

Samlad effektbedömning

Hässleholm, kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår,
JSY2206



Objektnummer: JSY2206, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Ek Nilsson Helen, PLSörv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-12



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-05-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Ek Nilsson Helen, PLSörv

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 kommun.

Nuläge och brister

Trafiken på Södra stambanan består av både person- och godståg som kan vara nationella, regionala och lokala. Detta leder till många tågtyper med stora hastighetsskillnader och olika behov för resandeutbyte. Sträckan Hässleholm-Älmhult-Alvesta har betydande kapacitetsbrister utifrån en omfattande gods- och persontrafik. Avstånden mellan förbigångsspår för godståg är stora, vilket begränsar möjligheterna till en effektiv tågföring, såväl i konstruktionsläget av tidtabell som i operativt läge.

Beskrivning av åtgärden

Två förbigångsspår vid Rättelöv strax norr om Hässleholm på Södra stambanans vardera sida. Förstärkningsåtgärder på båda sidor av spåren krävs pga. geotekniska förutsättningar.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet är att förbättra kapaciteten och robustheten (med mindre förseningar) för hela Södra stambanan. Då flertalet av tågen är nationella medför föreslagen åtgärd effekter ur ett systemperspektiv.

Investeringskostnad

Kostnaden är 261 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	117 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,40
Ej beräknade effekter	Förbättring
Slutligt bedömd lönsamhet	Lönsam

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 bedöms gynna all spårbunden person- och godstrafik på Södra stambanan, nationell som regional samt vara gynnsam för både kvinnor och män.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har stor positiv påverkan på restider, men kostnader för drift och underhåll ökar med större anläggningsmassa.

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

Samlad effektbedömning tas fram inom åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2026–2037. Åtgärden samverkar med övriga åtgärder som ökar trafikeringen på Södra stambanan, bland annat planerat två nya spår Lund-Hässleholm, förbigångsspår Slätthult (JSY2217). Åtgärden ingår i regeringsbeslut att planera för kapacitetsåtgärder i järnvägssystemet i Skåne. 2023-10-27, TRV 2023/114104. Det tas även fram SEB:ar för bland annat följande förbigångsspår på Södra stambanan: Boxholm (JSYR2603), Vikingstad (JSYR2604), Mölleryd (JSOR2601), Grevaryd (JSOR2603) och Moheda (JSOR2604), som alla är nya kandidater i Nationell plan för infrastrukturen 2026-2037.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningstid persontåg	Nya förbigångsspår förbättrar kapaciteten och minskar därmed förseningarna för persontåg	-1,4 ktim/år	23
Reskostnad persontåg	Åtgärden påverkar ej reskostnad för persontåg	0 mnkr/år	0
Restid	Nya förbigångsspår ger ökad kapacitet och därmed ökad flexibilitet vid tidtabellskonstruktion vilket ger bättre möjlighet att optimera avgångs och ankomsttider. Detta ger positiva effekter för resenärer som får snabbare/bekvämare resa.		Förbättring
Turintervall	Åtgärden påverkar ej turintervall	0 mnkr/år	0
Åktid	Nya förbigångsspår förbättrar kapaciteten och förkortar därmed åktiden för persontåg	-45 ktim/år	214

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningstid godståg	Nya förbigångsspår förbättrar kapaciteten och minskar därmed förseningarna för godståg	0 mnkr/år	0,51
Transportkostnader	Åtgärden förbättrar kapaciteten vilket minskar transportkostnaderna för godstrafiken på järnväg	0,40 mnkr/år	9,7
Transporttid	Nya förbigångsspår förbättrar kapaciteten och minskar transporttiden för godstransporter	0,10 mnkr/år	2,9

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Transporttid	Nya förbigångsspår ger ökad kapacitet och därmed ökad flexibilitet vid tidtabellskonstruktion vilket ger bättre möjlighet att få önskade tåglägen. Detta ger positiva effekter för godstransporter genom snabbare transport.		Förbättring

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Banavgifter persontåg	Minskat kapacitetsutnyttjande leder till ökat resande, och därmed ökade banavgifter för persontransportföretagen.	-0,10 mnkr/år	-2,9
Biljettintäkter	Minskat kapacitetsutnyttjande leder till ökat resande, och därmed ökade biljettintäkter för persontransportföretagen.	8,7 mnkr/år	220
Fordonskostnader persontåg	Minskad restid leder till minskade fordonskostnader	0,40 mnkr/år	20
Moms på biljettintäkter	Minskat kapacitetsutnyttjande leder till ökat resande och därmed mer momsbetalningar.	-0,50 mnkr/år	-12
Omkostnader	Minskat kapacitetsutnyttjande leder till ökat resande, och därmed ökade omkostnader.	-0,50 mnkr/år	-13

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Åtgärden innebär överflyttning från väg till järnväg vilket ger en trafiksäkerhetsvinst	0,20 mnkr/år	4,1

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Ammoniak	Åtgärden påverkar ej utsläpp av ammoniak	0 ton/år	0
Avgaspartiklar	Åtgärden innebär överflyttning från väg till järnväg vilket leder till minskade utsläpp	0 ton/år	0,33
Buller	Åtgärden innebär överflyttning från väg till järnväg vilket leder till minskat buller	0,10 mnkr/år	1,7
Kväveoxider	Åtgärden innebär överflyttning från väg till järnväg vilket leder till minskade utsläpp	-0,10 ton/år	0,17
Slitagepartiklar	Åtgärden innebär överflyttning från väg till järnväg vilket leder till minskade utsläpp	-0,30 ton/år	5,4

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Intrång - människor	Nya förbigångsspår gör intrång i landskapet, men effekten bedöms som försumbar då förbigångsspåren planeras i anslutning till befintlig järnväg		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Förbigångsspåren kan få viss barriäreffekt och hindra djur från att röra sig i sina naturliga habitat och växter från att spridas		Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden medför en minskad användning av motorbränslen, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena		

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	för "Personresor" och "Godstransporter". 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)	-1,54
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-102,43
Energianvändning (kwh/prognosår)	Ej beräknat
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Ej beräknat
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	-2,57
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	5,14

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)	-0,04
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-2,51

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	8,08
---	------

* 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	2581	9,0
Reinvestering per år	20	0,06
Drift och underhåll per år	1,3	0,07

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*
Nya förbigångsspår förbättrar kapaciteten och minskar därmed förseningarna och förkortar åktiden för persontåg	236 mnkr	> 0,81
Nya förbigångsspår ger ökad kapacitet och därmed ökad flexibilitet vid tidtabellskonstruktion vilket ger bättre möjlighet att optimera avgångs och ankomsttider. Detta ger positiva effekter för resenärer som får snabbare/bekvämare resa.	>	
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Nya förbigångsspår förbättrar kapaciteten och minskar därmed förseningarna och transportkostnaderna för godståg	13 mnkr	> 0,04
Nya förbigångsspår ger ökad kapacitet och därmed ökad flexibilitet vid tidtabellskonstruktion vilket ger bättre möjlighet att få önskade tåglägen. Detta ger positiva effekter för godstransporter genom snabbare transport.	>	
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Minskat kapacitetsutnyttjande leder till ökat resande vilket ökar biljettintäkterna samtidigt som banavgifter och omkostnader ökar.	211 mnkr	0,72
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Åtgärden innebär överflyttning från väg till järnväg vilket ger en trafiksäkerhetsvinst	4,1 mnkr	0,01
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Åtgärden innebär överflyttning från väg till järnväg vilket leder till minskade utsläpp och buller	7,7 mnkr	0,03
Hälsa:		
Natur- och Kulturmiljö: Nya förbigångsspår gör intrång i landskapet och kan få viss barriäreffekt och hindra djur från att röra sig i sina naturliga habitat och växter från att spridas. Effekten bedöms dock som försumbar då förbigångsspåren planeras i anslutning till befintlig järnväg.	≈ 0	0
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportoperatörer"		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
Ökat resande leder ökad moms på biljettintäkter samtidigt som överflyttningen från väg minskar skatteintäkterna för vägtrafik	-6,1 mnkr

Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-57 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	409 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,4

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	235 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	31 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	26 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	292 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	117 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,40
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Den samhällsekonomiska kalkylen visar ett tydligt positivt resultat och de ej monetärt värderade effekterna bedöms sammantaget som positiva. Även om de beräknade effekterna bedöms vara något överskattade till följd av metodproblem, bedöms de samlade nyttorna fortsatt överstiga kostnaderna. Samtliga genomförda känslighetsanalyser indikerar positiva resultat, men för känslighetsanalysen med högre investeringskostnad är NNK mindre än 0,1.

Att de beräknade effekterna för persontrafiken bedöms vara något överskattade beror på att den metod som nyttjas för att beräkna de kapacitetsvinster som uppstår till följd av förbigångsspåren, fördelar ut dessa kapacitetsvinster på samtliga tåg. Då persontrafiken dominerar på den aktuella linjedelen erhåller de således störst nytta. Med tanke på förbigångsspårets påverkan på närliggande bangård i Älmhult, vilken inte alls värderas, samt att sträckan Hässleholm – Alvesta både har högst kapacitetsutnyttjande på Södra stambanan, samt är den dimensionerande sträckan för majoriteten av godstrafiken Sverige – Kontinenten, bedöms detta kompensera för bristerna i metoden, med resultatet att den samlade bedömningen är att föreslagen åtgärd är lönsam.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Nyttorna för persontrafiken bedöms vara något överskattade. Det beror på att den metod som används för att räkna fram dessa ger restidsvinster för samtliga tåg medan åtgärden främst syftar till tidsvinster för godståg.

Ej beräknade effekter:

Ökad flexibilitet vid tidtabellskonstruktion ger bättre möjlighet att optimera avgångs och ankomsttider, vilket ger positiva effekter för resenärer/godstransporter genom snabbare transport/resa. Då förbigångsspåren planeras i anslutning till befintlig järnväg bedöms effekten på naturmiljön försumbar.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden samverkar med övriga åtgärder som ökar trafikeringen på Södra stambanan i aktuell plan, bland annat två nya spår Lund-Hässleholm respektive Slätthult (JSY2217). Det tas även fram SEB:ar för bland annat följande förbigångsspår Boxholm (JSYR2603), Vikingstad (JSYR2604), Mölleryd (JSOR 1601), Blädinge (JSOR2602), Grevaryd (JSOR2603) och Moheda (JSOR2604), som är nya kandidater i Nationell plan för infrastrukturen 2026-2037. Det finns även kopplingar till ny kandidat i palm Attarp-Kristianstad (JSOR2611) samt Fehrmanbältförbindelsen och utbyggnaden av ERTMS.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden bedöms gynna all spårbunden person- och godstrafik på Södra stambanan, nationell som regional samt vara gynnsam för både kvinnor och män.

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

Två nya förbigångsspår minskar kapacitetsutnyttjandet. Det innebär att de förseningar som uppkommer kan hanteras bättre och att risken för att följdörseningar minskar. Dessutom bidrar nya förbigångsspår till att tidtabellsläggningen blir flexiblare och bättre kan anpassas efter resenärernas önskemål samt minimera störningar

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Nya förbigångsspår minskar kapacitetsutnyttjandet. Det innebär att de förseningar som uppkommer kan hanteras bättre och att risken för att följdörseningar minskar. Åtgärden bedöms öka framkomligheten för godstransporterna och därmed tillförlitlighet.

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden förändrar inte åtkomsten för funktionshindrade, men möjliggör ökad tillgänglighet för alla.

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

Åtgärden förändrar inte möjligheten för barn att använda transportsystemet, eller att gå eller cykla på egen hand.

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.

När tågtrafiken blir attraktivare antas viss överflyttning från vägtrafiken. Järnvägstrafik är generellt sett trafiksäkrare än biltrafik.

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

Överflyttning från vägtrafik till järnväg kan bidra till minskade 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

Viss överflyttning från bil till tåg kan antas ske vilket skapar något mindre utsläpp av kväveoxid och slitagepartiklar.

Buller och vibrationer

Få byggnader finns i närheten av influensområdet, får utredas vidare.

Landskap

Förbigångsspår anläggs i anslutning till befintlig bana varför landskapets karaktär inte påverkas.

Vatten

Inga vattenskyddsområden finns i närheten av förbigångsspåren.

Material och kemiska produkter

Underlag saknas

Förorenade områden och masshantering

Underlag saknas

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden har stor positiv påverkan på restider, men kostnader för drift och underhåll ökar med större anläggningsmassa.

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)	>1,58
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,04
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0,02773

Objektnummer: JSY2206, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Ek Nilsson Helen, PLSörv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-12

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Hässleholm, kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår
Objekt-id	JSY2206
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Skåne
Kommun	Hässleholm
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Trafiken på Södra stambanan består av både person- och godståg som kan vara nationella, regionala och lokala. Detta leder till många tågtyper med stora hastighetsskillnader och olika behov för resandeutbyte. Sträckan Hässleholm-Älmhult-Alvesta har betydande kapacitetsbrister utifrån en omfattande gods- och persontrafik. Avstånden mellan förbigångsspår för godståg är stora, vilket begränsar möjligheterna till en effektiv tågföring, såväl i konstruktionsläget av tidtabell som i operativt läge.

Med hänsyn till pågående åtgärder i stråket mot kontinenten förväntas efterfrågan på trafikering öka, vilket kommer förvärra framkomlighetsproblemen för både gods- och persontåg. Även planerat dubbelspår Lund-Hässleholm kommer förvärra situationen på Södra stambanan.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Banlängd	Nedspår Osby-Vätteryd 48 km och uppspår Vätteryd-Hästveda 36 km.
Banstandard	Elektrifierat dubbelspår, STH 160-200 km/h
Bantrafik	Trafikering i JA 2045: 46 snabbtåg, 68 Reg/Övr tåg, 28 lokaltåg och 73 godståg per vardagsdygn på sträckan Älmhult-Hässleholm
Banflöde	Banflöde i JA 2045: ca 6,104 miljoner resenärer per år och 9,191 miljoner ton/år på sträckan Älmhult-Hässleholm

Objektnummer: JSY2206, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Ek Nilsson Helen, PLSörv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-12



Samlad effektbedömning

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Beskrivning av åtgärden

Två förbigångsspår vid Rättelöv strax norr om Hässleholm på Södra stambanans vardera sida. Förstärkningsåtgärder på båda sidor av spåren krävs pga. geotekniska förutsättningar.

Båda förbigångsspåren ska dimensioneras för 750 långa tåg med hinderfri längd 780 m. Växelhastighet till/från förbigångsspåren ska vara 80 km/h. Det ska inte finnas några växlar mellan upp- och nedspår. Signalerna på normalhuvudspåret ska vara indragna 100 m vid förbigångsspåren för att uppnå samtidig infart vid enkelspårsdrift Hässleholm-Mosselund. Spåravstånd mellan förbigångsspåren och upp-/nedspår ska vara minst 6 m. Om mittplacerade kontaktledningsstolpar (mellan nytt spår och upp-/nedspår) ska användas krävs 6,2 m spåravstånd.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	25 km från Osby och 23 km från Vätteryd.
Banstandard	Hastighet i växlar till förbigångsspår samt mellan upp- och nedspår ska medge minst 100 km/tim.
Bantrafik	Trafikering i UA 2045: 46 snabbtåg, 68 Reg/Övr tåg, 28 lokaltåg och 73 godståg per vardagsdygn på sträckan Älmhult-Hässleholm
Banflöde	Banflöde i JA 2045: ca 6,136 miljoner resenärer per år och 9,195 miljoner ton/år på sträckan Älmhult-Hässleholm

Syfte och viktigaste effekt

Syftet är att förbättra kapaciteten och robustheten (med mindre förseningar) för hela Södra stambanan. Då flertalet av tågen är nationella medför föreslagen åtgärd effekter ur ett systemperspektiv.

Kostnader

Investeringskostnads kalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-07-17	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	261	78	261	78

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	235

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad trafikberoende järnväg	Högre utnyttjande av anläggningen leder till högre underhållskostnader	-5,0
Underhållskostnad trafikberoende väg	Överflyttning från väg till järnväg leder till lägre underhållskostnader för väg	5,1
Underhållskostnad trafikoberoende	Utökad anläggningsmassa leder till högre underhållskostnad	-26

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Reinvesteringskostnad	Utökad anläggningsmassa leder till högre reinvesteringskostnad	-13
Tillkommande investeringskostnad för signal i BCA	Tillkommande signalkostnad i UA, del av investeringskostnaden.	-18

Planeringsläge

Samlad effektbedömning tas fram inom åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2026–2037. Åtgärden samverkar med övriga åtgärder som ökar trafikeringen på Södra stambanan, bland annat planerat två

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

nya spår Lund-Hässleholm, förbigångsspår Slätthult (JSY2217). Åtgärden ingår i regeringsbeslut att planera för kapacitetsåtgärder i järnvägssystemet i Skåne. 2023-10-27, TRV 2023/114104. Det tas även fram SEB:ar för bland annat följande förbigångsspår på Södra stambanan: Boxholm (JSYR2603), Vikingstad (JSYR2604), Mölleryd (JSOR2601), Grevaryd (JSOR2603) och Moheda (JSOR2604), som alla är nya kandidater i Nationell plan för infrastrukturen 2026-2037.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2024-04-02
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 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	2030
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	2
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Bansek 2024.5
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-08-05

Namn	Tillväxttal
persontrafik på järnväg period t o m 2045	0,01
persontrafik på järnväg period 2045-2065	0,01
godstrafik på järnväg period 2045-2065	0,0054
godstrafik på järnväg period t o m 2045	0,0097

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

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
235 mnkr	57 mnkr	409 mnkr	117 mnkr	0,40

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	329	57	390	4,2	0,01
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	235	57	504	213	0,73
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	235	56	323	32	0,11
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	235	57	414	122	0,42
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	235	57	410	118	0,40
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	235	57	408	116	0,40
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	235	57	412	120	0,41
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	235	57	412	120	0,41
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	235	57	406	114	0,39

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 övriga åtgärder som ökar trafikeringen på Södra stambanan i aktuell plan, bland annat två nya spår Lund-Hässleholm respektive Slätthult (JSY2217). Det tas även fram SEB:ar för bland annat följande förbigångsspår Boxholm (JSYR2603), Vikingstad (JSYR2604),

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Mölleryd (JSOR 1601), Blädinge (JSOR2602), Grevaryd (JSOR2603) och Moheda (JSOR2604), som är nya kandidater i Nationell plan för infrastrukturen 2026-2037. Det finns även kopplingar till ny kandidat i palm Attarp-Kristianstad (JSOR2611) samt Fehrmanbältförbindelsen och utbyggnaden av ERTMS.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
Referens 1 Effektbedömning	Effektbedömning av åtgärden
Referens 2 Indexomräkning	Lathund för indexomräkning av investeringskostnad
Referens 3 Bansek	SEK-importkälla
Referens 4 GKI	Grov kostnadsindikation
Referens 5 Arbets- PM	Arbets-PM Bansek
Referens 6 Klimatkalkyl	Klimatkalkyl
Referens 7 Reinvestering signal	Lathund för indexomräkning av investeringskostnad, signal

SEB Id för denna SEB: 54aa3a65-0d8b-49e2-8249-beee36b24dcb

Objektnummer: JSY2206, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Ek Nilsson Helen, PLSörv, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-12



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-05-28
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Ek Nilsson Helen, PLSörv
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