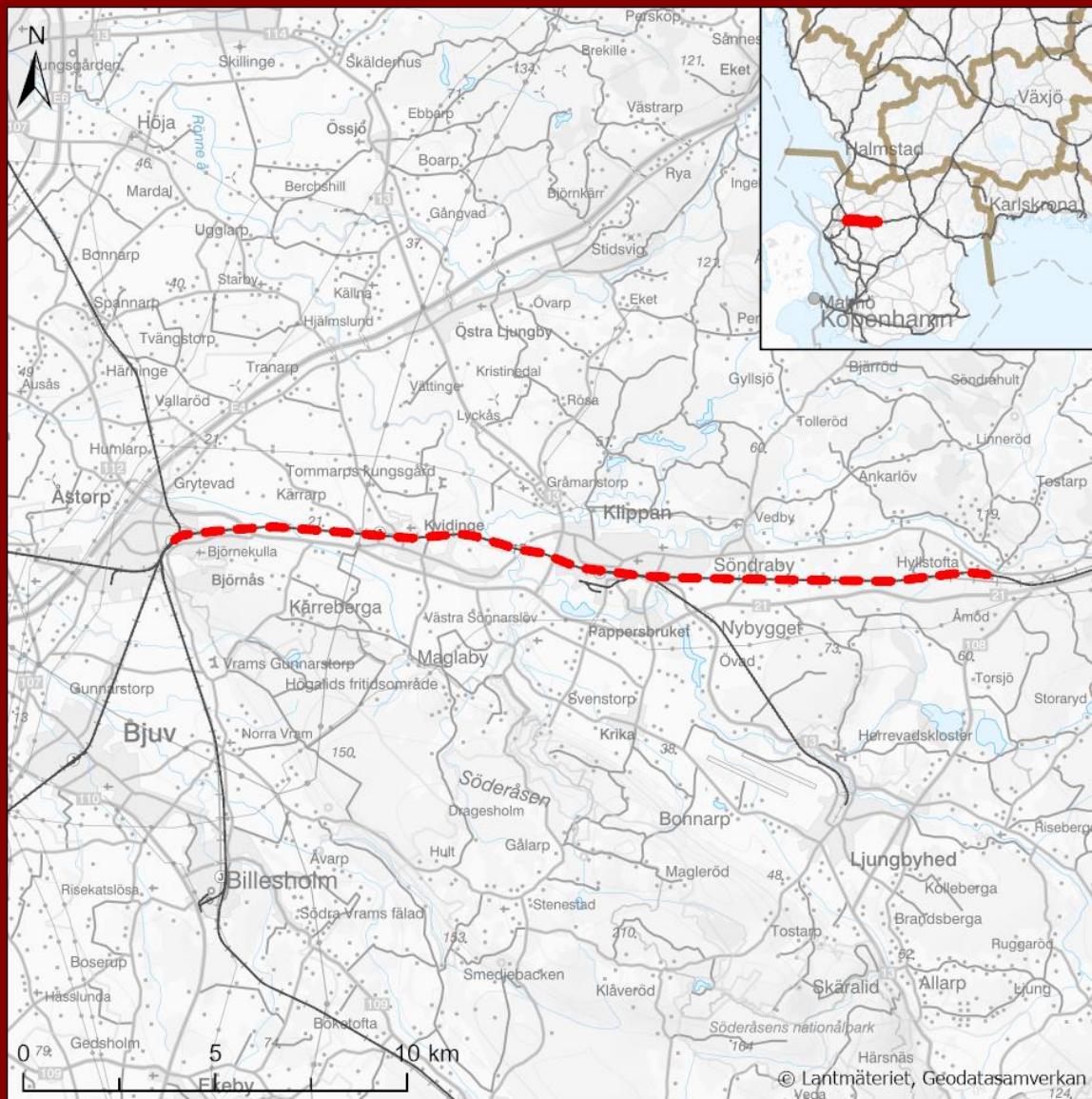


Samlad effektbedömning

Hässleholm-Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet, JSY1810



Objektnummer: JSY1810, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Sundling Marie, IVsyj2, 0771-921 921
Skede: Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-05-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Sundling Marie, IVsyj2

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomis lönsamhet

- 2.1 Samhällsekonomiska nyttor
- 2.2 Samhällsekonomiska utgifter
- 2.3 Samhällsekonomis sammanvägning
- 2.4 Samhällsekonomisk bedömning

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

- 4.1 Precisering av funktionsmålet
- 4.2 Precisering av hänsynsmålet
- 4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Referenser

Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I en SEB analyseras hur en åtgärd bidrar till detta mål. Först identifieras åtgärdens förväntade effekter och sedan analyseras dessa i en (1) samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys; (2) en fördelningsanalys och (3) en analys av hur åtgärden bidrar till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål.

