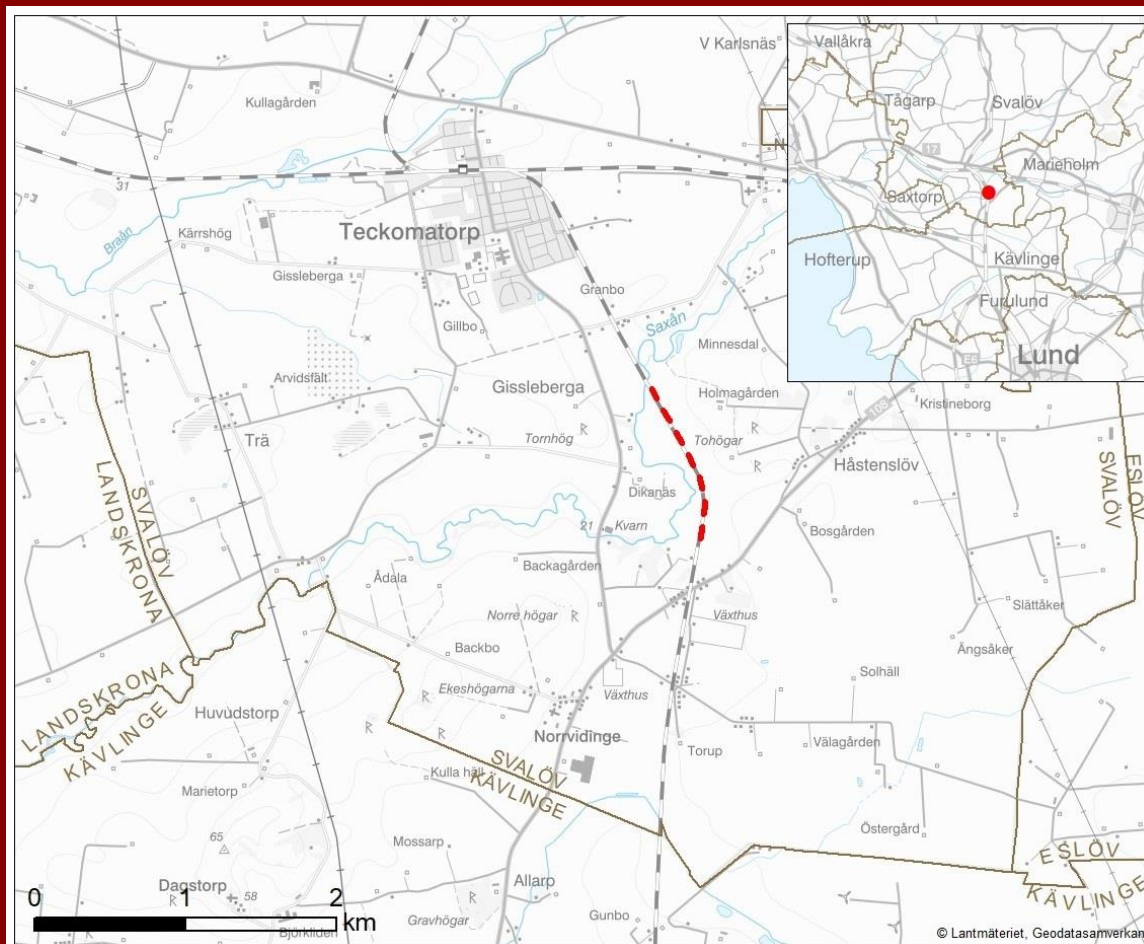


Samlad effektbedömning

Teckomatorp – Kävlinge, mötesspår, JSY2207



Objektnummer: JSY2207, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Ottosson Linn, PLSöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-05



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-06-19

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Ottosson Linn, PLSöri

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):

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

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

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 Svalöv kommun.

Nuläge och brister

Godsstråket genom Skåne är en enkelspårig bana som går mellan Ängelholm och Arlöv, vidare till Trelleborg. Stråket trafikerades länge enbart av godståg men har idag persontrafik på merparten av sträckorna. Utvecklingen av persontågtrafik har gjort att godstrafiken fått längre gångtider och har svårt att ta sig fram under vissa tider. De längsta sträckorna som godståg framförs utan mötesmöjlighet för långa tåg på detta godsstråk, är mellan Ängelholm och Billesholm och mellan Svalöv och Stävie.

Beskrivning av åtgärden

Nytt mötesspår för 750 m långa tåg vid Håstenslöv mellan Teckomatorp och Kävlinge. Två 1:15 växlar. Kontaktledningsanläggning till mötesspår. Inlösen av jordbruksmark och servitut för serviceväg och teknikhusytor.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är att skapa ökad kapacitet och robusthet på Godsstråket genom Skåne och ökar möjligheterna att leda om trafiken på Södra stambanan.

Investeringskostnad

Kostnaden är 84 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	-16 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,15
Ej beräknade effekter	Förbättring
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

Åtgärden gynnar i huvudsak godstrafik (genom minskad transport- och förseningstid), men också tågresenärer (genom minskad res- och förseningstid) och persontransportföretag (genom ökade biljettintäkter).

Funktionsmål och hänsynsmål

Förbättrad kapacitet leder till kortare transporttider och minskade förseningar för godstrafiken. Åtgärden ökar möjligheterna att leda om trafik på Södra stambanan vid planerad fyrspårsutbyggnad. Effekter för natur- och kulturmiljön bedöms som försumbara. 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

Åtgärden ingår i regeringsbeslut att planera för kapacitetsåtgärder i järnvägssystemet i Skåne. 2023-10-27, TRV 2023/114104. Samlad effektbedömning tas fram inom åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2026–2037. Åtgärden samverkar med trimningsåtgärd Ängelholm-Åstorp, mellanblocksignaler och trimningsåtgärd Teckomatorp-Kävlinge, hastighetshöjning.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningstid persontåg	Mötesstationen förbättrar kapaciteten på sträckan och därigenom minskar förseningarna.	-0,50 ktim/år	7,0
Reskostnad persontåg	Ingen effekt för reskostnad persontåg	0 mnkr/år	0
Restid	Åtgärden är en förutsättning för omledning av Södra stambanan vid den planerade fyrspårutbyggnaden Hässleholm-Lund samt vid avstängningar för drift och underhåll.		Förbättring
Turintervall	Ingen effekt för turintervall	0 mnkr/år	0
Åktid	Mötesspåret förbättrar kapaciteten på sträckan för persontrafiken med förbättrade restider som följd.	-3,3 ktim/år	11

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningstid godståg	Förseningstiden minskar med ökad kapacitet.	1,3 mnkr/år	31
Transportkostnader	Tidsvinsten leder till minskade transportkostnader exempelvis för personalkostnader och drivmedel.	1,5 mnkr/år	37
Transporttid	Åtgärden är en förutsättning för omledning av Södra stambanan vid den planerade fyrspårutbyggnaden Hässleholm-Lund samt vid avstängningar för drift och underhåll.		Förbättring

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Transporttid	En liten minskning av transporttiden på grund av den ökade kapaciteten på sträckan.	0 mnkr/år	0,52

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Banavgifter persontåg	Ingen påverkan på banavgifterna	0 mnkr/år	0
Biljettintäkter	Ökade intäkter pga ökat resande.	0,40 mnkr/år	9,2
Fordonskostnader persontåg	Minskad restid leder till minskade fordonskostnader.	0,20 mnkr/år	4,3
Moms på biljettintäkter	Mer momsbetalningar pga ökat resande	0 mnkr/år	-0,52
Omkostnader	Marginell påverkan på persontransportföretagens omkostnader	0 mnkr/år	-0,37

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Åtgärden innebär överflyttning från väg till järnväg vilket ger en trafiksäkerhetsvinst.	0,50 mnkr/år	13

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Ammoniak	Ingen effekt på halterna av ammoniak	0 ton/år	0

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Åtgärden innebär överflyttning från väg till järnväg vilket leder till minskade utsläpp.	0 ton/år	0,07
Buller	Åtgärden innebär överflyttning från väg till järnväg vilket leder till minskat buller.	0,10 mnkr/år	4,0
Kväveoxider	Åtgärden innebär överflyttning från väg till järnväg vilket leder till minskade utsläpp.	-0,20 ton/år	0,16
Slitagepartiklar	Åtgärden innebär överflyttning från väg till järnväg vilket leder till minskade utsläpp.	-0,30 ton/år	3,3

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	Jordbruksmark behöver tas i anspråk för mötesspåret i anslutning till befintlig spår/barriär, vilket kompenseras av fastinghetsinlösen. Mötesspåret kan få viss barriäreffekt och hindra djur från att röra sig i sina naturliga habitat och växter från att spridas, vilket minimeras av faunapassagen.		Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Överflyttning från väg till järnväg medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag". Se avsnittet		

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	"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)	-0,09
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-376,65
Energianvändning (kwh/prognosår)	Ej beräknat
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Ej beräknat
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	-0,14
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	0,28

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-evivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	-0,37
Prognosår (kton)	-0,10
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-4,59

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	14,44
---	-------

* 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	4718	16
Reinvestering per år	36	0,10
Drift och underhåll per år	2,4	0,13

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*
Restidsvinster och minskade förseningar på grund av att kapaciteten förbättras.	18 mnkr	> 0,16
Omledning av trafik på Södra stambanan vid planerad fyrspårutbyggnad Hässleholm-Lund samt vid banavstängningar för drift och underhåll.	>	
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Förbättrad kapacitet leder till kortare transporttider och minskade förseningar för godstrafiken.	69 mnkr	> 0,61
Omledning av trafik på Södra stambanan vid planerad fyrspårutbyggnad Hässleholm-Lund samt vid banavstängningar för drift och underhåll.	>	
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
De positiva nyttorna består till störst del av ökade biljettintäkter och minskade fordonskostnader för persontransportföretagen.	13 mnkr	0,11
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Åtgärden innebär överflyttning från väg till järnväg vilket ger en trafiksäkerhetsvinst.	13 mnkr	0,11
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 minskat buller.	7,5 mnkr	0,07
Hälsa:		
Natur- och Kulturmiljö: Mötespåret kan få viss barriäreffekt och hindra djur från att röra sig i sina naturliga habitat och växter från att spridas.	≈ 0	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag".		
Övriga effekter	Nuvärde	
	mnkr	

Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
Minskade skatteintäkter för drivmedelsskatt pga överflyttning från lastbilstrafik till godstågstrafik. Ökade intäkter för moms på biljettintäkter.	-2,5 mnkr
Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-21 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	96 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	0,9

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	76 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	29 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	7,6 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	113 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-16 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,15
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Nära noll

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Den sammanvägda bedömningen är att åtgärden är nära noll. De ej prissatta effekterna bedöms vara förbättringar som kan väga upp för den negativa nettonuvärdeskvoten på -0,15. Genomförda känslighetsanalyser visar på negativa nettonuvärden, varav två känslighetsanalyser är nära noll.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Omledning av trafik för både JA och UA (pga banavstängning under basåret). Kapacitetscenter har genomfört en tidtabellsanalys för att bedöma godstrafikens förseningstidsvinst. Kalkylen i Bansek fångar de huvudsakliga effekterna.

Ej beräknade effekter:

Åtgärden är en förutsättning och mycket viktig omledningsväg till Södra stambanan vid fyrspårutbyggnad Hässleholm-Lund samt vid drift och underhåll.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden samverkar med fyrspårutbyggnaden för Hässleholm-Lund (JSY1825a), trimningsåtgärd Ängelholm-Åstorp, mellanblocksignaler och trimningsåtgärd Teckomatorp-Kävlinge, hastighetshöjning samt utbyggnaden av ERTMS och Fehmarbält-förbindelsen.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar i huvudsak godstrafik (genom minskad transport- och förseningstid), men också tågresenärer (genom minskad res- och förseningstid) och persontransportföretag (genom ökade biljettintäkter).

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

Positivt bidrag: Åtgärden minskar förseningstiden, vilket ökar tillförlitligheten.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Positivt bidrag: Åtgärden minskar förseningstid för gods, vilket ökar tillförlitligheten.

Funktionshindrades tillgänglighet

Inget bidrag.

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

Inget bidrag.

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.

Positivt bidrag: Genom överflyttning från väg till järnväg ökar trafiksäkerheten.

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

Positivt bidrag: Genom överflyttning från väg till järnväg minskar klimatutsläppen.

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

Positivt bidrag. Genom överflyttning från väg till järnväg minskar utsläppen.

Buller och vibrationer

Inget bidrag.

Landskap

Inget bidrag: Landskapsbilden kommer inte att förändras nämnvärt då verksamhetsområdet för ett blivande mötesspår anläggs längs med idag befintlig järnväg.

Vatten

Inget bidrag: Inga vattenskyddsområden finns i närheten.

Material och kemiska produkter

Kunskapsunderlag saknas.

Förorenade områden och masshantering

Inget bidrag: Inget potentiellt förorenat område ligger i närheten av järnvägen som berörs av åtgärden.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive måkonflikter och målsynergier

Förbättrad kapacitet leder till kortare transporttider och minskade förseningar för godstrafiken. Åtgärden ökar möjligheterna att leda om trafik på Södra stambanan vid planerad fyrspårsutbyggnad. Effekter för natur- och kulturmiljön bedöms som försumbara.

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)	>0,88
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,18
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0,12819

Objektnummer: JSY2207 Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Ottosson Linn, PLSöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-05



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

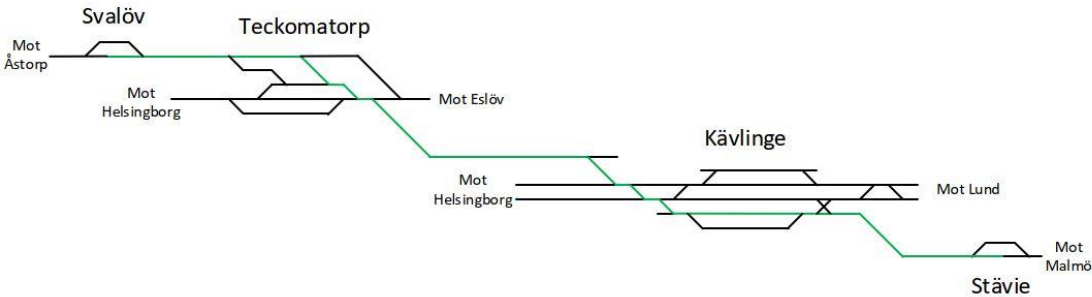
Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Teckomatorp – Kävlinge, mötesspår
Objekt-id	JSY2207
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Skåne
Kommun	Svalöv
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Godsstråket genom Skåne är en enkelspårig bana som går mellan Ängelholm och Arlöv, vidare till Trelleborg. Stråket trafikerades länge enbart av godståg men har idag persontrafik på merparten av sträckorna. Utvecklingen av persontågtrafik har gjort att godstrafiken fått längre gångtider och har svårt att ta sig fram under vissa tider. De längsta sträckorna som godståg framförs utan mötesmöjlighet för långa tåg på detta godsstråk, är mellan Ängelholm och Billesholm och mellan Svalöv och Stävie.

Sträckan Svalöv-Stävie dimensionerar kapaciteten för Godsstråket genom Skåne. På km 271+009 finns idag en mellanblocksignal.



Schematisk skiss över sträckan Svalöv – Stävie på Godsstråket genom Skåne

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Objektnummer: JSY2207 Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Ottosson Linn, PLSöri, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-05



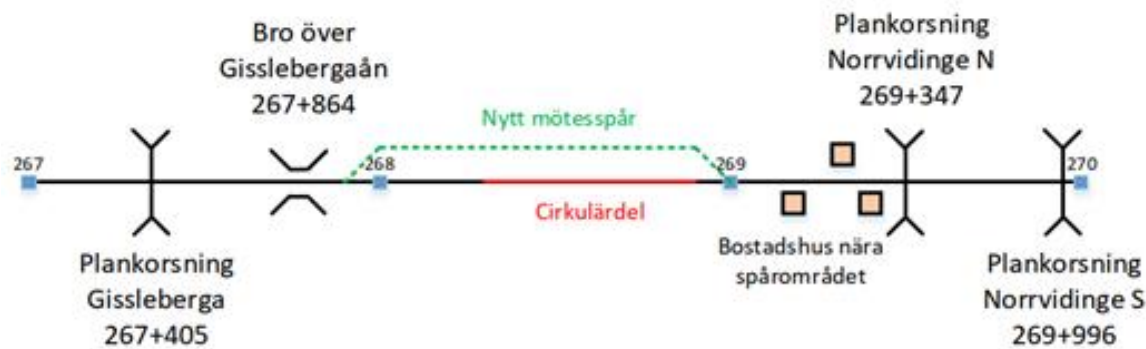
Samlad effektbedömning

Banlängd	21 km mellan Svalöv och Stävie
Banstandard	Elektrifierat enkelspår
Bantrafik	Trafikering enligt Basprognos 2045: 38 lokaltåg och 14 godståg på sträckan Teckomatorp-Kävlinge 38 lokaltåg och 19 godtåg i JA.
Banflöde	Banflöde i JA 2045: Persontrafik: 0,688 miljoner resenärer per år. Godstrafik: 2,255 miljoner nettoton per år (1709 miljoner netton i Basprognosen).

Beskrivning av åtgärden

Nytt mötesspår för 750 m långa tåg vid Håstenslöv mellan Teckomatorp och Kävlinge. Två 1:15 växlar. Kontaktledningsanläggning till mötesspår. Inlösen av jordbruksmark och servitut för serviceväg och teknikhusytor.

Samtidig infart för 750 meter långa tåg med 100 meter skyddsavstånd (40-övervakning).
Växelhastighet ska vara minst 80 km/tim.



Skiss mötesspår Teckomatorp-Kävlinge

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	Nytt spår 1,1 km, ca 8,5 km från Svalöv och ca 11,5 km från Stävie.
Banstandard	Elektrifierat mötesspår
Bantrafik	Trafikering i UA 2045: 38 och 19 godståg per vardagsdygn
Banflöde	Banflöde i UA 2045: ca 0,700 miljoner resenärer per år samt 2 271 miljoner ton gods per år

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är att skapa ökad kapacitet och robusthet på Godsstråket genom Skåne och ökar möjligheterna att leda om trafiken på Södra stambanan.

Ett mötesspår för långa tåg placerat mellan Teckomatorp och Kävlinge ger en jämn fördelning av mötesmöjligheterna på Godsstråket genom Skåne. Åtgärden gynnar i huvudsak godstrafiken eftersom transport- och förseningstiden minskar. Dock möjliggörs även ökad persontrafik med kortare restider som följd. Sammantaget bidrar åtgärden till regeringens mål att underlätta för arbetspendling och godstrafik och därigenom stärka jobb och tillväxt samt främja Sveriges konkurrenskraft.

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)
2024-03-26	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	84	25	84	25

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	76

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad trafikberoende järnväg	Ökad underhållskostnad för järnväg. pga överflyttning från väg till järnväg.	-6,9
Underhållskostnad trafikberoende väg	Minskad underhållskostnad för väg pga överflyttning från väg till järnväg.	11
Underhållskostnad trafikoberoende	Ökade underhållskostnader pga ökad anläggningsmassa.	-11

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Reinvesteringso stnad	Reinvesteringskostnad under kalkylperioden pga förändrad anläggningsmassa.	-5,9

Tillkommande investeringskostnad för signal i BCA	Tillkommande signalkostnad i UA, del av investeringskostnaden	-23
---	---	-----

Planeringsläge

Åtgärden ingår i regeringsbeslut att planera för kapacitetsåtgärder i järnvägssystemet i Skåne. 2023-10-27, TRV 2023/114104. Samlad effektbedömning tas fram inom åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2026–2037. Åtgärden samverkar med trimningsåtgärd Ängelholm-Åstorp, mellanblocksignaler och trimningsåtgärd Teckomatorp-Kävlinge, hastighetshöjning.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2024-04-02
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 2024-04-02
Avvikelse från prognos godstrafik	Ja
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	2025-04-28

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

Kommentar: Under basåret 2019 var Lommabanan (Kävlinge-Arlöv) avstängd för trafik, vilket resulterade att tågen leddes om till sträckorna Teckomatorp-Eslöv-Lund-Malmö respektive Malmö-Lund-Kävlinge-Teckomatorp. Denna omledning finns även med i Basprognosåret. För att bättre spegla hur godstrafiken brukar köras har 5/7 godståg mellan Teckomatorp och Eslöv letts om till Teckomatorp-Kävlinge i både JA och UA.

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: JSY2207 Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Ottosson Linn, PLSöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-05



Samlad effektbedömning

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
76 mnkr	37 mnkr	96 mnkr	-16 mnkr	-0,15

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	106	37	90	-53	-0,37
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	76	37	110	-2,4	-0,02
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	76	37	82	-31	-0,27
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	76	37	98	-15	-0,13
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	76	37	100	-13	-0,12
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	76	37	93	-20	-0,17
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	76	37	102	-11	-0,09
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	76	37	98	-15	-0,13
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	76	37	95	-18	-0,16

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 fyrspårsutbyggnaden för Hässleholm-Lund (JSY1825a), trimningsåtgärd Ängelholm-Åstorp, mellanblocksignaler och trimningsåtgärd Teckomatorp-Kävlinge, hastighetshöjning samt utbyggnaden av ERTMS och Fehmarbält-förbindelsen.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
AKK	GKI
Arbets-PM	Arbets-PM för Bansek
Huvud- och känslighetsanalys - nyckeltal	Tillkommande investeringskostnad för signal i BCA
Huvudanalys - effektbedömning	Kapacitetscenters effektbedömning
Huvudanalys Bansek	SEK-importkälla
Huvudanalys Bansek	Bansek för huvudanalysen
Indexomräkning	Indexomräkning
Klimatkalkyl	Klimatkalkyl
Känslighetsanalys Bansek	Bansek för känslighetsanalysen enligt Basprognosen
Känslighetsanalys för Basprognosen	Kapacitetscenters effektbedömning för känslighetsanalys med basprognos
Bansek Gods	

Objektnummer: JSY2207 Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Ottosson Linn, PLSöri, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-05



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-06-19
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Ottosson Linn, PLSöri
Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1
Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00