofta - Klippan: Elektrifierat enkelspår, STH 130km/h, Linjeklass: D2 STAX 22.5T STVM 6.4T/M
Bantrafik (tåg per dygn):	Åstorp - Bjuv: 76 persontåg och 24 godståg per dygn (Bas2040). Åstorp-Hässleholm: 76 persontåg och 21 godståg per dygn (Bas2040).
Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):	Kunskap saknas.

Syfte

Åtgärden syftar till att minska restid samt öka kapacitet och robusthet men även till att öka tillgänglighet, säkerhet och ge bättre förutsättningar för ökat tågresa.

För att öka personresande och korta restiden mellan Hässleholm och Helsingborg behöver hastigheten höjas till 160 km/h. En höjd hastighet eftersträvas för att uppnå konkurrenskraftiga restider för en utvidgad arbetsmarknad, ökad godstrafik samt att koppla Helsingborg och Kristianstad till den framtida utbyggnaden av nya stambanor.

Det finns önskemål från operatören om styv tidtabell för lokaltåg med systemmöten i Tyringe, Klippan, Bjuv och Ramlösa samt en mer robust tidtabell med återställningsförmåga. Kippans kommun planerar att bygga bostäder på järnvägens södra sida, och det finns önskemål om att öka tillgängligheten över järnvägen och till plattformarna. Mellanplattformen är idag för smal för att uppfylla Trafikverkets krav om tillgänglighet, säkerhet och utrustning på plattformen. Åstorps kommun planerar en ombyggnad av Björnekullaområdet som ligger sydöst om Åstorps bangård. Området planeras innehålla ca 250 bostäder, handel, kontor och centrumverksamhet. För att öka tillgängligheten till/från detta nya område vill kommunen att en gångbro byggs över Åstorps bangård. Trafikverket har verkat för att denna gångbro ska utformas med angoring till mellanplattformen och på så sätt även få en funktion som plattformsförbindelse.

Förslag till åtgärd

Förlängt motesspår mellan spår 2 i Klippan till plankorsning Söndraby. Gångbroar med plattformsförbindelser över bangården i Klippan och Åstorp. Sträckan (Åstorp)-(Hyllstofta) styrs av nytt signalställverk. Hastighetshöjning på sträckan Åstorp-Bjuv. Befintlig plankorsning vid Ladugårdsvägen, Klippan, ersätts av planfri korsning.

För att åtgärda de brister som finns på sträckan mellan Hässleholm-Helsingborg har ett antal åtgärder definierats för detta objekt.

- Åtgärd 1 omfattar en förlängning av motesspåret från Klippan österut, fram till plankorsningen vid Söndraby. Förlängningen är 2,8 kilometer. Nya växlar anläggs.
- Åtgärd 2 innebär att en gångbro med plattformsförbindelse byggs i över Klippan bangård. Delar av befintligt spår 3 rivs för att ge plats åt den nya mellanplattformen över Klippans bangård. Plattformen byggs med en bredd som medger hiss och trappa från gångbron.
- Åtgärd 3 innebär en gångbro med anslutning till mellanplattformen i Åstorp byggs. För att anslutningen ska få plats på mellanplattformen så ska denne breddas och i samband med det så flyttas spår 3 och 4 mot spår fem.
- Åtgärd 4 är en hastighetshöjning på sträckan Åstorp-Bjuv.
- Åtgärd 5 innebär att plankorsningen över Ladugårdsvägen ersätts med en vägbro

Banlängd (km):	Hässleholm-Helsingborg 74 km, förlängt motesspår 2,8 km.
Banstandard:	Åstorp - Bjuv: Höjd hastighet till STH 160km/h, förändringar i signalsystemet. Hyllstofta - Klippan: förlängt motesspår inkl. ny blockpost, nya växlar.
Bantrafik (tåg per dygn):	Åstorp - Bjuv: 76 persontåg och 24 godståg per dygn (Bas2040). Åstorp-Hässleholm: 76 persontåg och 21 godståg per dygn (Bas2040).
Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):	Persontrafik: Åstorp - Bjuv: 0,198 miljoner persontransporter, Åstorp-Hässleholm: 1,159 miljoner persontransporter. Godstrafik: Åstorp-Hässleholm: 1,8 miljoner ton. (Bas2040)

Saknas

Åtgärdskostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2020-02-01	jan-19	Underlagskalkyl (endast vid ÅVS/Funktionsutredning)	992,2	297,7	1009,9

Planeringsläge

Objektet ingår i Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 och ny Samlad effektbedömning tas fram inom åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2022–2033 (2037). Medfinansieringsavtal har tecknats med Åstorps och Klippans kommuner för investeringskostnaden av gångbroarna över respektive bangård. Gångbron i Åstorp medfinansieras till 75 procent av Åstorps kommun, motsvarande 83-98 mkr. Gångbron i Klippan medfinansieras till 60 procent av Klippans kommun, vilket motsvarar 78-87 mkr.