Effektberäkningar och effektbedömningar görs genom att jämföra ett "utredningsalternativ" i vilket åtgärden genomförs med ett "jämförelsealternativ" i vilket åtgärden inte genomförs. För att rättvisande kunna jämföra två åtgärder som analyseras i olika SEB:ar, måste likvärdiga jämförelsealternativ användas i de båda SEB:arna. För att åstadkomma denna jämförbarhet, har Trafikverket riktlinjer om att SEB:ar ska utgå ifrån aktuell basprognos och kalkylförutsättningar i ASEK-rapporten.

För att bedöma en åtgärds samhällsekonomiska lönsamhet beräknas en indikator som kallas för nettonuvärde (NNV):

$$\text{NNV} = \text{Samhällsekonomisk nytta} - \text{Utgifter}$$

där, $\text{Utgifter} = \text{Investeringskostnad} + \text{Kostnad för drift och underhåll}$

För att på ett bra sätt kunna rangordna olika åtgärder beräknas nettonuvärdeskvoten (NNK), som visar samhällsekonomisk lönsamhet per satsad skattekrona:

$$\text{NNK} = \text{NNV} / \text{Utgifter}$$

Lönsamhetsbedömningen av en åtgärd tar hänsyn till både beräknade och ej beräknade effekter. Vissa effekter är svåra att kvantifiera eller värdera i monetära termer och beskrivs därför enbart i ord och bedöms kvalitativt på skalan förbättring, försumbar eller försämring. Lönsamhetsbedömningen tar även hänsyn till graden av osäkerheter i en SEB. Dessa studeras med hjälp av känslighetsanalyser som undersöker om den sammanvägda bedömningen påverkas om vissa kalkylförutsättningar ändras. I enskilda fall, om åtgärden utgör en deletapp av en större åtgärd, görs en systemanalys.

En åtgärd kan sammantaget bedömas:

- * Robust lönsam
- * Robust olönsam
- * Lönsam
- * Olönsam
- * Nära noll ($-0,1 < \text{NNK} < 0,1$)
- * Svårbedömd (relativt stora och osäkra "ej beräknade effekter" bedöms kunna ändra lönsamhetsbedömningen)

För att belysa en åtgärds kostnadseffektivitet i flera dimensioner, beräknas nyttoutgiftskvoter (NUK), som visar samhällsekonomisk nytta per satsad skattekrona uppdelat på enskilda nyttoposter:

$$\text{NUK} = (\text{Samhällsekonomisk nytta}) / \text{Utgifter}$$

NUK för de olika nyttoposterna kan summeras till en total nytta per satsad krona, vilket inte är möjligt med måttet NNK. NUK skiljer sig också genom att gränsen för lönsam eller olönsam går vid 1 istället för 0, dvs $\text{NUK} = \text{NNK} + 1$.

De samhällsekonomiska indikatorerna och lönsamhetsbedömningen tar inte hänsyn till hur positiva och negativa nyttor fördelar sig på olika grupper i samhället. Samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen kompletteras därför med en fördelningsanalys.

Målanalysen baseras på samma effekter som den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen men analyserar dessa i relation till preciseringar av funktions- respektive hänsynsmålet.

En fullständig redogörelse för samhällsekonomiska beräkningskonventioner finns i ASEK 8.0. Läs även mer i avsnitt "Trafikprognoser: Förklarat på ett enkelt sätt" samt "Samhällsekonomi: förklarat på ett enklare sätt" [Trafikverkets hemsida](#).

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Skåne län och berör Klippan och Åstorp kommun.

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 cirka 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 cirka 5-6 km, avståndet Hyllstofta-Klippan är cirka 10 km.

