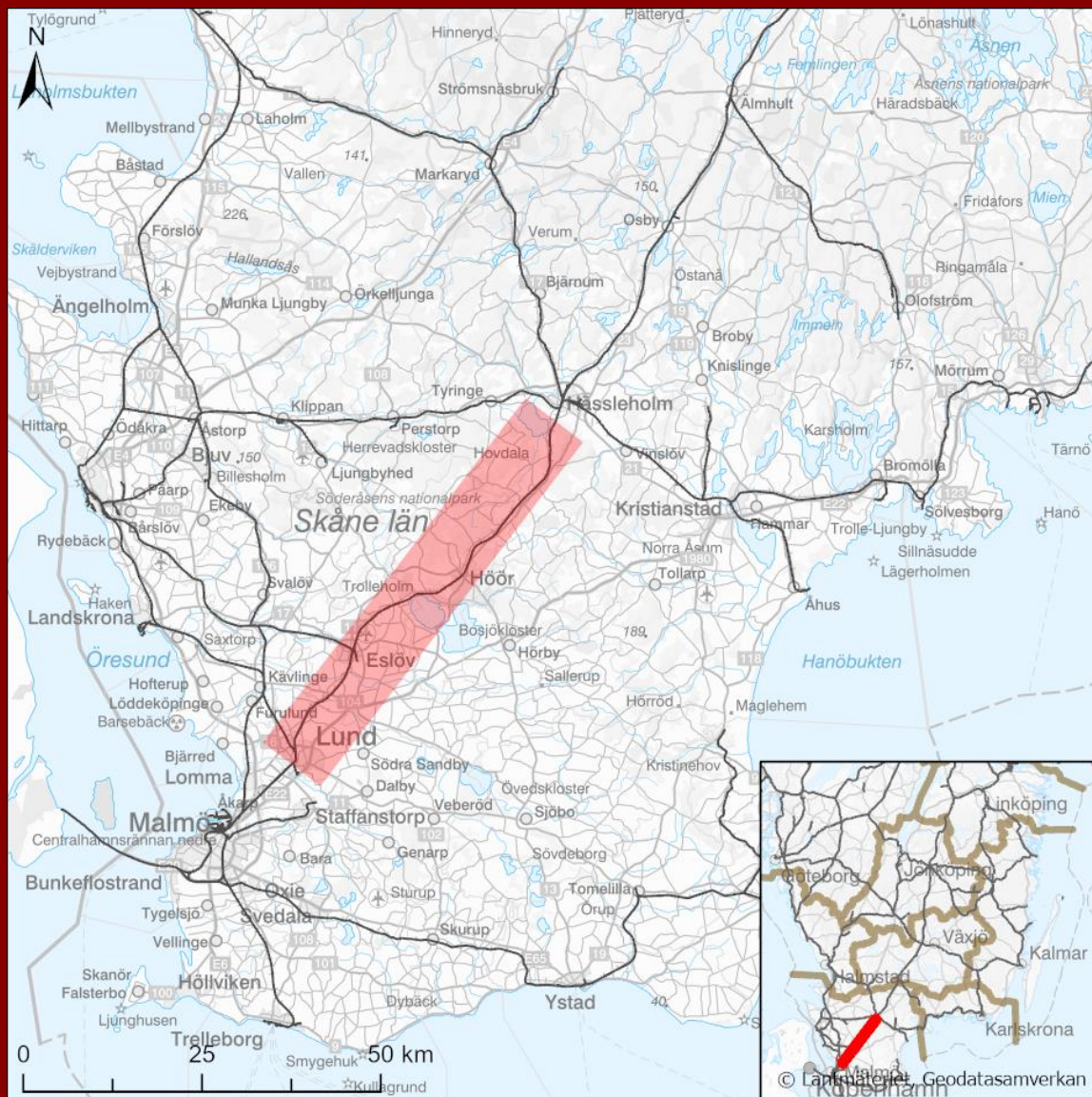


Samlad effektbedömning

Hässleholm-Lund, två nya spår, JSY1825a



Objektnummer: JSY1825a, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Bårström Jack, PLSörsa, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-05-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bårström Jack, PLSörsa

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

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 Hässleholm, Lund, Höör, Eslöv kommun.