Övrigt

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 20200615
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 20200615
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 7.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2017
Kalkylränta %	3,5%
Prognosår 1	2040
Diskonteringsår	2025
Öppningsår	2025
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	4
Kalkylperiod från startår för effekter	60
Kalkylverktyg	Bansek (1.9) och Plankorsningsmodellen (version 2020 1.0)
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2021-03-02
Trafiktillväxttal godstrafik på järnväg period efter 2040	1,51
Trafiktillväxttal godstrafik på järnväg period t o m 2040	1,51
Trafiktillväxttal persontrafik på järnväg period efter 2040	0,98
Trafiktillväxttal persontrafik på järnväg period t o m 2040	1,87
Trafiktillväxttal vägtrafik period efter 2040	0,80
Trafiktillväxttal vägtrafik period t o m 2040	1,40

Kommentar

Kalkylperioden för Bansek-kalkylen är satt till 60 år och kalkylperioden för kalkylen gjord med Plankorsningsmodellen är satt till 40 år. Detta i enlighet med instruktion från Expertcenter på Trafikverket.

Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	1379	-440	< 0
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	1793	-854	< 0
Känslighetsanalys CO2-värdering hög	1379	-	-
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	1379	-651	< 0
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre än basåret och jämfört med huvudkalkylen	1379	-286	< 0
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 12% lägre personbilstrafik år 2040 och oförändrad volym lastbilstrafik jämfört med dagens nivå (2014)	1379	-	-
Känslighetsanalys (endast slopning av plankorsning Ladugårdsvägen)	1211	-821	< 0
Känslighetsanalys (exklusive kostnad för gångbroar, KA1)	1018	-79	< 0

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

	Nettonuvärde	NNK-idu
Trafiksystem som åtgärden ingår i	-	-
KA för åtgärdens effekter, som del i trafiksystemet	-	-

Kommentar

I KA1 exkluderas gångbroarna vid Åstorps och Klippans bangårdar (ej prissatta effekter), vilket minskar investeringskostnaden med 260 miljoner kronor. I KA2 slopas plankorsningen vid Ladugårdsvägen i Klippan istället för att den byggs om till planskildhet. Se vidare information om känslighetsanalyserna kalkylpm.

Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.3 Samhällsekonomisk analys

Effektbenämning och kortfattad beskrivning	Beräknade effekter				Ej beräknade effekter		
	Ex på årlig effekt för prognosår 1 (2040)	Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)		Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning
Trafikanteffekter							
Resenärer							
Försejningstid, persontrafik (Bansek)	-1,75	ktim/år	20,5	595	-	Positivt	Minskad vänt- och gångtid för gångtrafikanter.
Promenadtid	-	ktim/år	-		Positivt: Gångbroarna minskar väntetiden vid nedfälda bommar för att nå mellanplattformar och andra sidan av spåren.		
Restidsuppföring (Bansek)	18,98	mnkr/år	-		-		
Åktid	-159,4	ktim/år	574,9		-		
Godstransporter							
Transporttid, gods	0,01	mnkr/år	0,2	0	Försumbart: Godstågstrafiken bedöms få en något ökad flexibilitet i operativ drift samt att vissa möten kan förläggas till det dubbelspåriga avsnittet mellan Klippan och Söndraby men effekterna bedöms som små.	Försumbart	Ökad flexibilitet, vissa möten kan förläggas till det dubbelspåriga avsnittet.
Persontransportföretag							
Biljettintäkter (Bansek)	10,72	mnkr/år	281,2	402	-	Försumbart	-
Moms på biljettintäkter (Bansek)	-0,61	mnkr/år	-15,9		-		
Omkostnader (Bansek)	-0,47	mnkr/år	-12,4		-		
Tågdriftskostnader, persontrafik (Bansek)	7	mnkr/år	149,4		-		