Beskrivning av åtgärden

Förlängt mötesspår mellan Klippan och plankorsning Söndraby. Gångbroar med plattformsförbindelser över bangårdarna i Klippan och Åstorp. Sträckan Åstorp-Hyllstofta styrs av nytt signalställverk. Befintlig plankorsning vid Ladugårdsvägen, Klippan, ersätts av planfri korsning.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

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

Investeringskostnad

Kostnaden är 906 mnkr i prisnivå 2023-06. Objektets redovisade investeringskostnad är exklusive signalkostnad. Signalåtgärder i detta objekt förutsätter en nationell samordning och finansiering. Nyttokostnadskalkylen har dock inkluderat tillkommande kostnader för utökad signalanläggning.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-45 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,06
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Nära noll

Det har upptäckts fel i prognosmodellen Sampers som ger ett för högt resande med tåg, framförallt för långväga tjänsteresor, vilket innebär att de beräknade nyttorna i denna kalkyl kan vara överskattade. Läs mer på www.trafikverket.se/sampers.

Fördelningsanalys

De största nyttorna tillfaller vuxna tågpendlare. Åtgärden bedöms ge störst nytta regionalt och för Åstorps och Klippans kommuner, där gångbroarna anläggs. Planskild passage vid Ladugårdsvägen i Klippan innebär nytta för Klippans kommun.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden innebär positiva bidrag till ökad tillgänglighet och tillförlitlighet i kollektivtrafiken samt för bil-, lastbils-, gång- och cykeltrafik, vilket påverkar det transportpolitiska funktionsmålet positivt. Trafiksäkerheten ökar i och med att gångbroar i Klippan och Åstorp samt planskildhet vid Ladugårdsvägen i Klippan byggs vilket är positiva bidrag till det transportpolitiska hänsynsmålet. Åtgärden bedöms ge högre barriäreffekter för djur- och växtliv samt riskerar att ge negativa effekter för biologisk mångfald med negativ påverkan på det transportpolitiska hänsynsmålet. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Planeringsläge

Objektet ingår i Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Aktuell SEB tas fram i samband med åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2026–2037. Klippan, förlängt motesspår och höjd hastighet, inklusive Klippan gångbro och plankorsningen vid Ladugårdsvägen, omfattar järnvägsplan. Anläggningskostnaden för delprojektet har skede Samrådsunderlag – inför beslut om betydande miljöpåverkan. Planläggning pågår och granskningshandlingar ska bli klara under 2025. Planen förväntas vinna laga kraft 2027. Bedömning är att det finns betydande miljöpåverkan och därför ska en MKB upprättas. Gångbron i Klippan respektive plankorsningen vid Ladugårdsvägen medfinansieras till 60 procent respektive 11 procent av Klippans kommun. Åstorps gångbro och plattformsförbindelse är en okomplicerad åtgärd utan planläggning och ingen järnvägsplan kommer att upprättas. Gångbron i Åstorp medfinansieras till 75 procent av Åstorps kommun. Åstorp kommun är angelägen om att gångbron byggs så snart som möjligt då det inte bara blir en plattformsförbindelse utan även en säker passage över hela bangården och kopplar ihop samhället och ett nytt exploateringsområde. Hastighetshöjning Åstorp-Bjuv (en mindre signalåtgärd) som tidigare finansierades i objektet har istället finansierats som en smärre investering (SINV). Åstorps gångbro samordnas även med en annan åtgärd, Åstorp motesspår. Genom att samordna och handla upp en konsult och entreprenör för åtgärderna i Åstorp minskar kostnader för projektadministration, upphandling och tider i spår kan samordnas. Dessa åtgärder är i bygghandlingsskede med preliminär byggstart hösten 2028 (när byggstartsbeslut erhållits för Klippan, förlängt motesspår och höjd hastighet).

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningstid persontåg	Förlängt mötesspår förbättrar kapaciteten på sträckan för persontrafiken med minskad risk för förseningar som följd.	-1,2 ktim/år	15
Reskostnad persontåg	Ingen beräkningsbar effekt på reskostnad	0 mnkr/år	0
Restid	Planskilda plattformsförbindelser i Åstorp och Klippan minskar väntetiden vid nedfällda bommar för att nå mellanplattformar och andra sidan av spåren.		Förbättring
Restid - total	Restiden minskar när plankorsningen tas bort och trafiken inte längre behöver vänta på passerande tåg.	0 kftim/år	52
Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning	Mellanplattformen i Klippan tillgänglighetsanpassas.		Förbättring
Turintervall	Ingen beräkningsbar effekt av turintervall	0 mnkr/år	0
Åktid	Förlängt mötesspår förbättrar kapaciteten på sträckan för persontrafiken med förbättrade restider som följd.	-132 ktim/år	434

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningstid godståg	Inga beräkningsbara effekter uppstår för godstrafiken.	0 mnkr/år	0