Nuläge och brister

Södra stambanan genom Skåne är mycket hårt belastad. I kombination med att anläggningen är sliten och att banan trafikeras av tåg med stor variation i hastighet har restiderna successivt blivit längre och kommer att förlängas ytterligare när tåg med korglutning (som möjliggör högre hastigheter i kurvor) tas ur drift. Punktligheten är låg, efterfrågan på utökad trafik kan inte mötas och tid i spår för underhåll är knapp.

Beskrivning av åtgärden

Två nya spår ansluts i norr till befintlig stambana strax söder om Hässleholm och i söder vid avslutat fyrspår vid Ringvägen, strax söder om Lund C. Alternativet ”ny sträckning” bedöms i dagsläget vara det alternativ med lägst kostnad.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

En utbyggnad av två nya spår mellan Hässleholm och Lund är nödvändig för att utöka kapaciteten för arbetspendling och godstrafik.

Investeringskostnad

Kostnaden är 32057 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-22132 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,78
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust olönsam

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

Åtgärden innebär relativt likvärdig nytta i konsumentöverskott från nationella och regionala resor (nationella resor står för 55% av konsumentöverskottet, regionala för 45%). Framförallt kommuner i Skåne gynnas, men det tillkommer även förbättringar för långväga nationella resor och internationella resor eftersom trafikeringen ökar till och från Danmark och vid kopplingen ner mot Malmö. Kvinnor gynnas i något större utsträckning än män (strax under 60% av restidsnyttorna tillfaller kvinnor). Bedömningarna är baserade på den fördelningsanalys som gjorts i Sampers/Samkalk för regionala resor.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har positiv påverkan på restider men kommer att ha en negativ inverkan på växt- och djurliv. 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

Det namngivna objektet Hässleholm–Lund, del av nya stambanor, vilket har avslutats i och med tidigare regeringsbeslut (I2022/02419), utgår ur den nationella planen. Regeringsbeslut 23 oktober 2023 anger att ett nytt objekt Hässleholm–Lund, två nya spår, tas in i den innevarande nationella transportinfrastrukturplanen 2022–2033. SEB tas fram som underlag till Nationell transportinfrastrukturplan 2026–2037.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil, regionalt	Marginell ökning av reskostnaden för bil.	0,10 mnkr/år	-2,7
Restid kollektivtrafik, regionalt	Nya spår mellan Hässleholm-Lund ger kortare restid.	-1034 kptim/år	3691
Restid personbil, regionalt	Mindre trängsel i vägnätet på grund av överflytt från bil till tåg ger kortare restider för biltrafiken.	-119 kptim/år	383
Restid tåg, långväga	Nya spår mellan Hässleholm-Lund ger kortare restid.	-1049 kptim/år	4434
Restidsosäkerhet och förseningar	Med ökad kapacitet skapas en ökad redundans i transportsystemet med mindre förseningar och möjligheten att fördela om trafiken mellan nya och gamla spåren vid behov.		Förbättring
Vägavgifter/vägs katt personbil	Mindre biltrafik ger mindre vägavgifter, vägs katter för personbil. Marginell skillnad.	0 mnkr/år	-0,30
Övrig effekt	Utrikes tågresor bedöms påverkas positivt. Dessa fångas inte fullt ut i modellen vilket innebär att det finns en tillkommande nytta för dessa resenärer.		Förbättring

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningar	Med ökad kapacitet skapas en ökad redundans i transportsystemet med mindre		Förbättring

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
	förseningar och möjligheten att fördela om trafiken mellan nya och gamla spåren vid behov.		
Förseningstid gods	Förseningstid gods BANSEK. Minskad tågtrafik på gamla spåren ger en minskad förseningstid för godstrafiken.		2,5
Godstidskostnad	Godstidskostnad BANSEK. Minskad tågtrafik på gamla spåren ger en minskad godstidskostnad för godstrafiken.		84
Godstidskostnad väg	Marginell påverkan, avrundas till noll.	0 mnkr/år	0,05
Reskostnad personbil yrkestrafik	Marginell ökning av reskostnaden för personbil-yrkestrafik ger negativt nuvärde.	0,10 mnkr/år	-1,0
Restid personbil yrkestrafik	Förbättrad restid för personbil yrkestrafik på grund av mindre trängsel i vägnätet.	-8,4 kptim/år	62
Transportkostnader gods BANSEK	Transportkostnader gods BANSEK. Minskad tågtrafik på gamla spåren ger en minskad transportkostnad för godstrafiken.		163
Vägavgifter/vägskatte r	Marginell påverkan, avrundas till noll.	0 mnkr/år	-0,01