Externa effekter							
Trafiksäkerhet							
Trafiksäkerhet - totalt	1,7	mnkr/år	48,5	48	Positivt: Gångbroarna över Åstorp och Klippan bangård ökar trafiksäkerheten för gångtrafikanter.	Positivt	Gångbroarna ökar trafiksäkerheten för gångtrafikanter.
Klimat							
CO2-ekvivalenter: Effekten år 2040 i kton avser koldioxid från person- och lastbilstrafik. Den monetära effekten avser koldioxid från person- och lastbilstrafik.	-0,03	kton/år	10,6	11	-	Försumbart	-
Hälsa							
Luft - Avgaspartiklar PM 2,5	-0,0014	ton/år	-	15	-	Försumbart	-
Luft - NOx Kväveoxider	-0,053	ton/år	-		-		
Luft - Slitagepartiklar PM 10	-0,61	ton/år	-		-		
Luft: Avser NOx, avgaspartiklar (PM 2,5) och slitageartiklar (PM 10)	-	-	15,0		-		
Landskap							
Landskap: skala, struktur, visuell karaktär	-	-	-	-	Försumbart: Byggnationen av gångbroar och vägbro kommer att ändra landskapsbilden markant. Huruvida de bidrar positivt eller negativt till landskapsbilden bedöms som osäkert.	Försumbart	Inte känsligt område. Gångbroar påverkar landskapsbild, huruvida det är positivt eller negativt bedöms som osäkert.
Övriga externa effekter							
Externa effekter, infrastruktur	0,13	mnkr/år	3,3	8	-	Försumbart	Hastighetshöjningen ökar inte buller väsentligt men bullerplank är inräknat i kalkylen.
Externa effekter, buller (Bansek)	0,17	mnkr/år	4,9		Försumbart: Hastighetshöjningen innebär inte väsentlig ökning av buller men bullerplank är inräknat i kalkylen.		
Ekonomiska effekter							
Budgeteffekter							
Drivmedelsskatt (Bansek)	-1,02	mnkr/år	-28,9	-13	-	Försumbart	-
Moms på biljettintäkter (Bansek)	0,61	mnkr/år	15,9		-		
Inbesparade JA-kostnader							
Effekter saknas						Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd							
Drift- och Underhållskostnad under kalkylperioden pga förändrad anläggningsmassa	0	mkr/år	-62,8	-129	Negativt: Drift- och underhållskostnader för gångbroar samt planskildhet tillkommer.	Negativt	Drift-, underhåll- och reinvesteringskostnader för gångbroar och planskildhet tillkommer.
Reinvestering: Reinvesteringskostnad under kalkylperioden pga förändrad anläggningsmassa.	-	mkr/år	-65,9		Negativt: Reinvesteringskostnader för gångbroar samt planskildhet tillkommer.		
SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD				1379			
NETTONUVÄRDE				-440	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER	Positivt	

Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl

Den samhällsekonomiska kalkylen bedöms som olönsam. Kalkylen fångar de största effekterna för järnvägen - restidsvinster och förseningstidsvinster för persontåg samt ökad trafiksäkerhet för vägtrafik och gång- och cykeltrafik vid den nya planskildheten i Klippan. Nyttorna för gångbroarna i Åstorp och Klippan är inte prissatta och därför underskattas de totala nyttorna i kalkylen. Kalkylen från plankorsningsmodellen är något osäker då den bygger på en äldre trafikmätning och osäkra antaganden. Drift- och underhållskostnader samt reinvesteringskostnader för gångbroar och planskildhet har inte prissatts.

Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter

De största ej prissatta effekterna är nyttorna som uppstår av att gångbroar byggs över Åstorps och Klippans bangårdar. Dessa bedöms bidra positivt till trafiksäkerheten och öka tillgängligheten till järnvägen. De bidrar även till att minska barriären som järnvägen skapar i Åstorp och Klippan. Tillkommande drift- och underhållskostnader samt reinvesteringskostnader för gångbroarna och planskildheten innebär negativa nyttor.

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet:	Olönsam
Slutlig sammanvägd bedömning av:	Upprättaren

Motivering:

Den samhällsekonomiska kalkylen är olönsam i huvudanalysen samt i samtliga känslighetsanalyser. Effekter av att gångbroarna över bangårdarna vid stationerna i Åstorp och Klippan är de största ej prissatta effekterna och bedöms som positiva men storleksordningen på dessa är svårbedömt. De kommer troligen inte att överväga kostnaderna och den sammanvägda bedömningen är att åtgärden är olönsam.

3. Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Näst störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel	Motivering
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Män och kvinnor reser generellt ungefär lika mycket med tåg. Åtgärden gynnar både män och kvinnor.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Regionalt	Lokalt	Neutralt	De hastighetshöjande åtgärderna gynnar hela sträckan Helsingborg - Hässleholm, vilket ingår i tågtrafiken i Skåne. Gångbroarna gynnar Åstorp och Klippans kommun. Vägbro vid Ladugårdsvägen gynnar Klippans kommun.
Län	Skåne	Blekinge, Halland och 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.
Kommun	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 i tågtrafiken. Klippans och Åstorps kommun gynnas av gångbroarna och Klippans samt närliggande kommuner söder om Klippan gynnas av planskildheten vid Ladugårdsvägen då det är en väl använd rutt.
Näringsgren	Transportutrustning	Metallvaror	Neutralt	Enligt Trafikverkets underlagsrapport "Disaggregering av prognos för godstransporter 2040 till Bansek, EVA, Sampers/Samkalk och TEN tec" kategoriseras den största andelen varor som transporteras på sträckan som transportutrustning. Näst störst andel består av metallvaror. Godstrafiken får en något ökad flexibilitet.
Trafikslag	Järnväg	Gång, Vägtrafik	Neutralt	Störst nytta tillfaller järnvägstrafiken. En annan stor, dock ej prissatt, positiv nytta tillfaller gångtrafik i och med att gångbroar över bangårdarna i Åstorp och Klippan byggs. Vägbro vid Ladugårdsvägen, Klippan innebär positiv nytta för väg- samt gång- och cykeltrafik.
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Barn: <18 år	Neutralt	Flest resor med kollektivtrafik gör åldersgruppen 25-65 år och är därför de som borde gynnas mest av åtgärden. Även skolever, då främst gymnasieelever, gynnas av åtgärden. Det är även de som använder tågtrafiken som förväntas gynnas mest av gångbroarna i Åstorp och Klippan.

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Kommentar:

De största nyttorna tillfaller de som inom åldersgruppen 25-65 år åker mycket med tåg. Nyttorna bedöms även vara störst regionalt och för de kommuner som där gångbroarna kommer att anläggas. Vägbro vid plankorsning i Klippan innebär nytta för Klippans kommun.

Objektnummer: JSY1810 Ärendenummer: TRV 2020/66057;
Kontaktperson: Mauritz Wiveca, PLSyå, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-05-05

Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning har inte gjorts för åtgärden.

4. Transportpolitisk målanalys

Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ekologisk hållbarhet

Stora restidsvinster längs med hela stråket kommer att erhållas vilket gör att tågtrafiken blir mer attraktiv. Detta leder till en överflyttning från väg- till tågtrafiken och de årliga utsläppen från vägtrafiken minskar därmed. Utsläppen kommer att öka under byggskedet.

Ekonomisk hållbarhet

Åtgärden är inte samhällsekonomisk lönsam, nettonuvärdeskvoten är negativ (<0). Åtgärden innebär i och med att gångbroarna byggs bättre förutsättningar att utveckla de områden i Klippan och Åstorp som idag inte är i direkt anslutning till stationen och resten av staden.

Social hållbarhet

Åtgärden bidrar positivt till allas valmöjlighet och tillgänglighet men särskilt till personer med små resurser som inte har något alternativ att välja andra transportslag. Åtgärden innebär även minskade barriärer i och med att gångbroarna byggs.

Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:

Upprättaren

Bedömning av bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Tabell 4.1 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Medborgarnas resor Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Ett nytt mötesspår minskar kapacitetsutnyttjandet och kortar av den dimensionerande sträckan. Åtgärden bidrar till kortare restider och en mer robust tågtrafik, vilket ökar tillförlitligheten.
	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. Vidare kommer anslutning till spåren vid gångbroarna att vara tryggare då gångbroar byggs vid två stationer. Ökad trygghet för väg-, gång- och cykeltrafik då en plankorsning slopas och ersätts med planfri korsning.
Näringslivets transporter Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Inget bidrag: Ökad kapacitet och mer robust tågtrafik minskar risk för förseningar och ökar därmed tillförlitligheten för godstrafiken. Den sammanvägda bedömningen innebär dock att bidraget är försumbart.
	Kvalitet	Inget bidrag: Åtgärden bidrar till ökad kapacitet, robusthet och högre flexibilitet vilket bedöms höja kvaliteten för godstrafiken. Den sammanvägda bedömningen innebär dock att bidraget är försumbart.
Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Positivt bidrag: Åtgärden bidrar till restidsvinster och förseningstidsvinster för persontrafiken vilket är positivt för pendlare.
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag: Åtgärden bidrar till restidsvinster och förseningstidsvinster för persontrafiken vilket är positivt för tillgängligheten till Malmö, Stockholm, Göteborg samt Köpenhamn.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Åtgärden bidrar till restidsvinster och förseningstidsvinster för persontrafiken vilket bidrar positivt till tillgängligheten till interregionala resmål (Malmö, Lund, Helsingborg, Landskrona, Kristianstad, Hässleholm, Ystad och Trelleborg).
Jämställdhet Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Positivt bidrag: Åtgärden bidrar positivt till ökad tillgänglighet och attraktivitet för kollektivtrafik och ökar möjligheten för kvinnor och män att själva utforma sina liv.
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Åtgärden påverkar inte förutsättningarna för lika påverkansmöjlighet.

	Mål	Bedömning och motivering
	Funktionsmål	
Funktionshindrade Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Positivt bidrag: Åtgärden kan innebära ett visst positivt bidrag till användbarheten för personer med funktionsvariationer i samband med att gångbroarna byggs då plattformsförbindelse i lutande plan kan ersättas med hiss. Tillgängligheten i Åstorp och Klippan förbättras.
Barn & unga Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Positivt bidrag: Gångbroarna bidrar positivt till att barn och unga kan vistas i trafikmiljöer då möjligheten att korsa spåren vid Åstorp och Klippan station samt plankorsningen vid Ladugårdsvägen blir mer säker.
Kollektivtrafik, gång & cykel Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Positivt bidrag: Det sker ingen överflyttning från väg- till gång och cykeltrafik på grund av åtgärden. På grund av ökat attraktivitet för tågtrafiken bedöms gång- och cykelresor till tågstationen att öka.
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Positivt bidrag: Åtgärden bidrar till en överflyttning från väg- till tågtrafiken.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
Klimat 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 Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan 2014:137".	Påverkan på mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg	Positivt bidrag: Åtgärden bidrar till ökad attraktivitet för kollektivtrafiken och antas ge överflyttning från väg- till tågtrafiken.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Inget bidrag: Bidraget av minskade inbromsningar på grund av att plankorsningen slopas bedöms vara marginellt.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Ökad anläggningsmassa kräver energi för byggande och underhåll.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
Hälsa 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.	Människors hälsa	
	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Inget bidrag: Under byggtiden uppstår buller och vibrationer från själva anläggandet av mötesspåret samt gångbroarna och vägbroarna och från transporter av material till och från arbetsplatsen.
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Hastighetshöjningen för persontågen bedöms inte ge väsentligt högre buller. Godstågen ingår inte i hastighetshöjningen.
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka ljudnivån inom områden med hög ljudmiljö kvalitet.
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: Åtgärden bidrar till ökad attraktivitet för kollektivtrafiken vilket leder till ökad kollektivtrafiksresande. Det medför ökad gång- och cykeltrafik till och från stationen.
	Befolkning	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Åtgärden innebär att barriären av järnvägen minskar i och med att gångbroarna och planskildhet byggs.
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Åtgärden innebär att barriären av järnvägen minskar i och med att gångbroarna och planskildhet byggs.
	Luft	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Positivt bidrag: Åtgärden innebär positivt bidrag i form av överflyttning från väg- till järnvägstrafik.
	Halter av kväveoxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids	Inget bidrag: Övre utvärderings-tröskeln bedöms inte överskridas
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Påverkas ej.
	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.
	Mark	
Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Det finns ingen stor risk för förorenat område i närheten av järnvägen.	
Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Inga naturreservat finns i närheten av järnvägen och påverkas således inte av åtgärden.	

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Bedöms inte vara aktuellt
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Ej relevant.
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Det bedöms inte finnas några skyddsvärda områden i närheten av järnvägen som påverkas under driftskedet.
Landskap	Landskap	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Inget bidrag: Landskapet i anslutning till gångbroarna och vägbron kommer att ändras med tanke på visuell karaktär. Huruvida det innebär ett positivt eller negativt bidrag bedöms som osäkert.
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	Betydelse för mortalitet	Negativt bidrag: På grund av det nya mötesspåret och hastighetshöjningen ökar risken för mortalitet för djurliven.
	Betydelse för barriärer	Negativt bidrag: Åtgärden bedöms ge högre barriäreffekter för djurliv på grund av det nya mötesspåret och ökad hastighet.
	Betydelse för störning	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte störa den biologiska mångfalden eller växt- och djurlivet.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon negativ effekt på förekomsten av livsmiljöer.
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Inget bidrag: Information saknas.
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Inget bidrag: Det finns inget kulturresevat i närheten av järnvägen inom influenseområdet.
	Betydelse för strukturomvandling	Inget bidrag: Landskapet i anslutning till gångbroarna och vägbron kommer att ändras med tanke på visuell karaktär, huruvida det innebär ett positivt eller negativt bidrag bedöms som osäkert.
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Kunskap saknas.
	Betydelse för utradering	Inget bidrag: Inga fornlämningar bedöms påverkas av åtgärden.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Antalet döda minskar då plankorsningen slopas och en ny vägbro byggs. Trafiksäkerheten påverkas positivt då gångbroar byggs över bangårdar i Åstorp och Klippan. Den sammanvägda effekten bedöms som positiv.

Bedömningarna är gjorda av:
Upprättaren

Tabell 4.2 Kostnadseffektivitet

Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning		Effektivitetstal	Enhet
Trafiksäkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-0,07	D/mdkr
Trafiksäkerhet DAS	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och allvarligt skadade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-0,01	DAS/mdkr
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-3,79	restid tim/tkr
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-0,67	ton/mnkr

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Åtgärden innebär positiva bidrag till tillgängligheten i kollektivtrafiken samt för gångtrafik. Trafiksäkerheten ökar i och med att gångbroar och vägbro byggs. Dessa ökar även tillgängligheten till järnvägen samt minskar barriären som järnvägen orsakar. Gångbroarna och vägbron kommer att påverka landskapsbilden men om de bidrar positiva eller negativa ej prissatta effekter bedöms som osäkert. Ökad hastighet och det förlängda dubbelspåret bidrar negativt moralitet för djurliv. Utöver det bedöms övriga negativa ej prissatta effekter som marginella på lång sikt och består till stor del av störningar under byggtiden.

Beräkningarna av kostnadseffektivitetstal för antal dödade och antal dödade och allvarligt skadade är baserade på resultaten från plankorsningsmodellen eftersom att Bansek inte beräknar dem värden som ligger till grund för beräkningarna.

Resultat från Klimatkalkyl

Tabell 4.3 Utsläpp och energianvändning: Byggande, drift, underhåll, reinvestering

	Koldioxidutsläpp, ton CO ₂ -ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	8001	28
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	139	0,523
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	8325	31,4

Bilaga: klimatkalkyl jsy1810 hässleholm-helsingborg förlängt mötesspår och höjd hastighet.pdf

Kommentar:

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK	
1a	Underlagskalkyl
1b	Indexomräkning, huvudanalys
1c	Förutsättningar för underlagskalkyl
Klimatkalkyl	
2	Klimatkalkyl
SEA	
3a	SEK-importkälla, Kalkyl, sammanställning bansek - plk, huvudanalys
3b	Kalkyl, bansek, huvudanalys
3c	Kalkyl, plankorsningsmodellen, huvudanalys
3d	Kalkyl, sammanställning bansek - plk, känslighetsanalys 1
3e	Kalkyl, bansek, känslighetsanalys 1
3f	Kalkyl, plankorsningsmodellen, känslighetsanalys 1
3g	Kalkyl, sammanställning bansek - plk, känslighetsanalys 2
3h	Kalkyl, bansek, känslighetsanalys 2
3i	Kalkyl, plankorsningsmodellen, känslighetsanalys 2
3j	Kalkyl-PM
Övrigt	
1d	Indexomräkning, känslighetsanalys 1
1e	Indexomräkning, känslighetsanalys 2
1f	Underlagskalkyl till känslighetsanalys, endast slopad plankorsning
4	Kapacitetsberäkning PM

Referenser

Beteckning	Beskrivning
Referens 1	Disaggregering av godstransporter basprognos 2040, Trafikverket. 2020-06-15.
Referens 2	Så reser vi i Klippans kommun. Resvaneundersökningen 2018
Referens 3	Bilaga Kalkylvärden ASEK 7.0

System-ID, nummer för identifikation i databas: 7757312f-33bf-4207-856a-28194eac8ebd