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Restiden minskar när plankorsningen tas bort och trafiken inte längre behöver vänta på passerande tåg.	0,01 mnkr/år	0,42
Transportkostnader	Inga beräkningsbara effekter uppstår för godstrafiken.	0 mnkr/år	0
Transporttid	Inga beräkningsbara effekter uppstår för godstrafiken.	0 mnkr/år	0
Transporttid	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

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Banavgifter persontåg	Ingen förändring av banavgifter.	0 mnkr/år	0
Biljettintäkter	Minskade restider ger högre resande och ökade biljettintäkter.	10 mnkr/år	258
Fordonskostnader persontåg	Fordonskostnaderna minskar som en följd av minskade transporttider när kapaciteten ökar.	6,9 mnkr/år	158
Moms på biljettintäkter	Ökade biljettintäkter innebär att moms på biljettintäkter också ökar.	-0,60 mnkr/år	-15
Omkostnader	Överflyttning från bil till järnväg leder till ökad resande och ökade omkostnader.	-0,40 mnkr/år	-11

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	Gångbroarna över Åstorp och Klippan bangård samt spärrstaket ökar trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter		Förbättring
Trafiksäkerhet plankorsning (beräknat)	Trafiksäkerheten ökar när plankorsningen vid Ladugårdsvägen byggs om till planskild korsning	0,02 mnkr/år	0,62
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Olyckor på väg minskar när trafikarbete för bil minskar som en effekt av överflyttning från vägtrafik till järnvägstrafik.	0 mnkr/år	1,1

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Ammoniak	Ingen beräkningsbar effekt.	0 ton/år	0
Avgaspartiklar	Utsläpp från biltrafik minskar när minskade restider med tåg leder till schablonmässig överflyttning från bil till tåg.	0 ton/år	0,47
Buller	Buller från biltrafik minskar när minskade restider med tåg leder till schablonmässig överflyttning från bil till tåg.	0,20 mnkr/år	4,1
Buller	Hastighetshöjningen ökar inte buller väsentligt men bullerskyddsåtgärder är inräknat i kalkylen.		Försumbart
Kväveoxider	Utsläpp från biltrafik minskar när minskade restider med tåg leder till schablonmässig överflyttning från bil till tåg.	-0,20 ton/år	0,20

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Slitagepartiklar	Utsläpp från biltrafik minskar när minskade restider med tåg leder till schablonmässig överflyttning från bil till tåg.	-0,40 ton/år	8,0

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Intrång - människor	Landskapet i anslutning till gångbroarna och vägbron kommer att ändras med tanke på visuell karaktär. Ingreppet görs dock i redan bebyggd miljö och bedöms ha liten effekt på upplevelsen.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Intrång sker i naturvärdesobjekt med visst naturvärde, påtagligt naturvärde och högt naturvärde. Kompensationsåtgärder vidtas för att gynna vilda pollinerare och biologisk mångfald.		Försämring

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag". Se avsnittet "Kompletterande indikatorer" för mer information.		

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	-2,73
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-2,02129362926544E-12
Energianvändning (kwh/prognosår)	Ej beräknat
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Ej beräknat
Resande personbil (Mpkm/prognosår)	-4,14
Resande kollektivtrafik (Mpkm/prognosår)	8,28

Klimatrelaterade effekter i det svenska trafiksystemet (tank-to-wheel)

Trafikverkets kalkyler baseras på en basprognos där klimatmålet till 2045 uppnås. Målet nås således redan i jämförelsealternativet, utan den åtgärd som här analyseras. Fram till 2045 kan dock åtgärden minska eller öka utsläppen av fossila klimatutsläpp och därigenom minska eller öka behovet av, och kostnaderna för, de klimatåtgärder som alternativt behövs för att nå klimatmålet (användning av biobränsle). Efter 2045 kan åtgärden bara bidra till att direkt påverka användningen av biobränsle eftersom de fossila bränslena då antas vara bortreglerade. För att beräkna åtgärdens klimatpolitiska nytta baseras den totala koldioxidvärderingen på förändringen av både fossila och biogena utsläpp (för mer information se kapitel 14 i ASEK-rapporten).

Förändring av fossila och biogena CO2-ekvivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	-0,24
Prognosår (kton)	-0,02
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-2,05

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	6,65
---	------

* På grund av förväntad klimatpolitik är andelen fossila utsläpp för landbaserade transporter 0 % i prognosår 1 (2045) och 60-65 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065, då alla landbaserade transporter antas vara elektrifierade. För luft- och sjöfart förväntas andelen fossila utsläpp vara ca 25 % i prognosår 1 (2045) och ca 30-40 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065.