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Banavgifter persontåg	Ökade banavgifter till följd av en ökad tågtrafik.	12 mnkr/år	-213
Biljettintäkter	Möjlighet att bedriva en attraktivare trafik med styva tidtabeller som bättre möter resenärernas efterfrågan.		Förbättring

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Objektnummer: JSY1825a, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bårström Jack, PLSörsa, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

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

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Biljettintäkter	Ökade biljettintäkter på grund av ett ökat resande med tåg.	182 mnkr/år	3711
Fordonskostnader kollektivtrafik	Ökade kostnader för kollektivtrafiken på grund av ökad tågtrafikering.	28 mnkr/år	-493
Moms på biljettintäkter	Momseffekt för persontransportföretagen på grund av ökat resande med tåg.	10 mnkr/år	-210

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafikolyckor gods	Trafikolyckor gods BANSEK. Färre lastbilar på vägarna ger färre olyckor.		25
Trafiksäkerhet	Den beräknade trafiksäkerhetsnyttan är något underskattad då trafiksäkerheten på de nya spåren är bättre än de schabloner som beräkningen bygger på. Bland annat är den nya banan helt planskild från övrig trafik samt delvis stängslad för att minska risken för obehöriga i spåret.		Förbättring
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Överflyttning från personbil till tågtrafik ökar trafiksäkerheten (47 mnkr), men den utökade tågtrafiken minskar trafiksäkerheten (-97 mnkr).	-2,7 mnkr/år	-49

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Marginell påverkan, avrundas till noll.	0 ton/år	0,0073

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Buller	För persontrafiken finns både positiva och negativa bidrag på buller. Minskad vägtrafik medför mindre buller. Samtidigt kommer den nya banan utgöra en ny bullerkälla vars effekt lindras med bullerskydd där behovet finns. Den sammantagna påverkan bedöms vara försumbar.		Försumbart
Buller gods	Buller gods BANSEK. Överflytt av godstrafik från väg till järnväg ger positiv bullernytta. Detta bedöms bero på att färre påverkas av buller när det går färre lastbilar på vägnätet.		3,9
Kväveoxider	Överflytt från bil till tåg ger ett minskat utläpp av kväveoxider.	-8,4 ton/år	0,92
Luftföroreningar-NOx gods	Luftföroreningar-NOx gods minskar (BANSEK). Minskningen av NOx bedöms främst bero på viss överflytt av gods från väg till järnväg.		0,23
Luftföroreningar-PM avgas gods	Luftföroreningar-PM avgas gods minskar (BANSEK). Minskningen av PM-avgas bedöms främst bero på viss överflytt av gods från väg till järnväg.		0,05
Luftföroreningar-PM slitage gods	Luftföroreningar-PM slitage gods minskar (BANSEK). Minskningen av slitagepartiklar bedöms främst bero på viss överflytt av gods från väg till järnväg.		12
Slitagepartiklar	Överflytt från bil till tåg ger ett minskat utläpp av slitagepartiklar.	-3,8 ton/år	16

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	Längs sträckan finns det många rödlistade djurarter som kan komma att påverkas.		Försämring
Växt- och djurlivseffekt	De nya spåren kan beroende på dragning göra mer eller mindre intrång i värdefulla kulturmiljöer.		Försämring
Växt- och djurlivseffekt	Åtgärden innebär ett intrång i områden med ett rikt och varierat växt- och djurliv.		Försämring
Växt- och djurlivseffekt	De nya spåren kommer delvis förses med stängsel vilket innebär en ny barriär för djur- och växtliv.		Försämring

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Värdet av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor", och "Godstransporter".		
Höghöjdseffekter	Viss minskning av flygresor ger positiva (men små) effekter på utsläpp av klimatpåverkande gaser.	-1199 ton/år	27

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	-35,45
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	0
Energianvändning (kwh/prognosår)	Oförändrad
Godsflöde (tonkm/prognosår)	
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	-54,58
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	170,29

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-equivallenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	
Prognosår (kton)	-1,40
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-83,32

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	66,90
---	-------

* 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	79261	227
Reinvestering per år	60	0,24
Drift och underhåll per år	0,61	0,01

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*
Restidsförbättringar på grund av 2 nya spår.	8505 mnkr	> 0,30
Med ökad kapacitet skapas en ökad redundans i transportsystemet med mindre förseningar och möjligheten att fördela om trafiken mellan nya och gamla spåren vid behov. Utrikes tågresor bedöms påverkas positivt. Dessa fångas inte fullt ut i modellen vilket innebär att det finns en tillkommande nytta för dessa resenärer.	>	
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Restiden för biltrafik/yrkes trafik minskar på grund av en minskad belastning i vägnätet. Gods på järnväg gynnas på grund av minskat kapacitetsutnyttjande på gamla spåren.	310 mnkr	> 0,01
Med ökad kapacitet skapas en ökad redundans i transportsystemet med mindre förseningar och möjligheten att fördela om trafiken mellan nya och gamla spåren vid behov.	>	
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Ökade biljettintäkter bidrar starkt till ett positivt nuvärde.	2795 mnkr	> 0,10
Möjlighet att bedriva en attraktivare trafik med styva tidtabeller som bättre möter resenärernas efterfrågan.	>	
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Trafiksäkerheten ökar på vägnätet med överflyttning till järnväg, men trafiksäkerheten på järnväg minskar med utökad trafikering, så nettoeffekten på trafiksäkerhet blir negativ.	-24 mnkr	> 0,00
Viss positiv effekt fångas ej upp i de beräknade trafiksäkerhetseffekterna på grund av delvis stängslad bana.	>	
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Minskning av utsläpp och slitagepartiklar för gods samt överflyttning av resor från personbil till kollektivtrafik bidrar till ett positivt nuvärde. Även positivt nuvärde för buller kopplat till gods.	33 mnkr	0,00
Hälsa: För persontrafiken finns både positiva och negativa bidrag på buller. Minskad vägtrafik medför mindre buller. Samtidigt kommer den nya banan utgöra en ny bullerkälla vars effekt lindras med bullerskydd där behovet finns. Den sammantagna påverkan bedöms vara försumbar.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärden innebär ett intrång i områden med ett rikt och varierat växt- och djurliv. De nya spåren kommer delvis förses med stängsel vilket innebär en ny barriär för djur- och växtliv. De nya spåren kan beroende på dragning göra mer eller mindre intrång i värdefulla kulturmiljöer. Längs sträckan finns det många rödlistade djurarter som kan komma att påverkas.	<	

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Klimat (höghöjdseffekter): Viss minskning av flygresor ger positiva (men små) effekter på utsläpp av klimatpåverkande gaser.	27 mnkr	0,00
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor", och "Godstransporter".		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
Ökat tågresande ger högre banavgifter och momsintäkter medan minskad vägtrafik generellt ger lägre intäkter från skatter och vägavgifter. Nettoeffekten är positiv.	150 mnkr

Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-5619 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	6177 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	0,2

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	26907 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	519 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	883 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	28308 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-22132 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,78
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust olönsam
---	----------------

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

NNK < -0,1 för både huvudanalys och samtliga känslighetsanalyser ger bedömningen "robust olönsam" enligt ASEK 8. De ej beräknade effekterna bedöms ej vara så pass stora att de kan påverka denna bedömning.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Analysen är gjord med Trafikverkets prognosverktyg för persontransportanalyser (Sampers/Samkalk) och det bedöms att verktyget fångar de kvantifierbara effekterna väl. Ett mindre modelltekniskt fel har upptäckts i Basprognos 2024 utan detta fel så hade de totala nyttorna i objektet vara ca 9% lägre.

Ej beräknade effekter:

Det finns både ej beräknade effekter som innebär en förbättring men även försämringar. Det är svårt att bedöma vilken av dessa grupper som är störst. Ej beräknade effekter har diskuterats tillsammans med representanter från Trafikverket och kvalitén bedöms vara hög.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden samverkar med utbyggnaden av Fehmarnbältförbindelsen men även med övriga åtgärder som ökar trafikeringen på Södra stambanan i aktuell plan, bland annat förbigångsspår Hässleholm norra (JSY2206) och Slätthult (JSY2217) samt åtgärder i Malmönoden (planskild spårkorsning, plattformsspår och dubbelspår Malmö C-Östervärn). Det tas även fram SEB:ar för bland annat följande förbigångsspår Boxholm (JSYR2603), Vikingstad (JSYR2604), Mölleryd (JSOR2601), Blädinge (JSOR2602), Grevaryd (JSOR2603) och Moheda (JSOR2604) samt dubbelspår Attarp-Kristianstad (JSOR2611), som är nya kandidater i Nationell plan för infrastrukturen 2026-2037.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden innebär relativt likvärdig nytta i konsumentöverskott från nationella och regionala resor (nationella resor står för 55% av konsumentöverskottet, regionala för 45%). Framförallt kommuner i Skåne gynnas, men det tillkommer även förbättringar för långväga nationella resor och internationella resor eftersom trafikeringen ökar till och från Danmark och vid kopplingen ner mot Malmö. Kvinnor gynnas i något större utsträckning än män (strax under 60% av restidsnyttorna tillfaller kvinnor). Bedömningarna är baserade på den fördelningsanalys som gjorts i Sampers/Samkalk för regionala resor.

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

Kortare restider förbättrar medborgarnas tillgänglighet. Förutsättningar för att välja kollektivtrafik ökar.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Positiv påverkan på näringslivets tillgänglighet genom förbättrade restider.

Funktionshindrades tillgänglighet

Ingen påverkan.

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

Ingen påverkan.

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.

Den utökade tågtrafiken försämrar trafiksäkerheten samtidigt som en överflytt från bil från tåg ger en positiv effekt. Ökad trafiksäkerhet för gods i form av färre lastbilar på vägarna ger färre olyckor, vilket

ger en positiv effekt. Nettoförändringen av dessa beräknade effekter är dock försämrad trafiksäkerhet. De beräknade effekterna tar ej hänsyn till delvis stängslad bana, vilket ger en positiv effekt.

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

Minskade utsläpp av klimatpåverkande gaser till följd av överflyttning från andra färdmedel till tåg.

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

Viss överflyttning från väg- till kollektivtrafik ger lägre utsläpp av NOx och slitagepartiklar och därmed förbättrad luftkvalitet.

Buller och vibrationer

För persontrafiken finns både positiva och negativa bidrag på buller. Minskad vägtrafik medför mindre buller. Samtidigt kommer den nya banan utgöra en ny bullerkälla vars effekt lindras med bullerskydd där behovet finns. Den sammantagna påverkan bedöms vara försumbar.

Landskap

Ny bana ger intrång i landskapet och skapar barriäreffekter för växt- och djurliv. Längs sträckan finns det många rödlistade djurarter som kan komma att påverkas.

Vatten

Kunskap om påverkan på vatten saknas.

Material och kemiska produkter

Kunskap om material och kemiska produkter saknas.

Förorenade områden och masshantering

Kunskap om förorenade områden och masshantering saknas.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden har positiv påverkan på restider men kommer att ha en negativ inverkan på växt- och djurliv.

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)	>0,41
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,00
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0,00236

Objektnummer: JSY1825a, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bårström Jack, PLSörsa, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

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

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Hässleholm-Lund, två nya spår
Objekt-id	JSY1825a
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Skåne
Kommun	Hässleholm, Lund, Höör, Eslöv
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Södra stambanan genom Skåne är mycket hårt belastad. I kombination med att anläggningen är sliten och att banan trafikeras av tåg med stor variation i hastighet har restiderna successivt blivit längre och kommer att förlängas ytterligare när tåg med korglutning (som möjliggör högre hastigheter i kurvor) tas ur drift. Punktligheten är låg, efterfrågan på utökad trafik kan inte mötas och tid i spår för underhåll är knapp.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Banlängd	ca 70 km
Banstandard	Elektrifierad, dubbelspår, STH 130–200 km/tim
Bantrafik	202-278 persontåg per dygn (på befintliga spår JA 2045), 61-70 godståg per dygn (på befintliga spår JA 2045)
Banflöde	7-10,8 miljoner resenärer per år persontrafik (på befintliga spår JA 2045), 8,16-9,12 miljoner nettoton gods per år (på befintliga spår JA 2045)

Beskrivning av åtgärden

Två nya spår ansluts i norr till befintlig stambana strax söder om Hässleholm och i söder vid avslutat fyrspår vid Ringvägen, strax söder om Lund C. Alternativet ”ny sträckning” bedöms i dagsläget vara det alternativ med lägst kostnad.

En utbyggnad av två nya spår på sträckan mellan Hässleholm och Lund kan göras på olika sätt, där fyra principiella dragningar har i tidigare utredningar: ny sträckning; delvis följa befintlig infrastruktur; delvis följa befintlig infrastruktur med plattformar för nya spår i Höör och Eslöv; fyrspår. Regeringen har angivit en ekonomisk ram för objektet vilket förmodas begränsa utbyggnadsalternativen enligt ovan. Den nya järnvägen dimensioneras för 250 km och i kostnaden ingår bland annat bulleråtgärder.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	ca 70 km
Banstandard	Elektrifierad, nya kompletterande dubbelspår, STH 250 km/h
Bantrafik	124 persontåg per dygn på nya spåren UA 2045, ingen godstrafik på nya spåren UA 2045. (Befintliga spåren: 128-182 persontåg per dygn, 61-70 godståg per dygn)
Banflöde	6,3 miljoner resenärer per år persontrafik på nya spåren UA 2045, ingen godstrafik på nya spåren UA 2045. (Befintliga spåren: 2,2-6,3 miljoner resenärer per år, 8,26-9,22 miljoner nettoton gods per år)

Syfte och viktigaste effekt

En utbyggnad av två nya spår mellan Hässleholm och Lund är nödvändig för att utöka kapaciteten för arbetspendling och godstrafik.

Hässleholm–Lund på Södra stambanan är den hårdast utnyttjade järnvägssträckan i södra Sverige. I kombination med att anläggningen är sliten och att banan trafikeras av tåg med stor variation i hastighet har restiderna successivt blivit längre. Punktligheten är låg, efterfrågan på utökad trafik kan inte mötas och tid i spår för underhåll är knapp. Belastningen kommer att öka ytterligare genom aviserade önskemål om mer regionaltrafik under högrafiktimmarna, och fler gods- och fjärrtåg. En utbyggnad med två nya spår på Södra stambanan mellan Hässleholm och Lund är därför nödvändigt för att säkra robusthet och kapacitet för en ökande gods- och persontrafik genom Södra Sverige samt över Öresundsbron.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2023-05-15	2021-2	Underlagskalkyl (endast vid ÅVS/Funktionsutredning)	26217	7865	32057	9617

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	11	26907

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad gods	Underhållskostnaden ökar, vilket ger ett negativt nuvärde (beräknat i BANSEK). Effekt till följd av tillkommande järnvägsanläggning.	-724
Underhållskostnad trafikberoende järnväg	Den trafikberoende underhållskostnaden för järnväg ökar till följd av två nya spår och ökad tågtrafikering. Detta ger ett negativt nuvärde.	-213
Underhållskostnad trafikberoende järnväg gods	Den trafikberoende underhållskostnaden för järnväg-gods ökar, vilket ger ett negativt nuvärde (BANSEK). Effekt till följd av tillkommande järnvägsanläggning och ökad trafikering.	-27
Underhållskostnad trafikberoende väg	På grund av att det sker en överflytt från bil till tåg så minskar den trafikberoende underhållskostnaden för vägtrafiken.	42

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Underhållskostnad trafikberoende väg gods	Underhållskostnad trafikberoende väg gods (beräknat i BANSEK). På grund av att det sker en överflytt av gods från väg till järnväg så minskar den trafikberoende underhållskostnaden för gods.	40
---	--	----

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Reinvesteringskostnad	Reinvestering beräknat i BANSEK. Negativt nuvärde på grund av tillkommande infrastruktur.	-519

Planeringsläge

Det namngivna objektet Hässleholm–Lund, del av nya stambanor, vilket har avslutats i och med tidigare regeringsbeslut (I2022/02419), utgår ur den nationella planen. Regeringsbeslut 23 oktober 2023 anger att ett nytt objekt Hässleholm–Lund, två nya spår, tas in i den innevarande nationella transportinfrastrukturplanen 2022–2033. SEB tas fram som underlag till Nationell transportinfrastrukturplan 2026–2037.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos persontrafik	Nytt JA
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
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	2039
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	11
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Sampers/Samkalk
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-09-05

Namn	Tillväxttal
Väg Gods (Pby, Lbu, Lbs) period 2019-2045, % per år	1,3
godstrafik på järnväg period 2045-2065 % per år	0,54
Väg Personbil (Pb) period 2019-2045, % per år	1,1
Väg Gods (Pby, Lbu, Lbs) period 2045-2065, % per år	0,74
Kollektivtrafik period 2019-2045, % per år	1,5
godstrafik på järnväg period t o m 2045 % per år	0,97
Väg Personbil (Pb) period 2045-2065, % per år	0,83
Kollektivtrafik period 2045-2065, % per år	1,4

Kommentar: Byggtid beräknad enligt underlag i ASEK 8. Godseffekter för objektet är beräknade separat, och inlagda i denna SEB. Godseffekterna har beräknats i Bansek gods 2024.2 och Bansek 2024.5.

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

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
26907 mnkr	1401 mnkr	6177 mnkr	-22132 mnkr	-0,78

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	37670	1401	4024	-35047	-0,90
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	26907	1415	8480	-19842	-0,70
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	26907	1398	3738	-24567	-0,87
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	26907	1401	6908	-21400	-0,76
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	26907	1401	6171	-22138	-0,78
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	26907	1401	6183	-22126	-0,78
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	26907	1401	6203	-22105	-0,78
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	26907	1401	6191	-22117	-0,78
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	26907	1401	6162	-22146	-0,78

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		

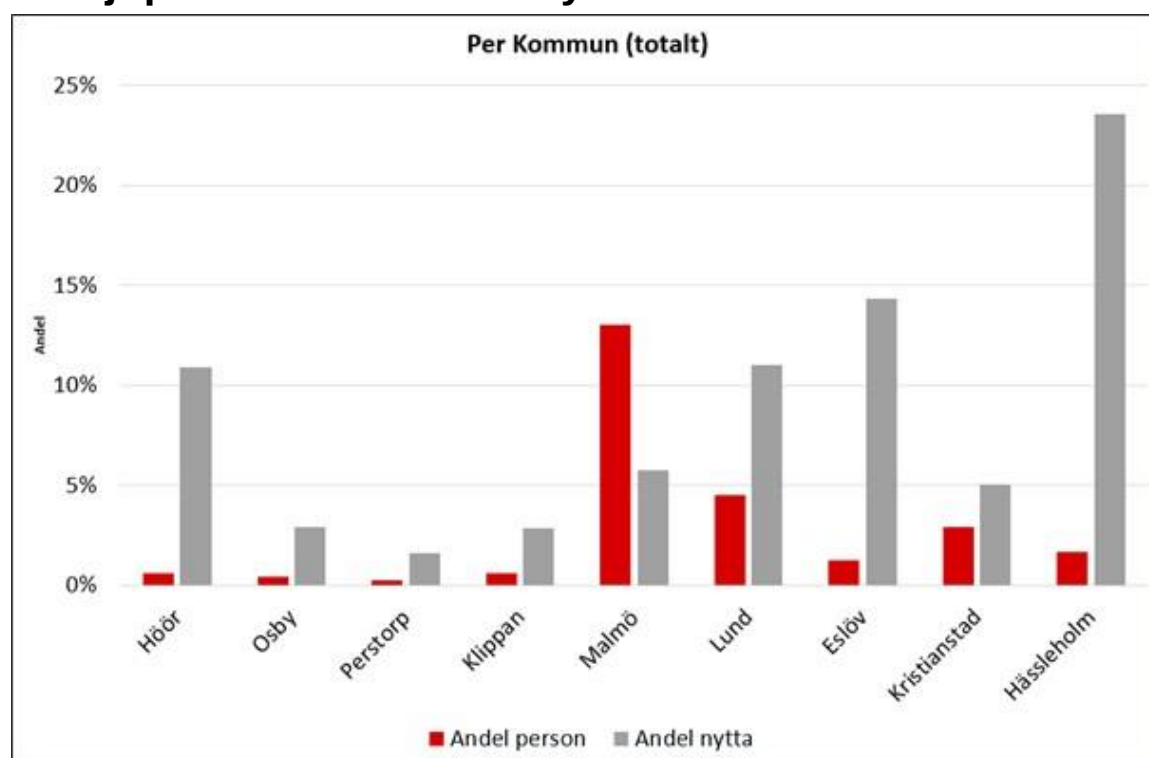
Kommentar: Åtgärden samverkar med utbyggnaden av Fehmarnbältförbindelsen men även med övriga åtgärder som ökar trafikeringen på Södra stambanan i aktuell plan, bland annat förbigångsspår Hässleholm norra (JSY2206) och Slätthult (JSY2217) samt åtgärder i Malmönoden (planskild

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

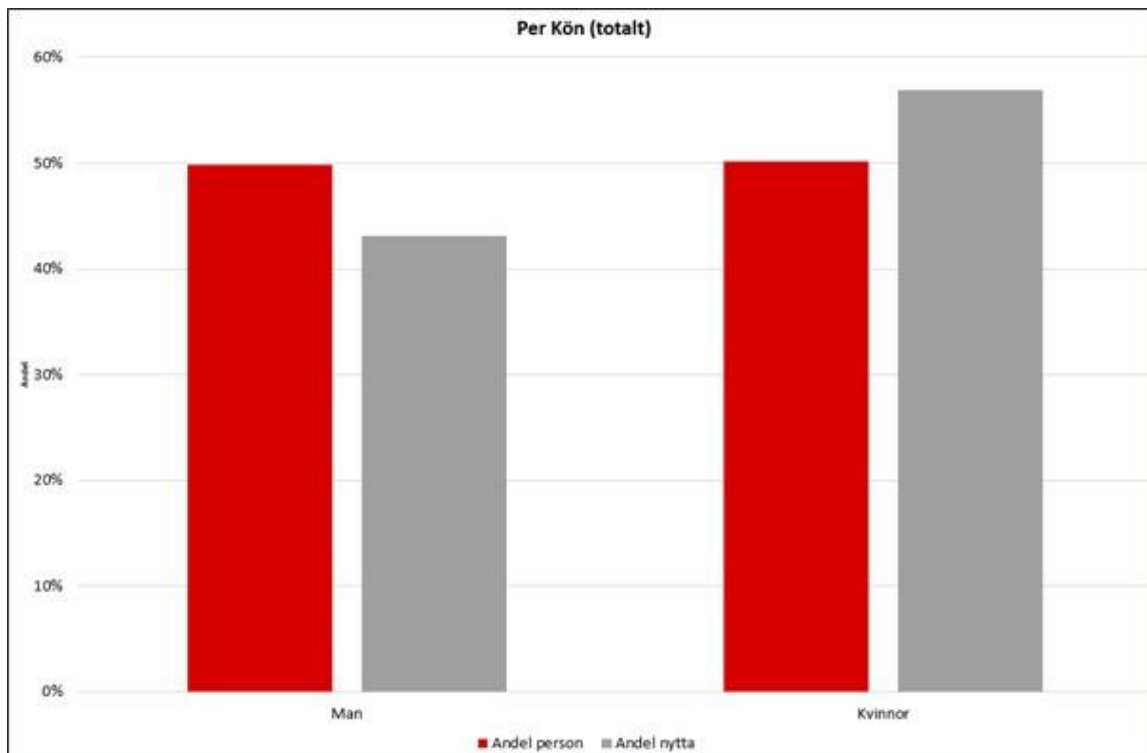
spårkorsning, plattformsspår och dubbelspår Malmö C-Östervärn). Det tas även fram SEB:ar för bland annat följande förbigångsspår Boxholm (JSYR2603), Vikingstad (JSYR2604), Mölleryd (JSOR2601), Blädinge (JSOR2602), Grevaryd (JSOR2603) och Moheda (JSOR2604) samt dubbelspår Attarp-Kristianstad (JSOR2611), som är nya kandidater i Nationell plan för infrastrukturen 2026-2037.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys



Fördelningsanalys kommun där endast kommuner som får minst 1% av nyttan visas.



Fördelningsanalys kön

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	SEK-importkälla
10	Kapacitetscenters effektbedömning
11	Beräkning energianvändning
12	arbets PM
13	Network_builds
14	Bansek
2	Investeringskostnad omräkning
3	Fördelningsanalys
4	SEK KA Låg
5	SEK KA Hög
6	SEK KA Tid
7	Arbets-PM Bansek
8	Nyttor och utgifter KA
9	Klimatkalkyl

SEB Id för denna SEB: 9206b8ab-a1b4-431d-b29a-48bc0fb80e61

Objektnummer: JSY1825a, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Bårström Jack, PLSörsa, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21



Samlad effektbedömning

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

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning