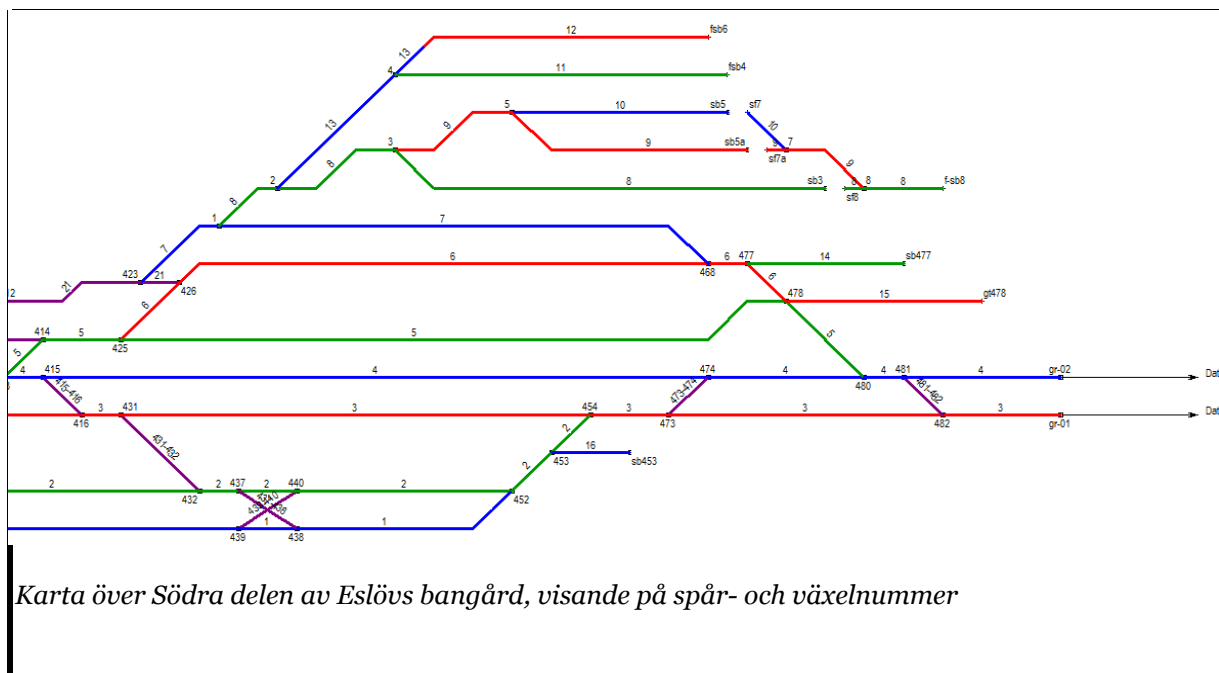


## Eslövs bangård, etapp 1, JSY1805

### 1. Beskrivning av åtgärden



**Nuläge och brister:** Södra Stambanan på sträckan mellan Hässleholm och Lund har ett högt kapacitetsutnyttjande och det råder brist på tåglägen för både gods- och persontåg. Punktligheten i tågtrafiken har försämrats kraftigt för snabbtågen mellan Stockholm och Malmö. Under år 2010 till 2011 var den så låg att hälften av tågen var i tid. Kapacitetsproblemen väntas öka när ökad godstrafik och ökad regional persontrafik kommer i konflikt med snabbtågstrafiken. I Eslöv finns utöver den hastighetsdämpande geometrin brister som smala plattformar och begränsningar i nyttjande av perronger kvälls- och nattetid då stationshuset är låst.

**Åtgärdens syfte:** SEB:en tas fram som ett underlag till prövning av objekt i Nationell plan 2018-2029. Syftet med åtgärden är snabbare tågvägar, förbättrad miljö för resenärerna, en flexiblare anläggning för de tåg som stannar i Eslöv samt restidsvinster för passerade tåg.

**Förslag till åtgärd:** Kostnaden är 112 mnkr i prisnivå 2015-06.

För att ytterligare förbättra utformningen av Eslöv prioriteras genomförande av följande två paket:

- M1 omfattar ombyggnad plattform och av huvudspåren (3 och 4) så att hastigheten kan höjas.
- S1 omfattar en ombyggnad av spår 5 och 6 i södra änden. Ombyggnaden innebär sloping, byte och flytt av växlar för en spårgeometriskt bättre lösning som medför högre hastighet.

**Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning**

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

**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	Åktid: -52 ktim/år	263		
Godstransporter	Tågdriftskostnader: -0,1 mnkr/år	6		
Persontransp.företag	Tågdriftskostnader: 0,2 mnkr/år	73		
Trafiksäkerhet	Dödade och svårt skadade: 0 DSS/år	7		
Klimat	CO2-utsläpp: -0,133 kton/år	7		
Hälsa	Utsläpp av luftföroreningar	0		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	DoU-kostnad: 0,1 mnkr/år	-16		
SamEk Inv.	Annuitetskostnad: 6,1 mnkr/år	-153		
<b>Nettonuvärde</b>		<b>187</b>		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK-i=	1,22	Informationsvärde NNK =	HÖG	
		NNK-i <sub>KA</sub> *=	#####	
		NNK-idu=	1,14	
Effekter som inte har värderats i kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning	
Miljö	Klimat	Försumbart	Försumbart	Effekt med i den samhällsekonomiska kalkylen
	Hälsa	Negativt		Förändrade bullernivåer till följd av ökad hastighet.
	Landskap	Försumbart		Åtgärden utförs i befintlig anläggning
Övrigt	Resenärer	Försumbart	Försumbart	Effekt med i den samhällsekonomiska kalkylen
	Godstransporter	Försumbart		Effekt med i den samhällsekonomiska kalkylen
	Persontransportföretag	Försumbart		Effekt med i den samhällsekonomiska kalkylen
	Trafiksäkerhet	Positivt		Bredare plattform ger ökad trafiksäkerhet
	Övrigt	Försumbart		Effekt med i den samhällsekonomiska kalkylen
<b>Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde</b>		<b>Försumbart</b>	<b>De ej prissatta effekterna bedöms totalt sett vara försumbara.</b>	

\*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

**Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning**

För- delnings- aspekt	Kön: restid, res-kostn, restidsos äkerhet	Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ ntern- nationellt	Län	Kommun	Trafi- kanter, trans- porter, externt berörda	Närings- gren	Trafikslag	Ålders- grupp	Åtgärds- specifik för- delnings aspekt
Störst nytta/ fördel	Neutralt	Nationellt	Skåne	Kristianstad	Resenärer	Kunskapsu nderlag saknas	Järnväg	Vuxna: 18- 65 år	Ej relevant
(störst) negativ nytta/ nackdel	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Ej relevant

**Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning**

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

#### Målkonflikter

*Tillgänglighet i konflikt med miljö (buller).*

#### Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

*Åtgärden bidrar till en hållbar utveckling eftersom åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam och både ekologiskt och socialt hållbar. Åtgärden bidrar till ekologisk hållbarhet eftersom det sker en överflyttning från väg- till tågtrafiken, vilket minskar utsläppen. Vidare bedöms åtgärden bidra till samhällsekonomisk hållbarhet genom att öka attraktiviteten för kollektivtrafiken i Skåne och därmed öka tillgängligheten i länet. Åtgärden bidrar även till social hållbarhet, eftersom tillgängligheten i trafiken ökar för alla, särskilt för personer med små resurser som inte kan välja andra transportslag.*

# 1. Beskrivning av åtgärden

## 1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

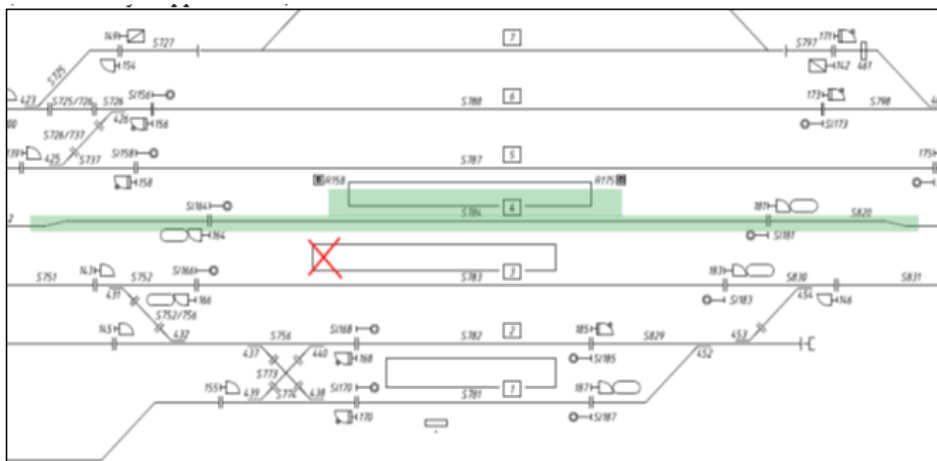
Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Eslövs bangård, etapp 1	
Ärendenummer	TRV2016/59617	
Objekt-id	JSY1805	
Sammanhang	Södra Stambanan ingår i Ingår i TEN-T och ScanMed korridoren (Core-network)	
Län	Skåne	
Koordinater startpunkt	393837	6189187
Koordinater målpunkt	Ej relevant	Ej relevant

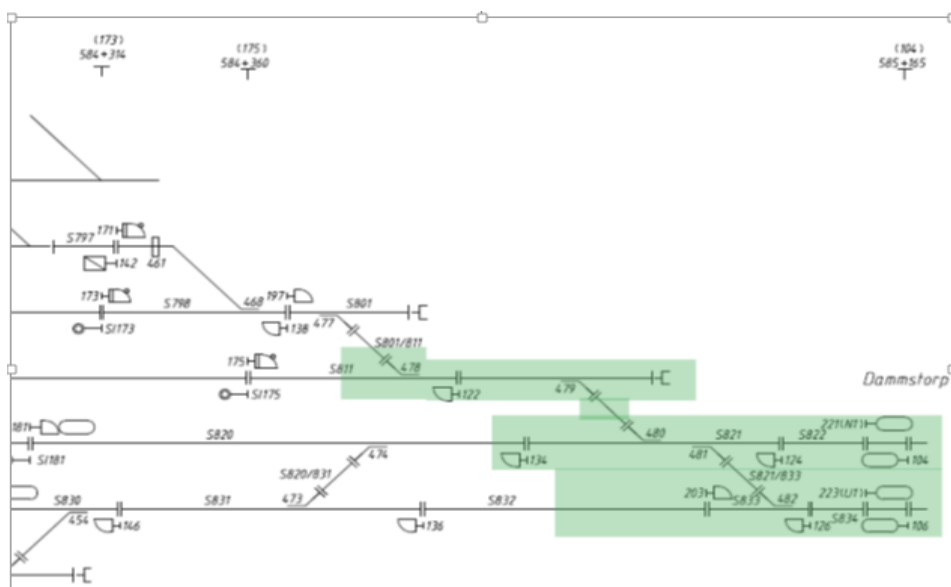
Tabell 1.2 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Aktuellt skede vid upprättande av den samlade effektbedömningen	Åtgärdsvalsstudie
Namn och datum på ev. åtgärdsvalsstudie samt vilken aktör som föreslagit att åtgärden ska genomföras	ÅVS Södra Stambanan 20150213, bilaga 8
Namn och datum för senaste ställningstagande före upprättandet av samlad effektbedömning	150209_Beslut om inriktning ÅVS Södra stambanan, bilaga 10
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?	Ej relevant
Leder åtgärden till att normer överskrids eller lagar överträds i annan del av transportsystemet?	Nej

## 1.2 Kompletterande diagram, figurer eller kartbilder



Paket M1, ombyggnad av plattformar och höjd hastighet på huvudspåren. Spår 4 flyttas närmare spår 5. Plattformen mellan spår 4 och 5 blir en mellanplattform, se grön markering på bilden. Ev slopas en del av plattformen vid spår 3, se rött kryss på bilden.



Paket S1, ombyggnad i södra änden för snabbare tågvägar (sloping av växlar som ersätts med nya inom det grönmarkerat området på bilden)

### 1.3 Nuläge och brister

Södra Stambanan på sträckan mellan Hässleholm och Lund har ett högt kapacitetsutnyttjande och det råder brist på tåglägen för både gods- och persontåg. Punktligheten i tågtrafiken har försämrats kraftigt för snabbtågen mellan Stockholm och Malmö. Under år 2010 till 2011 var den så låg att hälften av tågen var i tid. Kapacitetsproblemen väntas öka när ökad godstrafik och ökad regional persontrafik kommer i konflikt med snabbtågtrafiken.

I Trafikverkets förslag till Nationell transportplan 2014-2025 anges sträckan mellan Hässleholm och Lund som en brist som ska utredas. Regeringen avsatte i Nationell plan medel för kapacitetsåtgärder på Södra stambanan Hässleholm-Lund, Skånebanan Hässleholm-Kristianstad samt Österlenbanan. Dessa åtgärder medfinansieras också i den regionala transportinfrastrukturplanen.

Förslag till åtgärder för att förbättra kapaciteten på Södra Stambanan mellan Lund och Hässleholm har genomförts i en gemensam åtgärdsvalsstudie mellan Trafikverket och Region Skåne, "ÅVS Södra Stambanan, TRV 2014/29166", Bilaga 8. En del av åtgärderna genomförs i gällande plan i paketet "Kapacitetsåtgärder i Skåne", bilaga 11.

I Eslöv finns utöver den hastighetsdämpande geometrin brister som smala plattformar och begränsningar i nyttjande av perronger kvälls- och nattetid då stationshuset är låst. Det finns även en dubbel korsningsväxel som är en potentiell felkälla där problemen riskerar att öka med ökad trafikering, dessutom begränsar växelpartiet tågens hastighet när de ska lämna Eslöv efter en förbigång.

<b>Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder</b>	Eslöv är med ca 17 700 invånare (2011) den största orten i Eslövs kommun. Bangården ligger i tätbebyggt område.
<b>Lokalisering av service och handel</b>	Nära stationsområdet
<b>Distansarbete</b>	Ej relevant
<b>Resvanor och/eller godsflöden</b>	I Eslöv går idag (2014) ca 190 persontåg, ca 50 godtåg per vardagsmedeldygn (Källa: Stigfinnaren)
<b>Färdmedelsfördelning persontrafik</b>	I Skåne görs nästan 60% av alla resor med bil. Näst vanligast är det med cykel (15%) och kollektivtrafik (tåg+buss) 15%. (RVU Skåne, 2013)
<b>Färdmedelsfördelning godstrafik</b>	Kunskap saknas

<b>Banlängd:</b>	Ej relevant
<b>Banstandard:</b>	<p>Bandel 912:                      Elektrifierat enkelspår; Linjeklass 2, 3 &amp; 4-axliga vagnar D2 Stax 22,5/ STMV 6,4, linjeklass 6-axliga vagnar C2 Stax 20/ STVM 6,4 /STH 90; Maximal vagnvikt med Rc-lok är 1400 ton; System H (hinnerkontroll); ATC.</p> <p>Bangård:                      Spår 3 och 4 sth 130 km/h för tåg med korglutning och 110 km/h för tåg typ B, t.ex. Öresundståg.                      Spår 5 sth 40 km/h.                      Spår 6 sth 40 km/h.</p>
<b>Bantrafik:</b>	190 persontåg, ca 50 godtåg och ca 7 övriga tåg per vardagsmedeldygn (2014, Stigfinnaren)
<b>Banflöde:</b>	Kunskap om antal resenärer saknas och godstransporternas banflöde är konfidentiellt.

## 1.4 Fyrstegsanalys

ÅVS Södra Stambanan, TRV 2014/29166” (Bilaga 8). Arbetet be drevs i en arbetsgrupp med både samhällsplanerings- och järnvägsteknisk kompetens. Vägledande för gruppens arbete var den så kallade fyrstegsmodellen och för ett stort antal av åtgärderna togs det fram kostnadsberäkningar och värderingar utifrån olika aspekter

## 1.5 Syfte

SEB:en tas fram som ett underlag till prövning av objekt i Nationell plan 2018-2029. Syftet med åtgärden är snabbare tågvägar, förbättrad miljö för resenärerna, en flexiblere anläggning för de tåg som stannar i Eslöv samt restidvinster för passerade tåg.

## 1.6 Förslag till åtgärd/er

Inom ramen för en ÅVS omfattande Södra Stambanan, avsnittet Hässleholm- Lund, framto gs ett antal tänkbara åtgärder för att förbättra kapaciteten i Eslöv. En av åtgärderna, benämnd N1, omfattade förlängning av förbigångsspåren 5 och 6 norrut är redan finansierad och planeras bli utförd inom de närmaste åren, inom ramen för Kapacitetsåtgärder i Skåne (JSY216). N1 förutes vara utfört innan åtgärderna nedan påbörjas.

För att ytterligare förbättra utformningen av Eslöv prioriteras genomförande av följande två paket:

- M1 som omfattar ombyggnad av plattformar (breddning och ombyggnad till mellanplattform som betjänar både spår 4 och 5). Ombyggnation till ny spår spårgeometri så att hastigheten på huvudspåren kan höjas. Åtgärden berör passerande tåg.
- S1 som omfattar en ombyggnad av spår 5 och 6 i södra änden för snabbare tågvägar. Ombyggnaden innebär slopning, byte och flytt av växlar för en spårgeometriskt bättre lösning som medför högre hastighet för tåg som kör i växelkurvor. Åtgärden påverkar tåg med uppehåll i Eslöv.

För mer detaljerad beskrivning se Bilaga 4 PM Eslöv bangård 2014-09-12.

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?	Ej relevant
Vilka steg 2-åtgärder för godstransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 3-åtgärder ingår?	Nya växlar och omlokalisering av växlar, ombyggnation av plattform
Vilka steg 4-åtgärder ingår?	Ej relevant



<b>Banlängd:</b>	<i>Ej relevant</i>
<b>Banstandard:</b>	<i>Bangård: Spår 3 och 4 sth 200 km/h för tåg med korglutning och 200km/h för tåg typ B, t.ex. Öresundståg. Spår 5 sth 70 km/h. Spår 6 sth 40 km/h.</i>
<b>Bantrafik:</b>	<i>Basprognos 2040: 256persontåg per dygn i söder om Eslöv och 2018 i norr om Eslöv. 65 godståg per dygn i söder om Eslöv och 63 i norr om Eslöv. (källa: Stigfinnaren)</i>
<b>Banflöde:</b>	<i>Basprognos 2040: Persontrafik (ca 9 miljoner resenärer per år norr om Eslöv, ca 11 miljoner resenärer per år söder om Eslöv), godstrafik (ca 7 miljoner ton per år mellan Eslöv och Lund).</i>

## 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
<b>Huvud-analysens utredningsalternativ. Nominell åtgärdskostnad</b>	<i>JSY1805, Eslövs bangård etapp 1, underlagskalkyl S1+M1 160804</i>	111	2014-06-07	14-06	<i>Kostnad enligt GKI för järnväg</i>

Tabell 1.4 Åtgärdskostnad och finansiering

	Eventuell uppdelning på finans eller finansiär	Åtgärds-kostnad per finansiär (mnkr)	Sammanlagd åtgärds-kostnad (mnkr)	Prisnivå	Beräkningsmetod
<b>Huvud-analysens utredningsalternativ. Nominell åtgärdskostnad</b>	<i>Kandidat till Nationell transportplan 2018-2029</i>	112,0	112	2015-06	<i>Prisnivåomräkning av GKI-mall, Indexbana (lathund_indexomräkning) framtagen i samband med Nationell åtgärdsplanering 2018-2029)</i>



## 1.8 Planeringsläge

*ÅVS har utförts omfattande Södra Stambanan 2014/2015. Inom ramen ÅVS:en avsnittet Hässleholm-Lund, framtoogs ett antal tänkbara åtgärder för att förbättra kapaciteten i Eslöv.*

## 1.9 Relation till andra åtgärder

*Inom ramen för en ÅVS omfattande Södra Stambanan, avsnittet Hässleholm-Lund, framtoogs ett antal tänkbara åtgärder för att förbättra kapaciteten i Eslöv. En av åtgärderna, benämnd N1, omfattade förlängning av förbigångsspåren 5 och 6 norrut är redan finansierad och planeras bli utförd inom de närmaste åren, inom ramen för Kapacitetsåtgärder inom Skåne (JSY216).*

## 1.10 Övrigt

## 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	<i>Person_2040_20160401</i>	
Avvikelse från prognos persontrafik	<i>Nej</i>	
Prognosverktyg - persontrafik	<i>Sampers/Samkalk 3.3</i>	
Prognos godstrafik - huvudanalys	<i>Godsprogno: Gods_2040_160401</i>	
Avvikelse från prognos godstrafik	<i>Nej</i>	
Prognosverktyg - godstrafik	<i>Samgods 1.1</i>	
Befolkningsscenario	<i>Se gods- och personprognos</i>	
Ekonomiskt scenario	<i>Se gods- och personprognos</i>	
Näringslivsscenario	<i>Se gods- och personprognos</i>	
Övrig scenarionformation	<i>Se gods- och personprognos</i>	
Trafikering - kollektivtrafik	<i>Se personprognos</i>	
Trafikering - gods	<i>Godsprogno: Gods_2040_160401</i>	
Infrastrukturnät	<i>Se gods- och personprognos</i>	
ASEK-version	<i>ASEK 6.0</i>	
Avvikelse från ASEK	<i>Nej</i>	
Prisnivå för kalkylvärden	<i>2014</i>	
Kalkylränta %	<i>3,5%</i>	
Prognosår 1	<i>2040</i>	
Diskonteringsår	<i>2020</i>	
Öppningsår	<i>2020</i>	
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	<i>2</i>	
Ekonomisk livslängd (projektspecifik), antal år	<i>60</i>	
Kalkylperiod från startår för effekter	<i>60</i>	
Kalkylverktyg - samhällsekonomi	Kalkyldatum	<i>Bansek: 4.3</i> <i>2016-12-06</i>

### 2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalkylresultatet

Utöver denna beskrivning har även ett arbets PM upprättats. Detta ligger som bilaga 7 till denna Samlade effektbedömning.

### 2.1.1.3 Trafiktillväxttal

**Tabell 2.2 Trafiktillväxttal**

Trafikökning [%]				
Tidsperiod	Huvudscenario		Referensscenario:	
	t o m 2040	efter 2040	Ej relevant	Ej relevant
Persontrafik på järnväg	1,60%	0,90%	Ej relevant	Ej relevant
Godstrafik på järnväg	0,66%	1,36%	Ej relevant	Ej relevant

#### Kommentar till tabell 2.2:

För godstrafik på järnväg berörs bandel 912. Tillväxten för persontrafik antas vara densamma i hela landet.

### 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	Ej relevant	2014	2015-06	2014	Ej relevant	2014
Nominell åtgärds kostnad	112		ej relevant		0		0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		153		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***
<b>Huvudanalys</b>	GKI	153	187	1,22	1,14
<b>Känslighetsanalyser</b>	Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande <i>Ej relevant</i>	0	340	-	30,37

\* 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 bedömningen 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						
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	<i>Restidsuppf fring</i>		-8,01	mnkr/år	205	263	Bansek: 4.3	
		<i>Åktid</i>	M1: 0,5 min för berörda tåg S1: 0,25 min för berörda tåg	-51,97	ktim/år	-		Bansek: 4.3	
		<i>Bytestid</i>		0,00	ktim/år	-		Bansek: 4.3	
		<i>Turtäthet</i>		0,00	ktim/år	-		Bansek: 4.3	
		<i>Promenadtid</i>		0,00	ktim/år	-		Bansek: 4.3	
		<i>Förseningstid , persontrafik</i>	M1: 0,02 min för berörda tåg S1: 0,03 min för berörda tåg	-4,34	ktim/år	59		Bansek: 4.3	
		<i>Reskostnad väg - total</i>		0	mnkr/år	0	Ej relevant		
		GODSTRANSPORTER	<i>Transporttid, gods</i>	S1: 0,18 min för aktuella tåg	-0,06	mnkr/år	2	6	Bansek: 4.3
			<i>Tågdriftskost nader, gods</i>		-0,12	mnkr/år	3		Bansek: 4.3
			<i>Banavgifter, gods</i>		0,01	mnkr/år	0		Bansek: 4.3
			<i>Förseningstid , godstrafik</i>	S1: 0,10 min för aktuella tåg	-0,07	mnkr/år	2		Bansek: 4.3
	<i>Reskostnad - lastbil</i>			0	mnkr/år	0	Ej relevant		

PERSONTRANSPORTFÖRETAG	<b>Tågdriftskostnader, persontrafik</b>	Personalkostnader, kapitalkostnader, underhållskostnader, städning och drivmedel	0,22	mnkr/år	-2	73	Bansek: 4.3	
	<b>Banavgifter persontrafik</b>		0,05	mnkr/år	-1		Bansek: 4.3	
	<b>Omkostnader</b>	Administration, terminalhantering samt biljett försäljning	0,47	mnkr/år	-12		Bansek: 4.3	
	<b>Overheadkostnader</b>		0,00	mnkr/år	0		Bansek: 4.3	
	<b>Biljettintäkter</b>		-3,75	mnkr/år	93		Bansek: 4.3	
	<b>Moms på biljettintäkter</b>		0,23	mnkr/år	-6		Bansek: 4.3	
EXTERNA EFFEKTER	<b>TRAFIKSÄKERHET (TS)</b>	<b>Trafiksäkerhet-t-totalt</b>			7	7	Bansek: 4.3	
	<b>KLIMAT</b>	<b>CO2-ekvivalenter</b>						
			Effekten år 2040 i kton avser koldioxid från Externa effekter, övrig trafik och Växling med diesellok. Den monetära effekten avser koldioxid plus NOx, VOC, SO2 och partiklar från Externa effekter, övrig trafik och Växling med diesellok. Koldioxid står för huvuddelen av utsläppen.	-0,13	kton/år	7	7	Bansek: 4.3
		<b>Luft</b>	Avser NOx, VOC, SO2, och Partiklar från Externa effekter, övrig trafik samt Växling med diesellok. Den monetära effekten ingår i CO2-ekvivalenter ovan.	-	-	-		Bansek: 4.3
	<b>HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)</b>	<b>Luft - NOX</b>	Kväveoxider	-0,200	ton/år	-	0	Bansek: 4.3
	<b>Luft - VOC</b>	Kolväten	-0,200	ton/år	-	Bansek: 4.3		
	<b>Luft - SO2</b>	Svaveldioxid	0,000	ton/år	-	Bansek: 4.3		
	<b>Luft - Partiklar</b>	Partiklar	0,000	ton/år	-	Bansek: 4.3		

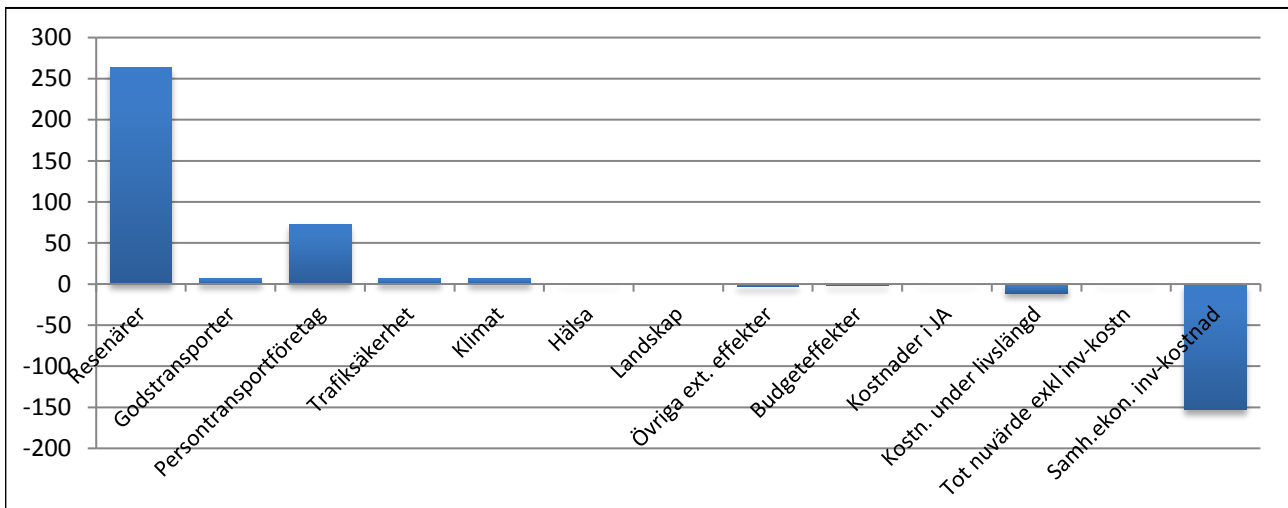
ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	<i>Externa effekter, tågtrafik - Slitage</i>		0,12	mnkr/år	-3	-3	Bansek: 4.3
	<i>Externa effekter, övrig trafik - Slitage</i>		0,00	mnkr/år	0		Bansek: 4.3
BUDGETEFFEKTER	Drivmedelsskatt		0,34	mnkr/år	-8	-2	Bansek: 4.3
	Banavgifter		-0,05	mnkr/år	1		Bansek: 4.3
	Moms på biljettintäkt		-0,23	mnkr/år	6		Bansek: 4.3
INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA					0	Ej relevant
DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGS-KOSTNADER UNDER LIVSLÄNGD	<i>Drift och Underhåll</i>	<i>Drift- och underhållskostnad under kalkylperioden pga förändrad anläggningsmassa.</i>	0,1	mnkr/år	-1	-11	Bansek: 4.3
	<i>Reinvestering</i>	<i>Reinvesteringskostnad under kalkylperioden pga förändrad anläggningsmassa.</i>	0,39	mnkr/år	-10		Bansek: 4.3
Totalt nuvärde exkl investeringskostnad	<b>Totalt nuvärde exkl investeringskostnad</b> (används endast om uppdelning av nuvärdet inte är möjligt)					0	Ej relevant
MINUS SAMHÄLLS EKONOMISK INVESTERINGS-KOSTNAD	<i>Effekten år 2040 avser annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad</i>		6,15	mnkr/år	-153	-153	Bansek: 4.3
<b>NETTONUVÄRDE</b>						<b>187</b>	



**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 uppstått
Motivering	Ej relevant

### 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	<b>Restid - total</b>	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen			Ingen effekt	Försumbart	Expertgrupp
		<b>Flexiblares anläggning</b>	Åtgärden innebär alla tåg mot Lund-Malmö kan gå från samma plattform.			Försumbart		Expertgrupp
		<b>Störningar under byggtiden</b>	Under byggtiden kan inte förbigångsspåret i Eslöv utnyttjas			Negativt		Expertgrupp
	GODSTRANSPORTER	<b>Restid -total</b>	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen			Ingen effekt	Försumbart	Expertgrupp
		<b>Störningar under byggtiden</b>	Under byggtiden kan inte förbigångsspåret i Eslöv utnyttjas			Negativt		Expertgrupp
	PERSONTRANSPORTFÖRETAG	<b>Biljettintäkter</b>	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen			Ingen effekt	Försumbart	Upprättnen
		<b>Möjlighet till flexiblares tidtabell</b>	Flexiblares tidtabell genom att förbigångar enklare kan anordnas med kort varsel.			Positivt		Expertgrupp

EXTERNA EFFEKTER (Följdieffekter för samhället)	TRAFIK-SÄKERHET (TS)	<b>Trafiksäkerhet t-totalt</b>	Bredare plattform (för smal idag)			Positivt	Positivt	Expertgrupp
		<b>Trafiksäkerhet t-totalt</b>	Tågens hastighet ökar.	Ej angett	Ej angett	Negativt		Expertgrupp
	KLIMAT	<b>CO2-ekvivalenter</b>	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen			Ingen effekt	Försumbart	Expertgrupp
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	<b>Människors hälsa - buller</b>	Förändrade bullernivåer till följd av ökad hastighet. 2,4 dB ökning för berörda tåg (X2000-tåg)			Negativt	Negativt	Ingegerd Johansson
	LANDSKAP	<b>Landskap - total</b>	Landskapet bedöms inte påverkas eftersom åtgärden utförs i befintlig anläggning. Ej ökad barriäreffekter eller utökat intrång i landskapet			Ingen effekt	Försumbart	Expertgrupp
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	<b>Slitage järnväg</b>	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen			Ingen effekt	Försumbart	Expertgrupp
INBE-SPARADE KOSTNADER I JA	<b>Inbesparade kostnader i JA</b>				Ingen effekt	Expertgrupp		
KOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	<b>Drift och Underhåll</b>	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen			Ingen effekt	Expertgrupp		

**Motivering:**

De ej prisatta effekterna bedöms i sin helhet som försumbara. Störst påverkan bland de ej prissatta effekterna bedöms vara förändrade bullernivåer (negativ hälsoeffekt) samt breddning av plattform (positiv trafiksäkerhetseffekt). De största effekterna bedöms dock fångas bland de beräknade/prissatta effekterna.

Bedömningarna är gjorda av trafikanalytiker och bullerexpert på Trafikverket.

**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 uppstått
Motivering	<i>Ej relevant</i>

**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)
<i>Försumbart</i>		<i>Försumbart</i>		<i>Negativ (liten)</i>		<i>Försumbart</i>
Vilken kompetensnivå har de som gjort bedömningen?						<i>Expertgrupp</i>

**Motivering:**

*De ej prissatta effekterna bedöms sammantaget vara försumbara. De positiva ej prissatta effekterna uppstår framförallt på grund av att resenärer får en bekvämare och säkrare anläggning genom att alla södergående tåg kan gå från samma plattform samt breddning av plattform. Människor som bor och arbetar nära stationen bedöms få en negativ effekt med förändrade bullernivåer till följd av höjd hastighet. Under byggtiden bedöms vissa störningar uppstå men p.g.a. den begränsade tiden bedöms detta som försumbart.*

## 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:	Expertgrupp
Huvudanalysens utredningsalternativ. Nominell åtgärdskostnad.	112
Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av:	Expertgrupp
<b>Storleken på åtgärdskostnaden tillåter endast användande av avancerade bedömningsregler. Nedanstående parametrar måste bedömas.</b>	
Aktuell NNK-i	1,22
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	Överensstämmer
Motivering	Prognos och indata är kvalitetssäkrade av Trafikverket. Kapacitetcenter har bedömt restidsvinster och förseningstidsvinster. Kostnaden är beräknad enligt GKI.
Sammanvägda ej prissatta effekter:	Negativ (liten)
Detaljerat informationsvärde för NNK-i	HK/HR
Övergripande grad av informationsvärde för NNK-i	HÖG
<b>OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT:</b>	
Villkorsfall	Villkorsfall 27
Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

### 2.3.2 Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.8

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet	Lönsam
Slutlig sammanvägning bedömd av:	Expertgrupp

#### Motivering:

Åtgärden bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam. De prissatta effekterna är positiva (NNK-i = 1,2) och de ej prissatta effekterna är försumbara. Den samhällsekonomiska kalkylen bedöms ta hänsyn till de största effekterna av åtgärden. Bedömningen är gjord av trafikanalytiker från Trafikverket.

### 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	Män och kvinnor antas ha lika stor nytta av åtgärden	Expertgrupp
Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt	Nationellt	Regionalt	Neutralt	Alla södergående godståg påverkas och är av nationell betydelse. Persontågen är i huvudsak av regional betydelse.	Expertgrupp
Län	Skåne	Blekinge	Neutralt	Primärt påverkas Skåne och Blekinge av tidvinsterna. Stockholms och de län där snabbtågen stannar tar med del av restidsvinsterna.	Expertgrupp

<b>Kommun</b>	Kristianstad	Eslöv	Neutralt	Kristianstad får del av tidvinsterna för samtliga tåg. Stockholms och de län där snabbtågen stannar tar med del av restidsvinsterna. Eslöv tar del av ombyggnad av plattform samt delar av tidvinsterna.	Expertgrupp
<b>Trafikanter, transporter och externt berörda</b>	Resenärer	Godstransporter	Neutralt	Både godstransporter och resenärer gynnas genom restidsvinster och ökad robusthet.	Expertgrupp
<b>Näringsgren</b>	Kunskapsunderlag saknas	Neutralt	Neutralt	Kunskapsunderlaget är bristfälligt	Expertgrupp
<b>Trafikslag</b>	Järnväg	Neutralt	Neutralt	Åtgärden gynnar persontrafik och godstrafiken genom res- och förseningstidsvinster.	Expertgrupp
<b>Åldersgrupp</b>	Vuxna: 18-65 år	Äldre: >65 år	Neutralt	Flest resor med kollektivtrafik gör åldersgruppen 26-39 år. (Resvanor Syd, 2013). Även skolelever (främst gymnasiet) gynnas av åtgärden.	Expertgrupp
<b>Åtgärds specifik fördelningsaspekt</b>	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Expertgrupp

### 3.2 Fördjupad fördelningsanalys

<b>Ej relevant</b>	Ingen fördjupad fördelningsanalys har genomförts
--------------------	--

### 3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

**Kommentar:**

Åtgärden medför viss nytta för näringslivets transporter. Södra stambanan ingår i EU:s utpekade huvudnät för gods. Nyttorna ingår till största delen i de genomförda beräkningarna. En särskild företagsekonomisk konsekvensbeskrivning enligt FKB-metoden hade kunnat fånga ytterligare eventuella effekter för några enskilda företag, dock inte samtliga effekter för samtliga påverkade företag. Detta faktum samt begränsade resurser är skälet till att en fullständig FKB inte är utförd för detta objekt.



## 4. Transportpolitisk målanalys

Det övergripande transportpolitiska målet är ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig 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

Lönsam

### 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**

	Hållbarhet	Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling	Bedömt av (namn, kompetensområde)
Bidrag till långsiktig hållbarhet	Ekologisk hållbarhet	Åtgärden bidrar till ekologisk hållbarhet bland annat genom attraktivare tågtrafik på grund av restidsvinster vilket leder till en överflyttning från väg- till tågtrafiken. Detta reducerar utsläpp från vägtrafiken.	Upprättaren
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	Den samhällsekonomiska kalkylen visar på samhällsekonomisk lönsamhet. Detta beror främst på tidsvinsterna.	Upprättaren
	Social hållbarhet	Åtgärden bedöms bidra till social hållbarhet genom att valmöjligheten och tillgängligheten i trafiken ökar för alla, men särskilt för personer med små resurser som inte kan välja andra transportslag.	Upprättaren

**Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling**

Åtgärden bidrar till en hållbar utveckling eftersom åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam och både ekologiskt och socialt hållbar. Åtgärden bidrar till ekologisk hållbarhet eftersom det sker en överflyttning från väg- till tågtrafiken, vilket minskar utsläppen. Vidare bedöms åtgärden bidra till samhällsekonomisk hållbarhet genom att öka attraktiviteten för kollektivtrafiken i Skåne och därmed öka tillgängligheten i länet. Åtgärden bidrar även till social hållbarhet, eftersom tillgängligheten i trafiken ökar för alla, särskilt för personer med små resurser som inte kan välja andra transportslag.

**4.3 Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse**

Bedömningen av vilket bidrag åtgärden ger till de olika målen ska göras utifrån från en absolut skala. Följande skala används:

- positivt bidrag = grönt
- negativt bidrag = rött
- inget bidrag = ofärgat
- ej bedömt = grått

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.

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.

**Tabell 4.2 Transportpolitisk målanalys**

	Mål	Bedömning och motivering	Bedömt av (namn, kompetensområde)
<b>Funktionsmålet<sup>1</sup></b>			
<b>Medborgarnas resor.</b> Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Minskad risk för förseningar och därmed ökad tillförlitligheten för personstrafiken.	Expertgrupp
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Breddad plattform och samtliga södergående tåg avgår från samma plattform vilket ökar bekvämligheten	Expertgrupp
<b>Näringslivets transporter.</b> Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Mindre förseningar och ökad robusthet ökar tillförlitligheten.	Expertgrupp
	Kvalitet	Positivt bidrag: En flexiblare anläggning ger mindre förseningar och ökad robusthet.	Expertgrupp
<b>Tillgänglighet regionalt och mellan länder.</b> Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Pendling	Positivt bidrag: Åtgärden bidrar till restidsvinster och förseningstidsvinster vilket är positivt för pendlare.	Expertgrupp
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag: Tillgängligheten till Malmö, Stockholm och Köpenhamn bedöms öka	Expertgrupp
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Tillgängligheten till Malmö, Stockholm, Köpenhamn och Göteborg bedöms öka	Expertgrupp

<p><b>Jämställdhet.</b> Arbetsformerna, genomförandet och resultaterna av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.</p>	<p>Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)</p>	<p><i>Positivt bidrag: Bidrar till ökad jämställdhet, eftersom den ökade tillgängligheten och attraktiviteten för kollektivtrafik ökar möjligheten för kvinnor och män att själva utforma sina liv.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Lika påverkansmöjlighet</p>	<p><i>Inget bidrag: Alla kan påverka vid samråd eller genom att yttra sig när planen ställs ut.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
<p><b>Funktionshindrade.</b> Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.</p>	<p>Kollektivtrafiken användbarhet för funktionshindrade</p>	<p><i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte öka användbarheten för funktionshindrade.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
<p><b>Barn &amp; unga.</b> Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.</p>	<p>Skolväg - gå eller cykla på egen hand</p>	<p><i>Inget bidrag: Åtgärden förändrar inte möjligheten för barn att använda transportsystemet, eller att gå eller cykla på egen hand.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
<p><b>Kollektivtrafik, gång &amp; cykel.</b> Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.</p>	<p>Andel gång- &amp; cykelresor av totala kortväga</p>	<p><i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka andelen kortväga gång- och cykelresor.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)</p>	<p><i>Positivt bidrag: Åtgärden bidrar till restidsvinster och förseningstidsvinster vilket ökar attraktiviteten för kollektivtrafiken (tåg).</i></p>	<p>Expertgrupp</p>

Hänsynsmål <sup>2</sup>				
<p><b>Klimat. Transportsektorn</b> 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.</p> <p>Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan", 2014:137.</p>		Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer.	<p><i>Positivt bidrag: Ökad attraktivitet för kollektivtrafiken antas ge en överflyttning från vägtrafiken till tågtrafiken och därmed minska antalet fordonskilometer.</i></p>	Expertgrupp
		Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.	<p><i>Inget bidrag: Energianvändningen per fordonskilometer bedöms vara densamma för alla trafikslag.</i></p>	Expertgrupp
		Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.	<p><i>Inget bidrag: ombyggnation av plattform samt växelbyten bedöms som försumbar effekt.</i></p>	Expertgrupp
	Människors hälsa	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	<p><i>Inget bidrag: Kunskap saknas</i></p>	Expertgrupp
		Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	<p><i>Inget bidrag: Kunskap saknas</i></p>	Expertgrupp
		Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	<p><i>Inget bidrag: Kunskap saknas</i></p>	Expertgrupp
		Fysisk aktivitet i transportsystemet	<p><i>Positivt bidrag: Förbättrad restid och robusthet ökar attraktiviteten vilket leder till ökat kollektivtrafikresande. Detta antas öka gång- och cykelresor till/från stationen.</i></p>	Expertgrupp
	Befolkning	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	<p><i>Inget bidrag: Åtgärden förändrar inte barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål.</i></p>	Expertgrupp
		Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	<p><i>Positivt bidrag: Åtgärden förbättrar kollektivtrafiken attraktivitet vilket bidrar kollektivtrafikresande till utbud och aktiviteter.</i></p>	Expertgrupp

<p><b>Hälsa.</b>                  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>	<p><b>Luft</b></p>	<p>Vägtransportssystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).</p>	<p><i>Positivt bidrag: Åtgärden bidrar till en överflyttning från väg- till tågtrafiken. Enligt den samhällsekonomiska kalkylen minskar utsläpp av NOx</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Halter av kvävedioxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids.</p>	<p><i>Inget bidrag: Ej relevant.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Antalet personer exponerade för halter över MKN.</p>	<p><i>Inget bidrag: Luftföroreningarna bedöms ej öka till följd åtgärden. Eftersom banan är elektrifierad är utsläppsmängderna av luftförorenade avgaser låga på lokal och regional nivå.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p><b>Vatten</b></p>	<p>Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv</p>	<p><i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon påverkan.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt</p>	<p><i>Bedöms inte för närvarande</i></p>	<p>Ej relevant</p>
	<p><b>Mark</b></p>	<p>Betydelse för förorenade områden</p>	<p><i>Inget bidrag: dock risk för förorenade områden på bangårdar.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Betydelse för skyddsvärda områden</p>	<p><i>Inget bidrag: Åtgärden utförs i befintlig anläggning.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Betydelse för bakgrundshalt metaller</p>	<p><i>Inget bidrag: Kunskap saknas</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar</p>	<p><i>Inget bidrag: Bedöms inte vara aktuellt.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede</p>	<p><i>Inget bidrag: Åtgärden utförs i befintlig anläggning.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>

	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 delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	<i>Inget bidrag: Åtgärden utförs i befintlig anläggning.</i>	<i>Expertgrupp</i>
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för mortalitet	<i>Inget bidrag: Åtgärden utförs i befintlig anläggning.</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för barriärer	<i>Inget bidrag: Åtgärden utförs i befintlig anläggning.</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för störning	<i>Inget bidrag: Åtgärden utförs i befintlig anläggning.</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	<i>Negativt bidrag: Det finns ett område med artrik järnvägsmiljö som bör beaktas</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	<i>Inget bidrag: Åtgärden utförs i befintlig anläggning.</i>	<i>Expertgrupp</i>
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	<i>Inget bidrag: Åtgärden utförs i befintlig anläggning.</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för strukturomvandling.	<i>Inget bidrag: Åtgärden utförs i befintlig anläggning.</i>	<i>Expertgrupp</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 delaspekterna 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: Kunskap saknas</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för utradering	<i>Inget bidrag: Åtgärden utförs i befintlig anläggning.</i>	<i>Expertgrupp</i>



<p><b>Trafiksäkerhet</b></p>	<p><b>Döda &amp; allvarligt skadade.</b> Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.</p>	<p><i>Positivt bidrag: Olyckor på väg minskar på grund av åtgärden. Detta beror främst på överflyttning från väg- till tågtrafiken. Bredning av plattform bedöms även öka säkerheten.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
------------------------------	--	---	--------------------

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

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

<sup>2</sup> Definitioner 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		
Restid	<i>Förändrade antal timmar (totalt) per tkr år 2040 (förändrad effekt år 2040 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)</i>	-11,9	<i>tim/ tkr</i>	<i>Bansek: 4.3</i>
CO2	<i>Förändrade antal ton CO2 per mnkr år 2040 (förändrad effekt år 2040 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)</i>	-28,13	<i>ton/ mnkr</i>	<i>Bansek: 4.3</i>

## 4.4 Bedömning av bidrag till regionala och lokala mål

Nedan redovisas Skånes utvecklingsmål för transportsystemet som anges i regionala transportinfrastrukturplan 2014-2025.

**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
Stärka regionförstoring och regionintegrering i det flerkärniga Skåne	Utveckla Skåne till en sammanhållen funktionell region med en större gemensam arbetsmarknad, samt skapa en god tillgänglighet i ett flerkärnigt Skåne, i syfte att sprida tillväxten till hela regionen.	Positivt bidrag	Upprättaren
Stärka stad och landsbygd utifrån deras respektive behov	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stärka tillväxtmotorerna genom förbättrad kapacitet i transportsystemet och samtidigt hantera de miljöproblem som transportererna ger i de tätbefolkade delarna av regionen.</li> <li>- Stärka tillväxten genom försörjning av infrastruktur i periferin så att en god tillgänglighet nås, så att företag och verksamheter kan finnas kvar och utvecklas.</li> </ul>	Positivt bidrag	Upprättaren
Utveckla ett hållbart resande	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utveckla kollektivtrafiken och öka kollektivtrafikresandet för att nå klimatmål och en hållbar stadsmiljö. Säkerställa att hela resan har en god funktionalitet och att det finns en bra intermodalitet.</li> <li>- Effektivisera fordonsparken och ställa om till förnybara bränslen för att nå klimatmålen.</li> <li>- Arbeta med åtgärder som stödjer ett transportsnålt resande.</li> <li>- Stärka drivkrafterna för att fler korta resor företas med gång och cykel, för ett mer hållbart resande och en bättre folkhälsa.</li> </ul>	Positivt bidrag	Upprättaren

<p>Förbättra Skånes förbindelser med omvärlden</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utveckla transportsystemet i Skåne till ett effektivt och hållbart system för transit- och godstransporter, med utvecklade logistikplatser och hamnar med förbättrad intermodalitet.</li> <li>- Utveckla transportsystemet i Öresundsregionen och Sydsverige, för en mer integrerad arbetsmarknad.</li> <li>- Utveckla transportsystemet mot de närliggande metropolerna Stockholm, Göteborg, Oslo, Hamburg och Berlin.</li> <li>- Stödja Kastrups roll som en viktig flygplats för interkontinentala flygförbindelser och Sturups roll som nationell flygplats.</li> </ul>	<p>Positivt bidrag</p>	<p>Upprättaren</p>
<p>Transportsystemet ska vara effektivt, säkert och kunna nyttjas av alla</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- I första hand nyttja befintlig infrastruktur. Hushålla med marken och sträva efter ytsnåla trafik- och infrastrukturlösningar.</li> <li>- Transportsystemet ska utformas så att en olycka inte leder till att någon dödas eller skadas allvarligt.</li> <li>- Skapa ett transportsystem för alla. Transportsystemet ska bli mer jämlikt, såväl mellan kön, som mellan olika åldersgrupper.</li> <li>- Tillgänglighetsanpassningen av transportsystemet ska utvecklas ytterligare och infrastrukturen ska även användas för att stärka den sociala hållbarheten.</li> </ul>	<p>Positivt bidrag</p>	<p>Upprättaren</p>

## 4.5 Målkonflikter

Tillgänglighet i konflikt med miljö (buller).

## 4.6 Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO <sub>2</sub> -ekvivalenter	Energianvändning, GWh	Källa och datum
Byggskede totalt	680,00	2,20	Klimatkalkyl version 4.0, 2016-08-17
Byggskede, reinvestering samt DoU per år	11,00	0,10	Klimatkalkyl version 4.0, 2016-08-17
Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	660,00	6,00	

### Kommentar:

Byggnationen av åtgärden (hela byggfasen) bidrar till 680 ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Drift- och underhåll beräknas släppa ut 11 ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter per år. Energianvändning uppgår till 2,2 GWh under byggfasen och 0,1 GWh per år under driftskedet. Det totala utsläppet av CO<sub>2</sub>-ekvivalenter blir under bygg- och driftskedet 660 ton och energianvändningen uppgår till 6 GWh.

## 5 Process, Bilagor & Referenser

### 5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

#### 1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

161202; Lova Wigvall trafikanalytiker, Trafikverket

#### 2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

161202; Lova Wigvall, trafikanalytiker, Trafikverket

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

161201; Lova Wigvall och Christina Ripa, trafikanalytiker, Trafikverket 161202 Anne Andersson regional miljöstrateg Trafikverket, 160202 Ingegerd Johansson, bullerexpert Trafikverket

#### 4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

161215

#### 4.2 Skickad av (kontaktperson):

Lova Wigvall, Trafikverket, lova.wigvall@trafikverket.se

#### 5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2017-02-06 Markus Bergquist, samhällsekonomi, Trafikverket

#### 5.2 Godkänd av:

2017-02-09 Peo Nordlöf, cSamhällsekonomi., Trafikverket

#### 6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2017-02-13 Agnes von Koch, Lars Eriksson, strategiska planerare, Trafikverket

#### 6.2 Godkänd av:

2017-02-13 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*

Trafikverket, 2016-08-04. SY1805,

Bilaga 2a\_JS1805, Eslövs bangård etapp 1, underlagskalkyl S1+M1 160804

Bilaga 2b\_Eslöv M1

Bilaga 2c\_Eslöv S1

#### Bilaga 3: *Klimatkalkyl*

Trafikverket, 2016-08-17.

3a resultat\_klimatkalkyl\_Eslövs bangård etapp 1\_pdf\_160817

3b indata\_klimatkalkyl\_Eslövs bangård etapp 1\_xls\_160817

#### **Bilaga 4: Barsekkalkyl**

Trafikverket, 2016-12-06.  
Bilaga 4a\_Effekter\_resenärer\_A4  
Bilaga 4b\_Externa\_effekter\_A3  
Bilaga 4c\_Sammanvägning\_elast  
Bilaga 4d\_Sammanvägning\_Prognosar

#### **Bilaga 5: Effektbedömning**

Trafikverket, 2016-10-08. Effektbedömning av bangårdsombyggnad i Eslöv \_PM\_161008PM\_161008

#### **Bilaga 6: Indata Bansek**

Trafikverket, 2016-12-06. Indata till Bansek tidsvinster 20161206

#### **Bilaga 7: Arbets-PM**

Trafikverket, 2016-12-15. Arbets\_PM JSY1805\_Eslövs bangård\_161215

#### **Bilaga 8: VS Södra Stambanan**

Trafikverket, 2015-02-13. ÅVS Södra Stambanan 20150213, Februari 2015/TRV 2014/29166

#### **Bilaga 9: Indexomräkning**

Trafikverket, 2016-09-26.  
JSY1805\_Eslövs bangård\_lathund\_indexomr\_160926

#### **Bilaga 10: Beslut om inriktning**

Trafikverket, 2015-02-09.  
Beslut om inriktning ÅVS Södra stambanan

#### **Bilaga 11: SEB**

Trafikverket, 2014-11-27  
jsy216\_kapacitetsatgarder\_i\_skane\_seb\_20141127\_g

#### **Bilaga 12: FKB**

Trafikverket, 2016-12-12. Bilaga 12 JSY1805\_eslovsbangard\_etapp1\_FKB\_161212

#### **Bilaga 13: SEB**

Trafikverket, 2014-11-26.  
xsy300\_hassleholm\_lund\_kapacitetsbrister\_alt4\_seb\_20141126\_g

#### **Bilaga 14: PM Eslöv**

Trafikverket, 2014-09-12. PM Eslöv bangård 20140912

#### **Referens 1, Miljökonsekvensbeskrivning**

Ej angett

#### **Referens 2: Resvaneundersökning i Skåne 2013 p**

Region Skåne, 2014-06-04, Resevaneundersökning i Skåne 2013

### **5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:**

Namn, datum	Notering