Klimatutsläpp– byggande och drift av infrastruktur (LCA-global)

Utredningsalternativ:

	Koldioxidutsläpp ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning GWh
Byggskede totalt	5375	19
Reinvestering per år	72	0,24
Drift och underhåll per år	3,0	0,04

Resultatet från klimatkalkylen kan inte adderas till den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen. Detta beror på att klimatkalkylen är baserad på livscykelanalys med globala systemgränser. Det innebär att klimatkalkylen presenterar utsläpp bokföringsmässigt utan hänsyn till att de medel som tilldelas den aktuella åtgärden i ett jämförelsealternativ istället hade använts till något annat som sannolikt också orsakar utsläpp.

Dessutom används i beräkningarna utsläppskoefficienter som speglar nuläget, vilket innebär att ingen hänsyn tas till att framtida produktion förväntas ge mindre klimatpåverkan.

I den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen fångas dock en viss värdering av bygg- och driftskedets utsläpp i åtgärdens utgifter, i den mån dessa utsläpp är prissatta via klimatpolitiska styrmedel. Metodutveckling pågår för att bättre koppla klimatkalkyler till samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser.

Övriga indikatorer

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Förlängt motesspår förbättrar kapaciteten på sträckan för persontrafiken och leder till minskade åktider och minskad risk för förseningar. Planskild korsning minskar restiden då vägtrafiken inte längre behöver vänta vid bomfällning.	502 mnkr	> 0,65
Gångbroarna minskar väntetiden till mellanplattformerna vid nedfällda bommar samt ger tidsvinster att nå andra sidan av samhällena i Klippan och Åstorp med nya planskildheter. I Klippan ökar tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning på mellanplattformen.	>	
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Restiden minskar när plankorsningen tas bort och vägtrafiken inte längre behöver vänta på passerande tåg.	0,42 mnkr	0,00
Ökad flexibilitet, vissa möten kan förläggas till det dubbelspåriga avsnittet.	≈ 0	
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Persontransportföretag får ökade intäkter genom ökade biljettintäkter och minskade fordonskostnader. Små negativa effekter finns genom ökade omkostnader.	390 mnkr	0,50
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Trafiksäkerheten ökar när resandet med bil minskar och plankorsningen byggs om till planskild.	1,7 mnkr	> 0,00
Gångbroarna ökar trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter i Åstorp och Klippan.	>	
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Utsläpp från biltrafik minskar när minskade restider med tåg leder till schablonmässig överflyttning från bil till tåg.	13 mnkr	0,02
Hälsa: Hastighetshöjningen ökar inte buller väsentligt men bullerskyddsåtgärder är inräknat i kalkylen.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Intrång sker i naturvärdesobjekt med visst naturvärde, påtagligt naturvärde och högt naturvärde. Liten påverkan på landskapets visuella karaktär.	<	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag". Se avsnittet "Kompletterande indikatorer" för mer information.		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
Statens intäkter från skatter för vägtrafiken minskar mer än vad moms på biljettintäkter ökar.	-21 mnkr

Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-155 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	730 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	0,9

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	808 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	-35 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	<
Drift- och underhållskostnad, beräknad	2,1 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	775 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-45 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,06
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Nära noll

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

NNK för huvudanalysen är nära 0 och de flesta är svagt negativa. Ej beräknade effekter bedöms sammantaget som försumbara men det finns både positiva och negativa effekter.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Bansek bedöms fånga de största effekterna av åtgärden, restidsvinster och förseningstidsvinster för persontåg. Nyttor och kostnader för gångbroarna i Åstorp och Klippan är inte prissatta och därför underskattas de totala nyttorna i kalkylen.

Ej beräknade effekter:

Gångbroarna minskar väntetiden vid nedfällda bommar, ger tidsvinster med nya planskildheter för gång- och cykeltrafik och leder till ökad säkerhet. Åtgärden leder till ökat intrång i naturvärdesobjekt samt ökade drift- och underhållskostnader.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åstorps gångbro samordnas med en annan åtgärd, Åstorp mötesspår. Hastighetshöjning Åstorp-Bjuv (en mindre signalåtgärd) som tidigare finansierades i objektet finansieras istället som en smärre investering (SINV). Åtgärden har kopplingar till utbyggnaden av ERTMS.

