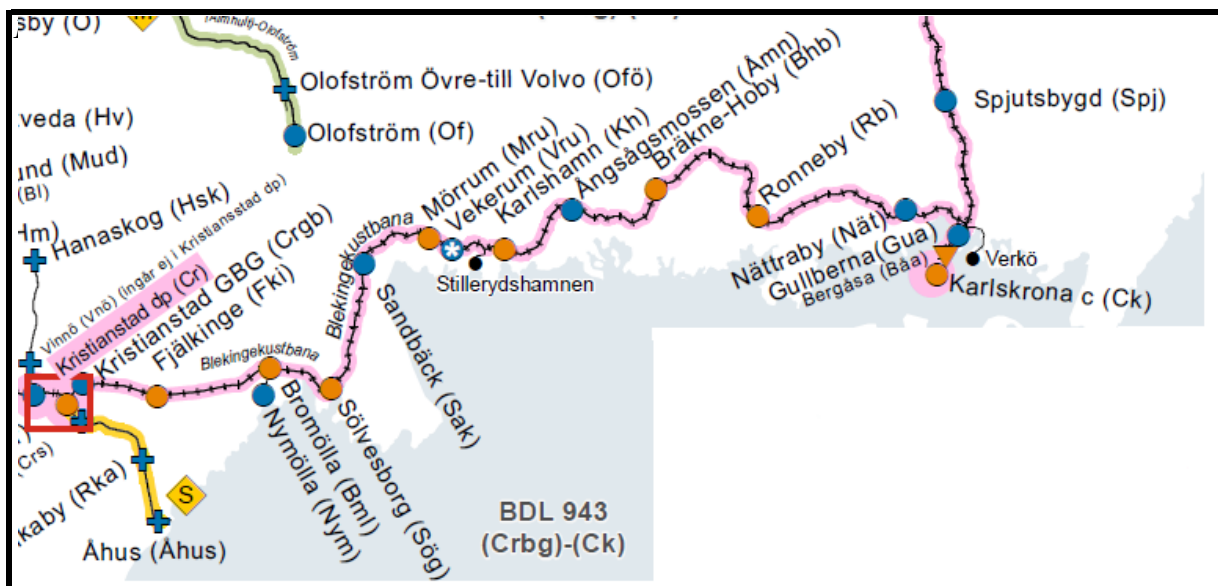


Blekinge kustbana. Mötespår och hastighetshöjning (Ettapp1), JSY1801

1. Beskrivning av åtgärden



Nuläge och brister: Blekinge kustbana är drygt 130 km och stråket är mycket viktig för sin koppling till Södra stambanan med anslutning till Malmö- och Köpenhamnsregionen och Stockholm. Sedan den stora upprustningen på 90-talet har trafiken ökat från 200 000 till att snart överstiga 2 000 000 resor/år. Restiderna på banan är långa i förhållande till avståndet på grund av att banan är mycket kurvig på stora delar av sträckan. Det är idag svårt att erbjuda attraktivare tidtabeller med kortare restider mot Malmöregionen.

Åtgärdens syfte: Att minska restiden och öka robustheten och förbättra återställningsförmågan på Blekinge Kustbana. Föreslagna åtgärder ska prövas i Nationell plan 2018-2029.

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 98,85 mnkr i prisnivå 2015-06.

Ny mötesstation Kallinge, växelbyten för högre växelhastigheter i bromölla och Nättraby, rälsförhöjning på sträckan Nättraby-Karlskrona, enklare trimningsåtgärder i Sölvesborg, Karlshamn och Kristianstad (skyddsräcke, aktivt spårval, signalåtgärder, justering av plankorsning)

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
-5		Försumbart		Försumbart		Osäker lönsamhet

Tabell 2 Effekter som ingår i den samhällsekonomiska analysen - sammanfattning

Effekter som har värderats i kalkylen				
	Exempel på effekter år 2040	Nuvärde (mnkr)	Diagram	
Resenärer	Restid: -31,9 kptim/år	111		
Godstransporter	Restid gods: -0,2 kptim/år	2		
Persontransp.företag	Biljettintekter: 2,2 mnkr/år	63		
Trafiksäkerhet	Dödade och svårt skadade: -0,03 DSS/år	-13		
Klimat	CO2-utsläpp: -0,101 kton/år	5		
Hälsa	Utsläpp av luftföroreningar	1		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	DoU-kostnad: -1,2 mnkr/år	-38		
SamEk Inv.	Annuitetskostnad: 6 mnkr/år	-135		
Nettonuvärde		-5		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK-i=	-0,03	Informationsvärde NNK =	HÖG	
		NNK-i _{KA} *=	#####	
		NNK-idu=	-0,03	
Effekter som inte har värderats i kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt		Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning
Miljö	Klimat	Försumbart	Försumbart	Ökade utsläpp enligt klimatkalkylen
	Hälsa	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Landskap	Ingen effekt		Ingen effekt
Övrigt	Resenärer	Försumbart	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Godstransporter	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Persontransportföretag	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Trafiksäkerhet	Försumbart		Ökad säkerhet vid underhållsarbete i Kristianstad
	Övrigt	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde			Försumbart	Ej angett

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

För- delnings- aspekt	Kön: restid, res-kostn, restidsos äkerhet	Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ nter- nationellt	Län	Kommun	Trafi- kanter, trans- porter, externt berörda	Närings- gren	Trafikslag	Ålders- grupp	Åtgärds- specifik för- delnings aspekt
Störst nytta/ fördel	Neutralt	Regionalt	Blekinge	Karlskrona, Ronneby, Karlshamn	Resenärer	Neutral	Spår	Vuxna: 18-65 år	Ej relevant
(störst) negativ nytta/ nackdel	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutral	Buss	Neutralt	Ej relevant

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

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

Målkonflikter

Inga målkonflikter

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning

Åtgärden bidrar till långsiktig hållbarhet. Genom överflyttning från väg- till järnvägstrafik bidrar åtgärden till ekologisk hållbarhet, vilket minskat utsläppen. Den bidrar till ekonomisk hållbarhet genom att öka antal resor med kollektivtrafiken, lösamheten är dock osäker. Då tillgängligheten ökar för alla bidrar den till den sociala hållbarhete.