3 Fördelningsanalys

De största nyttorna tillfaller vuxna tågpendlare. Åtgärden bedöms ge störst nytta regionalt och för Åstorps och Klippans kommuner, där gångbroarna anläggs. Planskild passage vid Ladugårdsvägen i Klippan innebär nytta för Klippans kommun.

Generella fördelningsaspekter beskrivs i dokumentet Generella fördelningseffekter av åtgärder i transportsystemet på www.trafikverket.se

4 Bidrag till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål

4.1 Preciseringar av funktionsmålet

Medborgarnas tillgänglighet

Förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel

Ett nytt mötesspår minskar kapacitetsutnyttjandet och kortar av den dimensionerande sträckan. Åtgärden bidrar till kortare restider och en mer robust tågtrafik, vilket ökar tillförlitligheten. Dessutom, genom en högre kapacitet och en ökad 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 planskild korsning.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Åtgärden bidrar till ökad kapacitet, robusthet och högre flexibilitet vilket bedöms ge ett visst positivt bidrag för att höja kvaliteten för godstrafiken.

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden kan innebära ett visst positivt bidrag till användbarheten för personer med funktionsvariationer i och med planskilda plattformsförbindelser samt att förbindelser i lutande plan kan ersättas med hiss. Tillgängligheten i Åstorp och Klippan förbättras.

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

Planskilda plattformsförbindelser bidrar positivt till att barn och unga kan vistas i trafikmiljöer då möjligheten att korsa spåren vid Åstorp och Klippan station blir mer säker. Planskild korsning vid Ladugårdsvägen bidrar också positivt till barns möjligheter att själva på ett säkert sätt vistas i trafikmiljöer.

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle

Läs om trafikverkets jämställdhetsarbete på www.trafikverket.se samt läs om fördelningseffekter på www.trafikverket.se/seb

4.2 Preciseringar av hänsynsmålet

Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Risken för antalet döda och allvarligt skadade minskar då plankorsningen vid Ladugårdsvägen ersätts med en planskild korsning. Trafiksäkerheten påverkas positivt då gångbroar byggs över bangårdar i Åstorp och Klippan. Den sammanvägda effekten bedöms som positiv.

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

Åtgärden bidrar till ökad attraktivitet för kollektivtrafiken och antas ge överflyttning från väg- till tågtrafiken, vilket är positivt för klimatet. Ökad anläggningsmassa kräver dock energi för byggande och underhåll och bidrar till utsläpp.

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Luftkvalitet

Åtgärden innebär positivt bidrag av transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10) i form av överflyttning från väg- till järnvägstrafik.

Buller och vibrationer

Hastighetshöjning kan bidra till ökade bullernivåer. Nödvändiga skyddsåtgärder antas anläggas, utreds vidare i nästa skede. Åtgärden bedöms inte påverka ljudnivån inom områden med hög ljudmiljö kvalitet. På grund utav överflyttning från väg till järnväg så minskar buller från vägtrafik.

Landskap

Landskapet i anslutning till gångbroarna och vägbron kommer att ändras med tanke på visuell karaktär. Ingreppet görs dock i redan bebyggd miljö och bedöms ha liten effekt på upplevelsen.

Vatten

Det finns ett vattenskyddsområde i närheten av järnvägen i Åstorp, men vattnet bedöms inte påverkas av åtgärden.

Material och kemiska produkter

Underlag saknas, vidare utredning sker i nästa skede.

Förorenade områden och masshantering

Inom aktuellt projekt har områden som kan vara förorenade identifierats. Risk finns därför för spridning av föroreningar i samband med schaktningsarbeten. I det fortsatta arbetet kommer markmiljöunderökning och hantering av massor att utredas vidare.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden innebär positiva bidrag till ökad tillgänglighet och tillförlitlighet i kollektivtrafiken samt för bil-, lastbils-, gång- och cykeltrafik, vilket påverkar det transportpolitiska funktionsmålet positivt. Trafiksäkerheten ökar i och med att gångbroar i Klippan och Åstorp samt planskildhet vid Ladugårdsvägen i Klippan byggs vilket är positiva bidrag till det transportpolitiska hänsynsmålet. Åtgärden bedöms ge högre barriäreffekter för djur- och växtliv samt riskerar att ge negativa effekter för biologisk mångfald med negativ påverkan på det transportpolitiska hänsynsmålet.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	1,15
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,02
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0,00859

Objektnummer: JSY1810, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Sundling Marie, IVsyj2, 0771-921 921

Skede: Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Hässleholm-Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet
Objekt-id	JSY1810
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Skåne
Kommun	Klippan och Åstorp
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan
Typ av planläggning	Varierande (se Planeringsläge)

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 cirka 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 cirka 5-6 km, avståndet Hyllstofta-Klippan är cirka 10 km.

Mellanplattformerna på Klippan och Åstorps stationer nås idag genom plattformsförbindelse i plan. Klippans 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 cirka 250 bostäder, handel, kontor och centrumverksamhet.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Banlängd	Banlängd Hässleholm-Helsingborg: 74 km. Längsta befintliga mötesspår på sträckan: 630 m
Banstandard	6.4T/M. Hyllstofta - Klippan: Elektrifierat enkelspår, STH 130-160 km/h, Linjeklass: D2 STAX 22.5T STVM 6.4T/M
Bantrafik	Åstorp - Helsingborg: 76 persontåg och 27 godståg per vardagsmedeldygn (Bas2045, BP2024).

Objektnummer: JSY1810, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Sundling Marie, IVsyj2, 0771-921 921

Skede: Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21



Samlad effektbedömning

	Åstorp-Hässleholm: 76 persontåg och 20 godståg per vardagsmedeldygn (Bas2045, BP2024).
Banflöde	JA: Persontrafik: Åstorp-Hässleholm: 1,33 miljoner resor per år. Godstrafik: Åstorp-Hässleholm: 1,976 miljoner ton. (Bas2045, BP2024))

Beskrivning av åtgärden

Förlängt mötesspår mellan Klippan och plankorsning Söndraby. Gångbroar med plattformsförbindelser över bangårdarna i Klippan och Åstorp. Sträckan Åstorp-Hyllstofta styrs av nytt signalställverk. 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 mötesspåret 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 över Klippans 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. Åstorp kommun vill att en gångbro byggs över Åstorps bangård. Trafikverket har verkat för att denna gångbro ska utformas med angöring till mellanplattformen och på så sätt även få en funktion som plattformsförbindelse. För att anslutningen ska få plats på mellanplattformen så ska denna breddas och i samband med det så flyttas spår 3 och 4 mot spår 5. - Åtgärd 4 innebär att plankorsningen över Ladugårdsvägen ersätts med en vägbro eller järnvägsbro. Vägen går under eller över järnvägen.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	Hässleholm-Helsingborg 74 km, förlängt mötesspår 2,8 km.
Banstandard	Hyllstofta - Klippan: förlängt mötesspår inkl. ny blockpost, nya växlar.
Bantrafik	Åstorp - Helsingborg: 76 persontåg och 27 godståg per vardagsmedeldygn (Bas2045, BP2024). Åstorp-Hässleholm: 76 persontåg och 20 godståg per vardagsmedeldygn (Bas2045, BP2024).
Banflöde	JA: Persontrafik: Åstorp-Hässleholm: 1,68 miljoner resor per år. Godstrafik: Åstorp-Hässleholm: 1,98 miljoner ton. (Bas2045, BP2024))

Syfte och viktigaste effekt

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

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 och ökad godstrafik. Det finns önskemål från operatören om en tidtabell med jämna intervall för lokaltåg med systemmöten i Tyringe, Klippan, Bjuv och Ramlösa samt en mer robust tidtabell med återställningsförmåga. I Klippan och Åstorp finns önskemål om att öka tillgängligheten över järnvägen och till plattformarna.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-12-13	2021-2	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	741	111	906	136

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	808

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Drift- och underhållskostnader för gångbroar samt planskildhet tillkommer	Försämring
Underhållskostnad trafikberoende järnväg	Trafikberoende underhåll på järnväg förändras inte av åtgärden.	0
Underhållskostnad trafikberoende väg	Trafikberoende underhåll av väg minskar med schablonmässig överflyttning från vägtrafik till järnväg.	3,9
Underhållskostnad trafikberoende	Utökad järnvägsanläggning leder till större behov av drift och underhåll	-6,0

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Reinvesteringar	Reinvesteringskostnader för gångbroar samt planskildhet tillkommer.	Försämring
Reinvesteringskostnad	Behovet av reinvesteringar minskar när anläggningen byggs om.	119
Tillkommande investeringskostnad för signal i BCA	Tillkommande signalkostnad i UA, del av investeringskostnaden	-84

Planeringsläge

Objektet ingår i Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Aktuell SEB tas fram i samband med åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2026–2037. Klippan, förlängt mötesspår och höjd hastighet, inklusive Klippan gångbro och plankorsningen vid Ladugårdsvägen, omfattar järnvägsplan. Anläggningskostnaden för delprojektet har skede Samrådsunderlag – inför beslut om betydande miljöpåverkan. Planläggning pågår och granskningshandlingar ska bli klara under 2025. Planen förväntas vinna laga kraft 2027. Bedömning är att det finns betydande miljöpåverkan och därför ska en MKB upprättas. Gångbron i Klippan respektive plankorsningen vid Ladugårdsvägen medfinansieras till 60 procent respektive 11 procent av Klippans kommun. Åstorps gångbro och plattformsförbindelse är en okomplicerad åtgärd utan planläggning och ingen järnvägsplan kommer att upprättas. Gångbron i Åstorp medfinansieras till 75 procent av Åstorps kommun. Åstorp kommun är angelägen om att gångbron byggs så snart som möjligt då det inte bara blir en plattformsförbindelse utan även en säker passage över hela bangården och kopplar ihop samhället och ett nytt exploateringsområde. Hastighetshöjning Åstorp-Bjuv (en mindre signalåtgärd) som tidigare finansierades i objektet har istället finansierats som en smärre investering (SINV). Åstorps gångbro samordnas även med en annan åtgärd, Åstorp mötesspår. Genom att samordna och handla upp en konsult och entreprenör för åtgärderna i Åstorp minskar kostnader för projektadministration, upphandling och tider i spår kan samordnas. Dessa åtgärder är i bygghandlingsskede med preliminär byggstart hösten 2028 (när byggstartsbeslut erhållits för Klippan, förlängt mötesspår och höjd hastighet).

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	2024-04-02
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	2024-04-02
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2031
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	3
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Bansek 2024.4 och Plankorsningsmodellen 2024.2
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-06-14

Namn	Tillväxttal
godstrafik på järnväg period 2045-2065	0,0054
persontrafik på järnväg period 2045-2065	0,01
Personbil period 2019-2045	0,02
godstrafik på järnväg period t o m 2045	0,0097
persontrafik på järnväg period t o m 2045	0,01
Personbil period 2046-2065	0,0050

Kommentar:

Läs mer om samhällsekonomi och trafikprognoser i följande dokument på [Trafikverkets hemsida](#):

Samhällsekonomisk analys - förklarat på ett enklare sätt

Trafikprognoser - förklarat på ett enklare sätt

Objektnummer: JSY1810, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Sundling Marie, IVsyj2, 0771-921 921

Skede: Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21



Samlad effektbedömning

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
808 mnkr	-33 mnkr	730 mnkr	-45 mnkr	-0,06

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	1132	-33	666	-433	-0,39
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	808	-31	831	54	0,07
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	808	-32	620	-157	-0,20
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	808	-33	805	30	0,04
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	808	-33	731	-44	-0,06
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	808	-33	730	-45	-0,06
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	808	-33	733	-42	-0,05
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	808	-33	735	-40	-0,05
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	808	-33	726	-49	-0,06

Kommentar:

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		
Känslighetsanalys för åtgärdens effekter som del i trafiksystemet		

Kommentar: Åstorps gångbro samordnas med en annan åtgärd, Åstorp mötesspår. Hastighetshöjning Åstorp-Bjuv (en mindre signalåtgärd) som tidigare finansierades i objektet finansieras istället som en smärre investering (SINV). Åtgärden har kopplingar till utbyggnaden av ERTMS.

Objektnummer: JSY1810, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Sundling Marie, IVsyj2, 0771-921 921

Skede: Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	Kapacitetscenters effektbedömning
21	Indexomräkning av investeringskostnad
2b	Indexomräkning tillkommande signalkostnad i BCA
3	Klimatkalkyl
4a	Arbets-PM
4b	SEK-importkälla
4c	Plankorsningsmodellen
5	Samrådsunderlag Klippan – förlängt mötesspår och höjd hastighet, 2023-02-03. Ärendenummer TRV 2022/46002

SEB Id för denna SEB: ca8e6e58-4396-4879-a6e7-f590b6bebb92

Objektnummer: JSY1810, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Sundling Marie, IVsyj2, 0771-921 921
Skede: Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-05-28
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Sundling Marie, IVsyj2
Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1
Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00