1. Beskrivning av åtgärden

1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

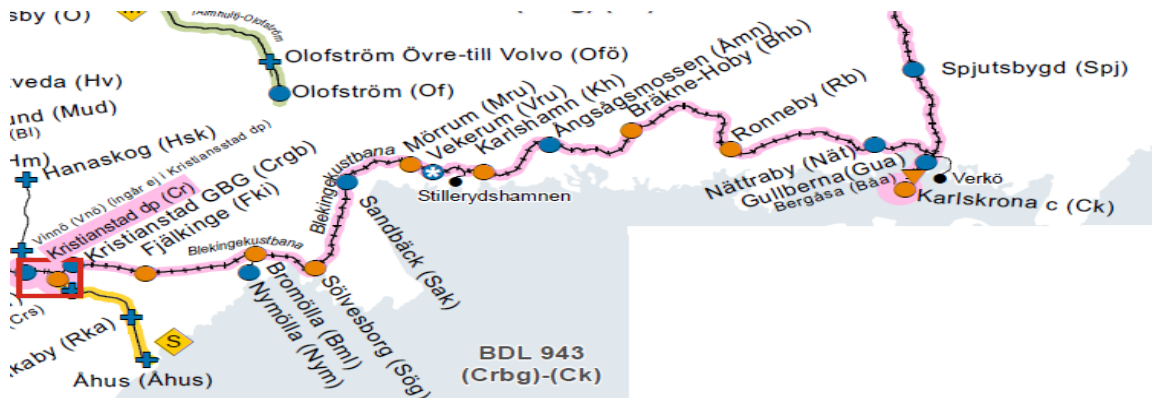
Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Blekinge kustbana. Mötesspår och hastighetshöjning (Ettapp1)	
Ärendenummer	TRV2016/76563	
Objekt-id	JSY1801	
Sammanhang	Ej relevant	
Län	Blekinge	
Koordinater startpunkt	536338	6224758
Koordinater målpunkt	447049	6210053

Tabell 1.2 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Aktuellt skede vid upprättande av den samlade effektbedömningen	Åtgärdsvalsstudie
Namn och datum på ev. åtgärdsvalsstudie samt vilken aktör som föreslagit att åtgärden ska genomföras	Åtgärdsvalsstudie minskade restider på Blekinge kustbana- olika tidsperspektiv Utkast ver 1.0 (2016-11-23). Trafikverket genomför samtliga rekommenderade åtgärder
Namn och datum för senaste ställningstagande före upprättandet av samlad effektbedömning	Ej relevant
Betydande miljöpåverkan?	Ej prövat
Är MKB gjord?	Nej
Innebär befintliga förhållanden att normer överskrids eller lagar överträds?	Okänt
Om normer eller lagar överskrids eller överträds, löser i så fall åtgärdsförslaget problemet?	Okänt
Leder åtgärden till att normer överskrids eller lagar överträds i annan del av transportsystemet?	Okänt

1.2 Kompletterande diagram, figurer eller kartbilder



1.3 Nuläge och brister

Restiderna med tåg mellan Karlskrona och Malmö tar 2.43 trots att avståndet endast är ca 230 km. banan är mycket kurvig och har en STH på 160 men stora delar av sträckan har STH på 60-80 km/h.

Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder	Blekinge har drygt 156 00 inv (2015). Länet är utsträckt i väst östlig riktning och har fem större tätorter och ett antal småorter som i princip fördelar sig utmed blekinge kustbana. Blekinge som län domineras av landsbygd. En stor del av arbetsplatserna finns i de större tätorterna. Ett större antal arbetspendlar till närliggande län och pendlingen mot Skåne är betydande.
Lokalisering av service och handel	Ej relevant
Distansarbete	Ej relevant
Resvanor och/eller godsflöden	Kunskap saknas
Färdmedelsfördelning persontrafik	Enligt resvaneundersökningen för sydöstra Sverige (Småland, Blekinge och Öland) så utgör 76 % bilresor, 19% kollektivtrafikresor, 2% cykelresor, 1% gång av resorna i regionen på vardagarna.
Färdmedelsfördelning godstrafik	Ej relevant

Banlängd:	Hela BKB är 129.3 km Kristianstad-Karlskrona
Banstandard:	Elektrifierat enkelspår med STH 160, Banan öster om Karlshamn har överlag relativt bra hastighetsstandard ofta STH 160 medan det öster om Karlshamn till Karlskrona är långa sträckor med STH 80 och 60 pga kurvig bana och relativt stark lutningar (upp till 17 promille). Linjeklass D2 med STAX 22,5/6,4 (STAX/STVM).
Bantrafik:	Mellan Karlskrona och Karlshamn gick det 34,7 (35,1 Karlshamn - Sölvesborg, 56,5 Sölvesborg - Kristianstad) persontåg. Godståg mellan Karlshamn - Sölvesborg 2,9, Sölvesborg - Kristianstad 4,8 . Källa: Stigfinnaren vmd 2014
Banflöde:	Antalet resor på Blekinge kustbana är idag ca 1,7 miljoner resor per år. Kunskap om nettovolymen för gods sakna.

1.4 Fyrstegsanalys

Åtgärdsvalsstudiens arbete med tänkbara lösningar utifrån banans problem och brister har utgått från fyrstegsprincipen. För respektive åtgärd finns det sammanställt en beskrivning, bedömd relevans för måluppfyllelse, uppskattad kostnad samt hur man valt att gå vidare. Denna SEB omfattar samtliga förslag med ny mötesstation som mest omfattande åtgärd. Övriga exempel på åtgärder inom ramen för Åtgärdsvalsstudien är trimningsåtgärder som aktivt spårval, rälsförhöjningar och växelbyten.

1.5 Syfte

Att minska restiden och öka robustheten på Blekinge Kustbana. Föreslagna åtgärder ska prövas i Nationell plan 2018-2029.

1.6 Förslag till åtgärd/er

Mötesstation Kallinge, växelbyten, rälsförhöjning, skyddsräck, aktivt spårval

Vilka steg 1-åtgärder för persontransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 1-åtgärder för godstransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 2-åtgärder för persontransporter ingår?	Trafikstyrning för att få fast spårval till huvudspår, mötesspåret ska endast användas vid tågmöten (Mörum och Karlshamn), Rälsförhöjning Karlskrona- Nätraby, Sölvesborg rälsförhöjning, signalåtgärder samt justering av plankorsning.
Vilka steg 2-åtgärder för godstransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 3-åtgärder ingår?	Växelbyten i Bromölla och Nätraby
Vilka steg 4-åtgärder ingår?	Åtgärden omfattar en mötesstation om ca 500 meter lång. För minst 250 meter långa tåg, med två spåväxlar.
Banlängd:	129,3 km
Banstandard:	Linjeklass D2 med STAX 22,5/6,4 (STAX/STVM).
Bantrafik:	Mellan Karlskrona och Karlshamn gick det 34,7 (35,1 Karlshamn - Sölvesborg, 56,5 Sölvesborg - Kristianstad) persontåg. Godståg mellan Karlshamn - Sölvesborg 2,9, Sölvesborg - Kristianstad 4,8 . Källa: Stigfinnaren vmd 2014
Banflöde:	Antalet resor på Blekinge kustbana är idag ca 1,7 miljoner resor per år. Karlshamn-Sölvesborg 0,14 mnton/år och Sölvesborg-Kristianstad 0,22 mnton/år. (Källa Basprognos 2040)

1.7 Åtgärdskostnad och finansiering

Tabell 1.3 Åtgärdskostnad i löpande priser

	Namn på kostnadskalkyl	Åtgärds-kostnad i löpande priser (mnkr)	Datum för upprättad kostnadskalkyl	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds-kostnad	GKI JSY1801 Blekingekustbana 20160928	99	2016-09-28	2015-06	GKI Grov kostnadsindikation

Tabell 1.4 Åtgärds-kostnad och finansiering

	Eventuell uppdelning på finans eller finansiär	Åtgärds-kostnad per finansiär (mnkr)	Sammanlagd åtgärds-kostnad (mnkr)	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds-kostnad	Kandidat till Nationell transportplan 2018-2029	98,9	99	2015-06	GKI

1.8 Planeringsläge

Åtgärderna befinner sig i ett tidigt skede. Förslaget på åtgärder kommer från åtgärdsvalsstudien Minskade restider Blekinge kustbana- olika tidsperspektiv (2016) och är ett förslag på åtgärder i kommande nationell plan 2018-2029

1.9 Relation till andra åtgärder

Ej relevant

1.10 Övrigt

Ej relevant

2. Samhällsekonomisk analys

Samhällsekonomisk analys (även kallad samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning eller kostnads-nyttokalkyl) innebär att man med metoden CBA (cost-benefit analysis) gör en värdering och sammanräkning av samtliga relevanta samhällsekonomiska effekter av en åtgärd.

Den samhällsekonomiska analysen innebär en strävan mot målet om samhällsekonomisk effektivitet genom att man tillämpar det så kallade Kaldor-Hicks-kriteriet. Enligt detta kriterium leder en åtgärd till en ökning av samhällets totala välfärd om summan av alla positiva nyttoeffekter av åtgärden minus summan av alla negativa nyttoeffekter (den totala kostnaden) av åtgärden är större än noll. Med andra ord, en åtgärd är lönsam om de totala samhällsekonomiska intäkterna är större än de totala samhällsekonomiska kostnaderna.

Värderingen av effekterna baseras på marknadsekonomiska principer härledda från målet om total samhällsekonomisk effektivitet. Vissa effekter värderas genom marknadspriser medan andra effekter värderas genom beräknade fiktiva priser, så kallade skuggpriser. De effekter som är värderade, med faktiska eller beräknade priser, sammanställs i själva kalkylen. För att analysen ska bli fullständig måste emellertid kalkyldelen kompletteras med en beskrivning av de svårvärderade effekter som inte har varit praktiskt möjliga att värdera och inkludera i kalkylen. De svårvärderade effekterna beskrivs i många fall endast verbalt men de kan även kvantifieras.

2.1 Effekter som värderats monetärt (ingår i beräknat nettonuvärde)

2.1.1 Kalkylförutsättningar

2.1.1.1 Allmänna kalkylförutsättningar

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Person2040_160401	
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej	
Prognosverktyg - persontrafik	Sampers/Samkalk 3.3	
Prognos godstrafik - huvudanalys	Gods_2040_160401	
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej	
Prognosverktyg - godstrafik	Samgods 1.1	
Befolkningsscenario	Se gods- och personprognos 2040_160401	
Ekonomiskt scenario	Se gods- och personprognos 2040_160401	
Näringslivsscenario	Se gods- och personprognos 2040_160401	
Övrig scenarionformation	Se gods- och personprognos 2040_160401	
Trafikering - kollektivtrafik	Enligt Person2040_160401	
Trafikering - gods	Gods_2040_160401	
Infrastrukturnät	Enligt gods- och personprognos 2040_160401	
ASEK-version	ASEK 6.0	
Avvikelse från ASEK	Nej	
Prisnivå för kalkylvärden	2014-medel	
Kalkylränta %	3,5%	
Prognosår 1	2040	
Diskonteringsår	2020	
Öppningsår	2020	
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	2	
Ekonomisk livslängd (projektspecifik), antal år	60	
Kalkylperiod från startår för effekter	60	
Kalkylverktyg - samhällsekonomi	Sampers/Samkalk 3.3 och Banske4.3	2016-08-25 respektive 2016-08-16

2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalkylresultatet

Se arbets-PM upprättas, bilaga 4.

2.1.1.3 Trafiktillväxttal

Tabell 2.2 Trafiktillväxttal

Trafikökning [%]				
Tidsperiod	Huvudscenario		Referensscenario:	
	Årlig före 2040	Årlig efter 2040	Ej relevant	Ej relevant
Persontrafik på järnväg	1,60%	0,90%	Ej relevant	Ej relevant
Godstrafik på järnväg	0,94%	1,36%	Ej relevant	Ej relevant

Kommentar till tabell 2.2:

Generella trafiktillväxttal för persontrafik och för godstrafiken efter 2040 enligt aktuella riktlinjer.
 Banspecifikt för godstrafik på Blekingekustbana (Karlshamn-Kristianstad) för 2040.

2.1.1.4 Kostnader

Tabell 2.3 Nominell åtgärds kostnad (successivkalkyl eller annan metod) och samhällsekonomisk investeringskostnad

Analysnivå	Huvudanalys				Känslighetsanalys - alternativ investeringskostnad			
	Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ		Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ	
Kalkylmetod åtgärds kostnad	GKI		Ej relevant		Ej relevant		Ej relevant	
Basår för penningvärde	2015-06	2014-medel	Ej relevant	2014-medel	2015-06	2014-medel	Ej relevant	2014-medel
Nominell åtgärds kostnad	99		Ej relevant		0		0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		135		0		0		0

2.1.2 Kalkylresultat

2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi

		Kalkylmetod för åtgärdskostnad	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-i**	NNK-idu***
Huvudanalys		GKI	135	-5	-0,03	-0,03
Känslighetsanalyser	Känslighetsanalys 1 JA: Pågatågstrafik till Karlskrona UA: Spjutspetståg samt Pågatågstrafik endast till Karlhamn	GKI	135	-720	<-1,0	<-1,0
	Känslighetsanalys 2 JA: Pågatågstrafik till Karlshamn UA: Spjutspetståg samt Pågatågstrafik till Karlshamn	GKI	135	-834	<-1,0	<-1,0

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

** Nettonuvärdeskvoten NNK-i är nettonuvärdet dividerat med den samhällsekonomiska investeringskostnaden.

***Nettonuvärdeskvoten NNK-idu är lika med nettonuvärdet dividerat med summan av den samhällsekonomiska investeringskostnaden och nuvärdet av nettoförändringen av drift- och underhållskostnader för infrastrukturhållaren.

2.1.2.2 Samhällsekonomiskt kalkylresultat

I tabell 2.5a redovisas de effekter av åtgärden som är samhällsekonomiskt relevanta och som har kvantifierats och värderats monetärt (genom marknadspris eller skuggprisvärdering, direkt kostnadsberäkning eller alternativkostnadsvärdering). Samhällsekonomiskt relevanta effekter ska finnas med i den samhällsekonomiska analysen antingen som värderade effekter i tabell 2.5a eller som svärvärderade effekter i tabell 2.6a. I de fall en effekt är konstaterad och eventuellt kvantifierad men inte värderad redovisas den verbalt och bedöms i tabell 2.6a. Normalt redovisas en viss effekt antingen monetärt värderad i tabell 2.5a eller enbart beskriven i tabell 2.6a. I vissa fall omfattar emellertid den monetära värderingen av en effekt endast vissa delar av effektens samhällsekonomiska konsekvenser. I sådana fall kan man komplettera den monetära värderingen av effekten i tabell 2.5a med en beskrivning i tabell 2.6a av de delar av effekten som inte ingår i värderingen.

Beräkningarna i avsnitt 2.1 och bedömningarna i avsnitt 2.2 är underlag för den sammanvägda bedömningen av om åtgärden är lönsam eller olönsam. Den bedömning görs i avsnitt 2.3.

Tabell 2.5a Beräkning av samhällsekonomiskt nettonuvärde

Effekter som värderats monetärt och som ingår i beräkning av nettonuvärde							
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning och kortfattad beskrivning		Ex på årlig effekt för prognosår 1		Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Beräk-nat med verktyg
			2040				
	Restid pb, regionalt tjänste	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	-0,4	kptim/år	4,3		Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
	Restid pb, långväga tjänste	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	0,0	kptim/år	Ej beräknat		Beräknad med makro
	Restid pb, regionalt arbete	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	-0,8	kptim/år	2,8		Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
	Restid pb, regionalt övr. privat	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	-1,7	kptim/år	4,3		Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
	Restid pb, långväga arbete & övr.	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	0,0	kptim/år	Ej beräknat		Beräknad med makro
	Reskostnad pb, regionalt tjänste		0,1	mnkr/år	-1,3		Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
	Reskostnad pb, långväga tjänste		Ej angett	mnkr/år	Ej beräknat		Beräknad med makro
	Reskostnad pb, regionalt arbete		0,1	mnkr/år	-3,3		Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3

RESENÄRER	Reskostnad pb, regionalt övr. privat		0,3	mnkr/år	-7,8		Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
	Reskostnad pb, långväga arbete & övr.		Ej angett	mnkr/år	Ej beräknat	111	Beräknad med makro
	Vägavgifter/ vägskatt pb		0,0	mnkr/år	0,0		Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
	Restid tåg, långväga	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	-17,7	kptim/år	78,2		Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
	Reskostnad tåg, långväga		0,0	mnkr/år	0,0		Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
	Restid kollektiv- trafik, regionalt	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	-11,3	kptim/år	33,6		Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
	Reskostnad kollektiv- trafik, regionalt		0,0	mnkr/år	0,0		Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
	Restid buss, långväga	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	0,0	kptim/år	0,0		Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3

TRAFIKANT EFFEKTER	Reskostnad buss, långväga		0,0	mnkr/år	0,0	Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
	Restid flyg	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	0,0	kptim/år	0,0	Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
	Reskostnad flyg		0,0	mnkr/år	0,0	Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
	Restid pb yrkestrafik	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	-0,2	kptim/år	1,8	Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
	Restid lastbil (utan släp)	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	0,0	kptim/år	0,0	Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
	Restid lastbil (släp)	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	0,0	kptim/år	0,0	Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
	Reskostnad pb yrkestrafik		0,01435	mnkr/år	-0,4	Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
	Reskostnad lastbil (utan släp)		0	mnkr/år	0,0	Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
	Reskostnad lastbil (släp)		0	mnkr/år	0,0	Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3

GODSTRANSPORTER	Transporttid gods pb yrkestrafik		-0,00042	mnkr/år	0,0	2	Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
	Transporttid gods lastbil (u. släp)		0	mnkr/år	0,0		Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
	Transporttid gods lastbil (släp)		0	mnkr/år	0,0		Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
	Vägavgifter/vägskatt pb yrkestrafik		0	mnkr/år	0,0		Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
	Vägavgifter/vägskatt lastbil (u. släp)		0,00006	mnkr/år	0,0		Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
	Vägavgifter/vägskatt lastbil (släp)		-0,00001	mnkr/år	0,0		Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
	Förseningstid, gods	Minskad förseningstid	0	mnkr/år	0,1		Sampers/ samkalk 3.3/Bans ek 4.3
	Tågdriftskostnader, gods	Kortare restid minskar operatörens kostnad	0	mnkr/år	0,8		Sampers/ Samkalk 3.3 /Bansek 4.3
	Biljett-intäkter		2,21	mnkr/år	47,7	Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3	

PERSONTRANSPORTFÖRETAG	Fordonskostnader för kollektivtrafik		-0,59	mnkr/år	18,8	63	Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3	
	Moms på biljett-intäkter		0,125	mnkr/år	-2,7		Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3	
	Banavgifter		0,02576	mnkr/år	-0,6		Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3	
TRAFIKSÄKERHET (TS)	Trafiksäkerhet-t-totalt	Total olyckskostnad	Ej angett	Ej angett	-12,6	-13	Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3	
KLIMAT	CO2-ekvivalenter	Avser koldioxid	-0,10	kton/år	4,8	5	Sampers/ samkalk 3.3 samt Bansek 4.3	
EXTERNNA EFFEKTER	HÅLSA (exkl trafiksäkerhet)	Luft	Avser NOX, VOC, SO2, och Partiklar	Ej angett	Ej angett	0,8	1	Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
		Luft - NOX	Kväveoxider	-0,14964	ton/år	Ej beräknat		Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
		Luft - VOC	Kolväten	-0,08	ton/år	Ej beräknat		Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
		Luft - SO2	Svaveldioxid	0,000	ton/år	Ej beräknat		Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
		Luft - Partiklar	Partiklar	-0,002	ton/år	Ej beräknat		Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3

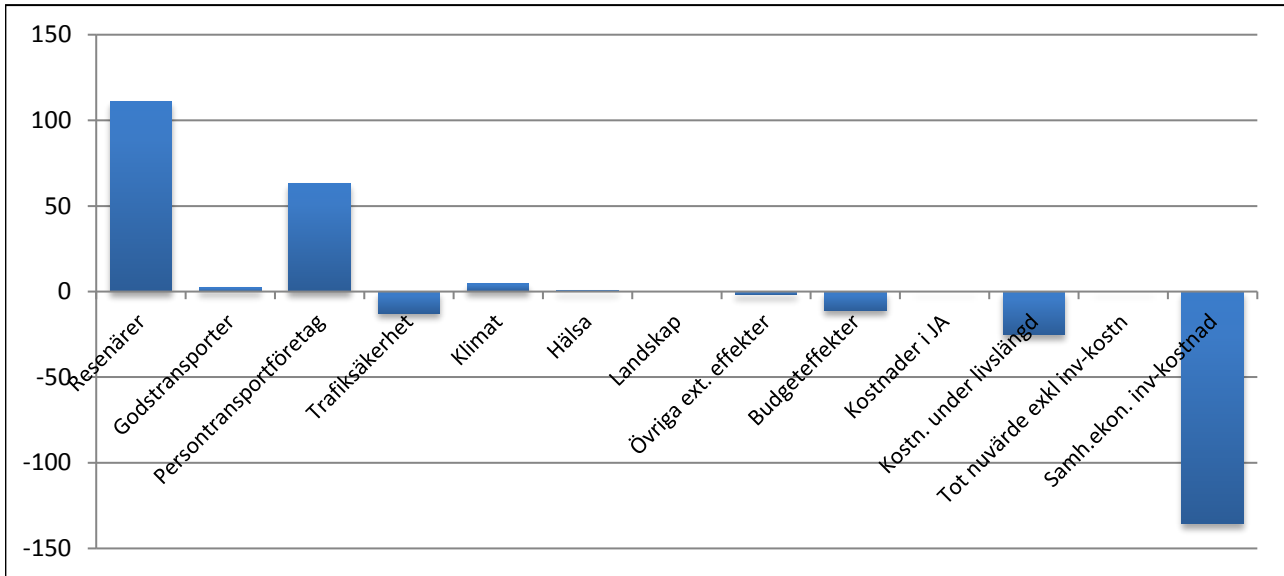
BUDGETEFFEKTER	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	<i>Marginellt slitage kollektivtrafik</i>		0,07	mnkr/år	-1,7	-2	Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
		Drivmedels- skatt för vägtrafik, regionalt		-0,51947	mnkr/år	-12,8		Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
		Vägavgifter/ vägskatt		-0,00001	mnkr/år	0,0		Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
		Moms på biljett-intäkter		0,125	mnkr/år	2,7	-11	Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
		Banavgifter		0,02576	mnkr/år	0,6		Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
		Moms fordons- kostnader		0,07383	mnkr/år	-1,8		Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3
INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	<i>Ej relevant</i>				<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>

MINUS SAMHÄLLS EKONOMISK INVESTERINGS- KOSTNAD	DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGS- KOSTNADER UNDER LIVSLÄNGD	DoU vägtrafik <i>Drift- och underhållskostnad för väg under kalkylperioden</i>	-0,1	<i>mnkr/år</i>	2,5	-25	<i>Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3</i>
	Trafik- oberoende DoU järnväg <i>Drift- och underhållskostnad för järnväg under kalkylperioden</i>	-1,11	<i>mnkr/år</i>	-5,3	<i>Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3</i>		
	Re- investeringar järnväg <i>Reinvesteringar under kalkylperioden</i>	-2,70	<i>mnkr/år</i>	-22,5	<i>Sampers/ Samkalk 3.3 och Bansek4. 3</i>		
	MINUS SAMHÄLLS EKONOMISK INVESTERINGS- KOSTNAD	<i>Effekten år 2040 avser annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad inklusive skattefaktor</i>	6	<i>mnkr/år</i>	-135,4	-135	<i>Ej relevant</i>
NETTONUVÄRDE						-5	

Tabell 2.5b Beskrivning av speciella orsaker till vissa effekter i tabell 2.5a

Speciella orsaker till att vissa effekter uppstår samt kortfattad beskrivning och referens till underliggande dokumentation. Effekterna redovisas i tabell 2.5a (hänvisas i tabell 2.5a till denna tabell med referens nummer) under de rubriker där de hör hemma men orsaken till att de uppstår beskrivs samlat i denna tabell.	
Definition	Beskrivning av den speciella orsaken till att vissa effekter uppstår
Motivering	<i>Ej relevant</i>

2.1.2.3 Diagram med diskonterade nyttor och kostnader



2.2 Effekter som inte värderats monetärt (ingår inte i beräknat nettonuvärde)

I tabell 2.6a beskrivs de samhällsekonomiskt relevanta effekterna av åtgärden som av olika skäl inte varit möjliga att värdera monetärt. Normalt sett redovisas en samhällsekonomisk effekt antingen i tabell 2.5a eller 2.6a. Det kan emellertid vara så att endast delar av effektens samhällsekonomiska konsekvenser kan värderas monetärt. I sådana fall kan det vara motiverat att i tabell 2.5a beskriva de delar av effekten som inte ingår i värderingen i tabell 2.5a. Beräkningarna i avsnitt 2.1 och bedömningarna i avsnitt 2.2 är underlag för den sammanvägda bedömningen av om åtgärden är lönsam eller olönsam. Den sammanvägda bedömningen görs i avsnitt 2.3.

Tabell 2.6a Effekter som inte värderats monetärt

Effekter som inte ingår i beräkningen av nettonuvärde men som ingår i den sammanvägda bedömningen							
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning, kortfattad beskrivning och bedömning		Ex på årlig effekt		Bedömning	Samman- vägd bedömning	Bedömt av
			2040				
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	Restid - total	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen		Ingen effekt	Försumbart	Upprättar en
	GODSTRANSPORTER	Förseningar och trafikstörningar	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen		Ingen effekt	Försumbart	Upprättar en
	PERSONTRANSPORTFÖRETAG	Ange annan effekt för persontransportföretag	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen		Ingen effekt	Försumbart	Upprättar en

EXTERNA EFFEKTER (Följdeflekter för samhället)	TRAFIK-SÄKERHET (TS)	Trafiksäkerhet-t-totalt	Skyddsräcke på Kristianstads bangård ökar säkerheten för banarbetare			Positivt	Försumbart	Upprättaren
	KLIMAT	CO2-ekvivalenter	Anges i Klimatkalkylen	634	ton	Negativt	Försumbart	Upprättaren
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Ange annan hälsoeffekt	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen			Ingen effekt	Försumbart	Upprättaren
	LANDSKAP	Barriäreffekter – övrig trafik (inkl cykel och gång)	Ej relevant			Ingen effekt	Ingen effekt	Upprättaren
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen			Ingen effekt		Upprättaren
INBE-SPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen				Ingen effekt	Försumbart	Upprättaren
KOSTNADER UNDER LIVSLÄNGD	Drift och Underhåll	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen				Ingen effekt		Upprättaren

Motivering:

Upprättaren har konsulterat målstrateg miljö samt kompetens inom Sampers- och trafikanalys. Upprättaren ingår också i Åtgärdsvalsstudiens projektledning och står för de slutliga bedömningarna. Trafiksäkerhet-totalt bedöms som mest positivt och ökade driftkostnader för järnväg mest negativt.

Tabell 2.6b Beskrivning av speciella orsaker till vissa effekter i tabell 2.6a

Speciella orsaker till att vissa effekter uppstår samt kortfattad beskrivning och referens till underliggande dokumentation. Effekterna redovisas i tabell 2.6a (hänvisa i tabell 2.6a till denna tabell med referensnummer) under de rubriker där de hör hemma men orsaken till att de uppstår beskrivs samlat i denna tabell.	
Definition	Beskrivning av den speciella orsaken till att vissa effekter uppstår
Motivering	Ej relevant

Tabell 2.6c Sammanvägning av ej värderbara effekter

Miljöeffekter som ej ingår i NNK-i/NNK-idu/NNV (sammanvägt)	+	Övriga effekter som ej ingår i NNK-i/NNK-idu/NNV (sammanvägt)	=>	Samtliga effekter som ej ingår i NNV (detaljerad sammanvägning)	=>	Samtliga effekter som ej ingår i NNV (övergripande sammanvägning)
Försumbart		Försumbart		Positiv (liten)		Försumbart
Vilken kompetensnivå har de som gjort bedömningen?						Upprättaren

Motivering:

De ej prissatta effekterna är försumbara, åtgärden innebär ökade utsläpp av klimatgaser, men förbättringar arbetsmiljö bedöms väga några tyngre.

2.3 Sammanvägning av åtgärdens samhällsekonomiska lönsamhet

2.3.1 Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet

Tabell 2.7 Bedömningsrestriktion för samhällsekonomiska bedömningar

BEDÖMNINGSPARAMETRAR	Bedömning
Parametrar i tabellen bedömda av:	Upprättaren
Huvudanalysens utredningsalternativ. Nominell åtgärds kostnad.	99
Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av:	Upprättaren
Storleken på åtgärds kostnaden tillåter endast användande av avancerade bedömningsregler. Nedanstående parametrar måste bedömas.	
Aktuell NNK-i	-0,03
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	Överensstämmer
Motivering	Gångtider i basprognosen tenderar vara något optimistiska i Blekinge. Till följd av detta har relativa gångtidsförbättringar använts i modellen. Resultaten speglar ett angivet Trafikeringsupplägg. Ett annat upplägg hade troligtvis genererat en annan nyttobild. Det finns såklart stora osäkerheter i detta .
Sammanvägda ej prissatta effekter:	Positiv (liten)
Detaljerat informationsvärde för NNK-i	HK/HR
Övergripande grad av informationsvärde för NNK-i	HÖG
OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT:	
Villkorsfall	Villkorsfall 1
Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet	Osäker

2.3.2 Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.8

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet	Osäker lönsamhet
Slutlig sammanvägning bedömd av:	Upprättaren

Motivering:

Åtgärdernas värderade effekter har beräknats i Sampers/Samkalk samt Bansek och klassificerats som osäker. Det är tidsvinsterna som ligger bakom värdena i nyttorna. Upprättaren har samrått med kompetens inom kapacitet och trafikanalys har skattat de ej värderade effekterna som svagt positiva

3. Fördelningsanalys

Den samhällsekonomiska analysen (CBA) baseras på principerna för samhällsekonomisk effektivitet genom kriteriet för samhällsekonomisk lönsamhet. Detta kriterium innebär att samhällets totala välfärd anses öka om summan av alla positiva nyttoeffekter av åtgärden minus summan av alla negativa nyttoeffekter (den totala kostnaden) av åtgärden är större än noll. Den traditionella samhällsekonomiska analysen tar emellertid inte hänsyn till vem som får nyttan eller drabbas av kostnaderna, vem som vinner och vem som förlorar på åtgärden. Därför kan den samhällsekonomiska analysen behöva kompletteras med information om fördelningseffekterna av den analyserade åtgärden. En sådan analys visar hur nyttan och kostnaderna av den aktuella åtgärden fördelar sig på olika grupper av medborgare, till exempel för kvinnor och män, för olika ålders- och inkomstgrupper, för olika samhällssektorer eller för olika delar av landet.

I tabell 3.1 redovisas - om inget annat sägs - hur direkta förändringar av nyttan (fördelar eller intäkter respektive nackdelar eller kostnader) fördelar sig på olika grupper och kategorier. De slutliga fördelningskonsekvenserna är ofta mycket svåra att fastställa eftersom de påverkas även av indirekta effekter som kan uppstå till exempel genom marknadsförändringar och ändringar i skatte- och transfereringssystem. Det kan trots detta vara av visst värde att redovisa en uppskattning av den direkta och omedelbara fördelningen av positiva och negativa nyttoeffekter.

Om en fördjupad fördelningsanalys har gjorts (till exempel en särskild analys av regionala expansionseffekter eller analys av regionala inkomsteffekter med Samlok-modellen) ska den redovisas i avsnitt 3.2 Fördjupad fördelningsanalys.

Om en företagsekonomisk konsekvensbeskrivning har gjorts ska den redovisas i avsnitt 3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning.

3.1 Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Största nytta/ fördel	Näst största nytta/ fördel	(största) negativa nytta/ nackdel	Motivering	Underlag och kompetens-område för dem som gjort bedömningen
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Ungefär lika stor andel av tågresorna görs av kvinnor respektive män, men kvinnor har enligt resvaneundersökning Sydöstra Sverige (2012) något lägre andel körkort	Upprättaren
Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt	Regionalt	Lokalt	Neutralt	Den största nyttan är att tillgängligheten för snabbare regionala resor ökar. De lokala resorna inom Blekinge för något lägre restid.	Upprättaren
Län	Blekinge	Neutralt	Neutralt	Åtgärden förbättrar framförallt för Blekinge län	Upprättaren

Kommun	<i>Karlskrona, Ronneby, Karls hamn</i>	<i>Olofström, Sölvesborg</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Förbättrad tillgänglighet</i>	<i>Upprättaren</i>
Trafikanter, transporter och externt berörda	<i>Resenärer</i>	<i>Persontransportföretag</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Resenärerna får störst nytta enligt den samhällsekonomiska analysen</i>	<i>Upprättaren</i>
Näringsgren	<i>Neutral</i>	<i>Neutral</i>	<i>Neutral</i>	<i>Påverkas ej</i>	<i>Upprättaren</i>
Trafikslag	<i>Spår</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Buss</i>	<i>Åtgärden leder till viss överflyttning från regional busstrafik till tåg</i>	<i>Upprättaren</i>
Åldersgrupp	<i>Vuxna: 18-65 år</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Åtgärden ger nytta för alla</i>	<i>Upprättaren</i>
Åtgärdsspecifik fördelningsaspekt	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>

3.2 Fördjupad fördelningsanalys

<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>
--------------------	--------------------

3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Har FKB gjorts?	<i>Nej</i>
------------------------	------------

Kommentar:

Objektet medför nyttor för näringslivets transporter, framförallt som ökad robusthet och minskad risk för restidsförsening. Nyttorna ingår till största delen i de genomförda beräkningarna. En särskild företagsekonomisk konsekvensbeskrivning enligt FKB-metoden hade mycket marginellt kunna fånga ytterligare effekter för enskilda företag. Detta faktum samt begränsade resurser är skälet till att vi avstått från att genomföra FKB för detta objekt.

4. Transportpolitisk målanalys

Det övergripande transportpolitiska målet är "att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet" Målet konkretiseras genom ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa). Regeringen föreslog denna målstruktur i den transportpolitiska propositionen Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:98), som riksdagen biföll 2009.

4.1 Bedömning av bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning

En åtgärd är samhällsekonomiskt lönsam och bidrar till en välfärdsökning om de samhällsekonomiska intäkterna är större än kostnaderna. Med intäkter avses alla positiva nyttoeffekter, såväl beräkningsbara som bedömda och med kostnader negativa nyttoeffekter, såväl beräkningsbara som bedömda. Det demokratiska beslutssystemet måste också anse att den nya välfärdsfördelningen är acceptabel. Samhällsekonomisk effektivitet i transportsektorn förutsätter att kostnaden för investeringar motsvaras av individernas betalningsvilja och att endast de transporter utförs som täcker sina marginalkostnader. Samhällsekonomisk effektivitet innebär att samhällets resurser används för att skapa så stor nytta för samhället som möjligt, oavsett om det handlar om tid, miljö, hälsa eller något annat.

En sammanvägd bedömning av de effekter som en åtgärd ger upphov till är en indikator på hur åtgärden bidrar till samhällsekonomisk effektivitet. En sådan sammanvägning är gjord i kapitel 2. Samhällsekonomisk analys. Resultatet från analysen blev följande:

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Osäker lönsamhet

4.2 Bedömning av bidrag till en hållbar utveckling utifrån kriterier för ekologiska, ekonomiska och sociala aspekter

En hållbar utveckling är en utveckling som för oss närmare ett tillstånd av långsiktig hållbarhet. Långsiktig hållbarhet är ett övergripande mål för hela samhällsutvecklingen. Den vanligaste definitionen finns beskriven i Brundtlandrapporten (FN-rapporten "Vår gemensamma framtid" från 1987). I den beskrivs hållbar utveckling som "en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov". Hållbar utveckling handlar därför inte bara om en god miljö, utan den förutsätter god balans mellan tre delar som är ömsesidigt beroende av varandra: ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. När man bedömer om en enskild åtgärd bidrar till hållbar utveckling ska man därför bedöma de ekologiska, ekonomiska och sociala konsekvenserna på lång sikt, samt balansen mellan dem. Det finns för närvarande inget enkelt sätt att avgöra om huruvida en åtgärd bidrar till en hållbar utveckling eller inte, men det kan delvis mätas med mått för samhällsekonomisk effektivitet och med utfall för de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen. Det betyder emellertid inte att summan av utfallen för de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen är lika med åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling.

Tabell 4.1 Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling

Bidrag till långsiktig hållbarhet	Hållbarhet	Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling	Bedömt av (namn, kompetensområde)
	Ekologisk hållbarhet	<i>Åtgärden bidrar till ekologisk hållbarhet genom att kortare restider leder till överflyttning från väg- till tågtrafik. Detta reducerar utsläppen från vägtrafiken.</i>	Upprättaren
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	<i>Den samhällsekonomiska kalkylen visar på osäker lönsamhet, de största vinsterna är främst på grund av restidsvinster och ökad robusthet i systemet för resenärerna</i>	Upprättaren
	Social hållbarhet	<i>Kollektivtrafiken blir attraktivare och tillgängligheten ökar för alla på grund av kortare restid och ökad tillförlitlighet.</i>	Upprättaren

Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling

Åtgärden bidrar till långsiktig hållbarhet. Genom överflyttning från väg- till järnvägstrafik bidrar åtgärden till ekologisk hållbarhet, vilket minskat utsläppen. Den bidrar till ekonomisk hållbarhet genom att öka antal resor med kollektivtrafiken, lönsamheten är dock osäker. Då tillgängligheten ökar för alla bidrar den till den sociala hållbarheten.

4.3 Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

<p>Bedömningen av vilket bidrag åtgärden ger till de olika målen ska göras utifrån från en absolut skala. Följande skala används:</p> <ul style="list-style-type: none"> • positivt bidrag = grönt • negativt bidrag = rött • inget bidrag = ofärgat • ej bedömt = grått <p>Att skalan är absolut innebär till exempel att ”inget bidrag” i måluppfyllelseanalysen skiljer sig från bedömningen ”försumbart” i den samhällsekonomiska analysen. När man ska bedöma bidrag till måluppfyllelse har ”inget bidrag” en absolut betydelse.</p> <p>Observera att de olika delarna i nedanstående tabell bygger på olika dokument som kommit olika långt i besluts- och konsensusprocesser. Utformningen av tabellen är inte slutlig, utan den kommer att behöva uppdateras framöver.</p>

Tabell 4.2 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering	Bedömt av (namn, kompetensområde)
Funktionsmålet¹			
Medborgarnas resor. Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Då ett nytt mötespår ökar robustheten och minskar risken för förseningar ger den ett positivt bidrag	Upprättaren
	Trygghet & bekvämlighet	Inget bidrag: Åtgärden bedöms ej påverka trygghet & bekvämlighet	Upprättaren
Näringslivets transporter. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Robustheten ökar generellt på banan vilket är positivt för godstrafiken	Upprättaren
	Kvalitet	Inget bidrag: Åtgärden bedöms ej ha påverkan på näringslivets kvalitet	Upprättaren
Tillgänglighet regionalt och mellan länder. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Pendling	Positivt bidrag: Kortare restider ökar möjligheterna för ökad arbetspendling	Upprättaren
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag: Restider för enskilda tåg kan minska med upp till 20 min till och från Malmö	Upprättaren
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Kortare restider till hela Öresundsregionen	Upprättaren
Jämställdhet. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Åtgärden påverkar inte jämställdheten	Upprättaren
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Alla kan påverka vid samråd och när planen ställs ut	Upprättaren
Funktionshinderade. Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshinderade	Inget bidrag: Åtgärden påverkar inte användbarheten för funktionshinderade	Upprättaren

Barn & unga. Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	<i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka skolvägar eller barns möjlighet att gå eller cykla på egen hand</i>	<i>Upprättaren</i>
Kollektivtrafik, gång & cykel. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	<i>Inget bidrag</i>	<i>Upprättaren</i>
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	<i>Positivt bidrag: Förutsättningen att välja kollektivtrafik öka pga ökad attraktivitet</i>	<i>Upprättaren</i>
Hänsynsmål²			
Klimat. Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan", 2014:137.	Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer.	<i>Positivt bidrag: ökad kvalitet på resande och kortare restider för kollektivtrafiken kan leda till överflyttning från biltrafik</i>	<i>Upprättaren</i>
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.	<i>Inget bidrag: Åtgärden påverkar sannolikt inte energianvändningen per fordonskilometer</i>	<i>Upprättaren</i>
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.	<i>Negativt bidrag: Ökad anläggningsmassa kräver energi för byggande och underhåll</i>	<i>Upprättaren</i>
Människors hälsa	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	<i>Inget bidrag: Åtgärder påverkar inte antalet bullerutsatta</i>	<i>Upprättaren</i>
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	<i>Inget bidrag: Åtgärder påverkar inte antalet bullerutsatta</i>	<i>Upprättaren</i>
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	<i>Inget bidrag: Åtgärden finns inte i ett område med hög ljudmiljö kvalitet</i>	<i>Upprättaren</i>
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	<i>Positivt bidrag: Ökat kollektivresande ökar gång och cykel till och från stationsområden</i>	<i>Upprättaren</i>

<p>Hälsa. Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.</p>	Befolkning	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka funktionshindrades och älders möjlighet att ta sig fram till målpunkter	Upprättaren
		Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Åtgärden bidrar till attraktivare kollektivtrafik	Upprättaren
	Luft	Vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).	Positivt bidrag: Minskade utsläpp pga överflyttning från vägtrafik till tåg.	Upprättaren + miljöexpert
		Halter av kvävedioxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids.	Inget bidrag: Ej relevant	Upprättaren+ miljöexpert
		Antalet personer exponerade för halter över MKN.	Inget bidrag: Ej relevant	Upprättaren+ miljöexpert
	Vatten	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Inga vattenskyddsområden i närheten av de föreslagna åtgärderna	Upprättaren+ miljöexpert
		Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant
	Mark	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag	Upprättaren+ miljöexpert
		Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Kunskap saknas	Upprättaren
		Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Kunskap saknas	Upprättaren
		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: sulfidjordar finns ej i området	Upprättaren+ miljöexpert
		Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Inget intrång sker i skyddsvärt område	Upprättaren+ miljöexpert

	Materiella tillgångar	Betydelse för areella näringar.	<i>Bedöms inte för närvarande</i>	<i>Ej relevant</i>
		Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall.	<i>Bedöms inte för närvarande</i>	<i>Ej relevant</i>
Landskap	Landskap	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delasppekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	<i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka</i>	<i>Upprättaren+miljöexpert</i>
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för mortalitet	<i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka</i>	<i>Upprättaren+miljöexpert</i>
		Betydelse för barriärer	<i>Inget bidrag: Nuvarande barriäreffekt av befintlig järnvägsanläggning förändras inte</i>	<i>Upprättaren+miljöexpert</i>
		Betydelse för störning	<i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte förändra störningsnivån. Inget störningskänsligt område finns i närheten</i>	<i>Upprättaren+miljöexpert</i>
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	Negativt bidrag: Risk för negativt bidrag, kunskap saknas idag.	<i>Upprättaren+miljöexpert</i>
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	<i>Inget bidrag: Åtgärden genomförs inom befintligt järnvägsområde där järnvägsinfrastruktur redan finns</i>	<i>Upprättaren+miljöexpert</i>
		Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	<i>Inget bidrag: Finns inga intressen med fokus på kulturmiljö i området</i>
	Betydelse för strukturomvandling.		<i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon strukturomvandlande påverkan</i>	<i>Upprättaren+miljöexpert</i>
	Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband		<i>Ingår i "Betydelse för upprätthållande och/eller utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delasppekterna skala, struktur eller visuell karaktär"</i>	<i>Ej relevant</i>
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.		<i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon negativ effekt på infrastrukturens egnakulturmiljövärden</i>	<i>Upprättaren+miljöexpert</i>
	Betydelse för utradering		<i>Inget bidrag: Inga kända fornminnen påverkas av åtgärden</i>	<i>Upprättaren+miljöexpert</i>

Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.	<i>Positivt bidrag: Färre trafikolyckor, omkomna och allvarligt skadade (-0,08DSS/år)</i>	<i>Upprättaren</i>
-----------------------	---	---	--------------------

Referenserna nedan ger mer information om mål och indikatorer i tabell 4.2

¹Transportpolitisk proposition "Mål för framtidens resor och transporter" (prop. 2008/09:93)

²Definitioner och beskrivningar finns dokumenterade i Trafikverkets miljöbedömningsgrunder. Dessa finns tillgängliga på Trafikverkets webbplats under rubriken "Metod för bedömning av planer och program".

Observera att definitionerna är framtagna och formulerade med utgångspunkt från hela planer och program. Definitioner, indikatorer och kriterier kan därför komma att behöva förtydligas och anpassas till i mallen Samlad effektbedömning framöver eftersom de här används vid bedömningar av en enskild åtgärd eller ett mindre paket av åtgärder.

Tabell 4.3 Kostnadseffektivitet

Kostnadseffektivitet för beräknade effekter				
Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning		År som kostnads-effektiviteten redovisas för		Beräknat med verktyg
		2040		
<i>Restid</i>	<i>Förändrade antal timmar (totalt) per kkr år 2040 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)</i>	-6,6	<i>tim/tkr</i>	<i>Sampers/Samkalk 3.3 och Bansek4.3</i>
<i>Koldioxid</i>	<i>Förändrade antal kton CO2 per mnkr år 2040 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)</i>	-18,6	<i>ton/mnkr</i>	<i>Sampers/Samkalk 3.3 och Bansek4.3</i>

4.4 Bedömning av bidrag till regionala och lokala mål

Blekingestrategin 2014 – 2020, 2013-06-12

Tabell 4.4 Regionala- och lokala mål

Benämning av mål	Beskrivning av mål	Bedömning av bidrag till mål-uppfyllelse	Kompetens på området som gjort bedömningen
<i>Ej relevant</i>	<i>Max 2h restid Karlskrona-Malmö</i>	<i>Positivt bidrag</i>	<i>Upprättaren</i>

4.5 Målkonflikter

Inga målkonflikter

4.6 Resultat från Klimatkalkyl

Tabell 4.5 Utsläpp och energianvändning: Byggande, drift, underhåll, reinvestering

	Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning, GWh	Källa och datum
Byggskede totalt	634,00	2,30	Klimatkalkyl version 4.0, 2016-10-14
Byggskede, reinvestering samt DoU per år	10,00	0,07	Klimatkalkyl version 4.0, 2016-10-14
Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	600,00	4,26	

Kommentar:

Ej relevant

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

Sampers: 2016-08-25 Johannes Östlund (trafikanalytiker), M4Traffic AB

Bansek: 2016-08-16 Patrik Sterky (civilingenjör), Kreera Samhällsbyggnad AB

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2016-11-08 Stefan Berg, utredningsledare, Trafikverket, Mattias Holmqvist, utredningsledare, Trafikverket

3. Expertgrupp som granskat, justerat och godkänt slutliga texter och bedömningar:

2016-11-28 Anne Andersson, miljöexpert, Trafikverket, Christina Ripa, trafikanalytiker, Trafikverket

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2016-11-28

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Christina Ripa, Trafikverket, christina.ripa@trafikverket.se

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2017-03-27 Per Ström, samhällsekonomi, Trafikverket

5.2 Godkänd av:

2017-03-27 Peo Nordlöf, cSamhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2017-03-29 Agnes von Koch, Lars Eriksson, strategiska planerare, Trafikverket

6.2 Godkänd av:

2017-03-30 Håkan Persson, cStrategisk planering, Trafikverket

7. Status:

Granskad och godkänd av Trafikverket

5.2 Bilagor och referenser

Bilaga 1: Introduktion till Samlad effektbedömning

Trafikverket, 2016-04-01. Inledande information om Samlad effektbedömning

Bilaga 2: Kostnadsunderlag

Mattias Holmqvist, Helen Nilsson, Peter Fredriksson, Trafikverket, GKI JSY1801 Blekingekustbana 20160928

Bilaga 3: Klimatkalkyl

Mattias Holmqvist, Helen Nilsson, Trafikverket, 2016-10-14

Bilaga 3a Klimatkalkyl JSY1801 Blekinge kustbana resultat

Bilaga 3b Klimatkalkyl JSY1801 Blekinge kustbana indata

Bilaga 4: Arbets-PM Sampers

Johannes Östlund, M4Traffic, ArbetsPM Sampers JSY1801 Blekinge kustbana, 2016-11-14

Bilaga 5: Sampers-/Samkalkkalkyl

Johannes Östlund, M4Traffic, 2016-08-25, Sampersriggning

Bilaga 6: Bansekbubbla

Patrik Sterky, Kreera Samhällsbyggnad AB, 2016-08-16, BanSek_BKB

Bilaga 7: Arbets-PM Bansek

Patrik Sterky, Martin Söderek på Kreera samhällsbyggnad, 2016-10-19. Arbetspm_Bansek_Blekinge Kustbana_161019.

Bilaga 8: Tidsvinster

Johan Mattison, Trafikverket, 2016-03-11. PM Kapacitetscenters effektbedömning.

Bilaga 9: Rapport Åtgärdsvalsstudie

Stefan Berg och Mattias Holmqvist, Trafikverket, 2016-11-23. Åtgärdsvalsstudie Minskade restider på Blekinge kustbana-olika tidsperspektiv Ukast ver 1.0 2016-11-23

Bilaga 10: Indexomräkning investeringskostnad och diskontering

Stefan Berg och Mattias Holmqvist, Trafikverket, 2016-11-10. JSY1801_Lathund_indexomr_161110

Bilaga 11: FKB Inledande analys

Stefan Berg och Mattias Holmqvist, 2016-11-08. FKB JSY1801 Blekinge Kustbana 20161108

Bilaga 12: TDTmodellen

Johannes Östlund, M4Traffic, 2016-06-07, TDTmodell_NY_BAS_REV160607_UA

Referens 1, Miljökonsekvensbeskrivning

Ej upprättat

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering