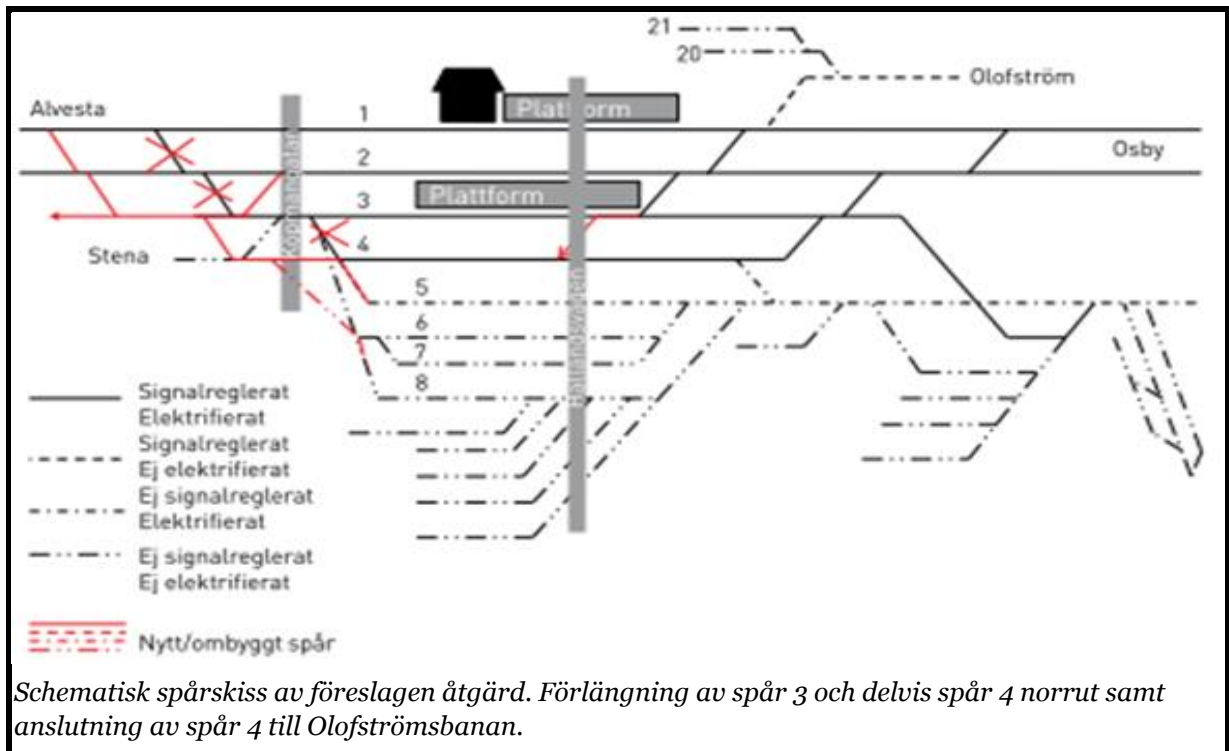


Älmhults bangård, kapacitet, JSY1822



1. Beskrivning av åtgärden

Nuläge och brister: Bangården i Älmhult ligger på Södra stambanan mellan Hässleholm och Alvesta. Banan mellan Älmhult och Olofström ansluter bangården från sydöst.

Spår tre är på bangården avsett för förbigångar av godståg på Stambanan samt ankommande och avgående godståg, riktning Olofström. Dock är spåret ofta upptaget för godstågens uppställning av vagnar, som i sin tur beror på att godstågen har begränsad spårkapacitet på bangården. Några av de identifierade orsakerna till kapacitetsbristen är antalet elektrifierade och signalreglerade spår, antalet anslutningar mot Olofström, samt längden på spåren.

Åtgärdens syfte: Objektets syfte är att öka kapaciteten på Älmhults bangård. Den samlade effektbedömningen tas fram som ett underlag till prioritering av objekt i Nationell plan 2018-2029.

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 195,4 mnkr i prisnivå 2015-06.

För ökad kapacitet sker ombyggnad av bangården. Spår 3 förlängs norrut för att fungera som kombinerat utdrags- och förbigångsspår. Spår 4 ansluts till Olofströms-banan. Förslaget utgörs av Spåråtgärd B i Förstudie Älmhult, bangårdsombyggnad, 2011-11-01.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
45		Positivt		Positivt		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: -16,9 ktm/år	97		
Godstransporter	Tågdriftskostnader: -6,3 mnkr/år	276		
Persontransp.företag	Tågdriftskostnader: 0 mnkr/år	0		
Trafiksäkerhet	Dödade och svårt skadade: 0 DSS/år	3		
Klimat	CO2-utsläpp: -0,161 kton/år	3		
Hälsa	Utsläpp av luftföroreningar	0		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	DoU-kostnad: 0,7 mnkr/år	-61		
SamEk Inv.	Annuitetskostnad: 10,9 mnkr/år	-272		
Nettonuvärde		45		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK-i=	0,17	Informationsvärde NNK =	HÖG	
NNK-i _{KA} *=	#####	NNK-idu=	0,14	
Effekter som inte har värderats i kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning	
Miljö	Klimat	Positivt	Positivt	Överflyttning av resor från väg till järnväg
	Hälsa	Negativt		Ökade bullerstörningar
	Landskap	Försumbart		Endast befintlig spårmiljö påverkas
Övrigt	Resenärer	Positivt	Positivt	Åtgärden möjliggör att tidtabellen kan optimeras
	Godstransporter	Försumbart		Åtgärden möjliggör att tidtabellen kan optimeras
	Persontransportföretag	Positivt		Åtgärden möjliggör att tidtabellen kan optimeras
	Trafiksäkerhet	Positivt		Överflyttning av resor från väg till järnväg
	Övrigt	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde		Positivt	Överflyttning av resor och transporter från väg till järnväg då tidtabellen kan optimeras	

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Kön: restid, reskostn, restidsosäkerhet	Lokalt/Regionalt/Nationellt/Internationellt	Län	Kommun	Trafikanter, transporter, externt berörda	Näringsgren	Trafikslag	Åldersgrupp	Åtgärds-specifik fördelningsaspekt
Störst nytta/fördel	Neutralt	Nationellt	Kronoberg	Olofström	Godstransporter	Färdiga industriprodukter	Gods-järnväg	Neutralt	Ej relevant
(störst) negativ nytta/nackdel	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Älmhult	Neutralt	Ingen	Neutralt	Neutralt	Ej relevant

3. Fördelningsanalys

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

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

Målkonflikter

Inga betydande målavgifter har identifierats

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning

*Åtgärden bidrar till ekologisk hållbarhet då den gynnar ekologiskt hållbara transporter. Då nyttorna överstiger kostnaderna och de ej kvantifierade effekterna sammantaget bedöms positiva bedöms åtgärden bidra till samhällsekonomisk hållbarhet.
 Åtgärden bidrar till social hållbarhet då den medför förbättrade förutsättningar för kollektivt resande. Möjligheten till resande för personer som exempelvis inte har tillgång till bil förbättras.*

1. Beskrivning av åtgärden

1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Älmhults bangård, kapacitet	
Ärendenummer	TRV 2016/59617	
Objekt-id	JSY1822	
Sammanhang	Objektet utgörs av Spåråtgärd B i Förstudie Älmhult, bangårdsombyggnad, 2011-11-01. I förstudien studeras även plankorsningsåtgärder och plattformåtgärder.	
Län	Kronoberg	
Koordinater startpunkt	447212	6269267
Koordinater målpunkt	446852	6267282

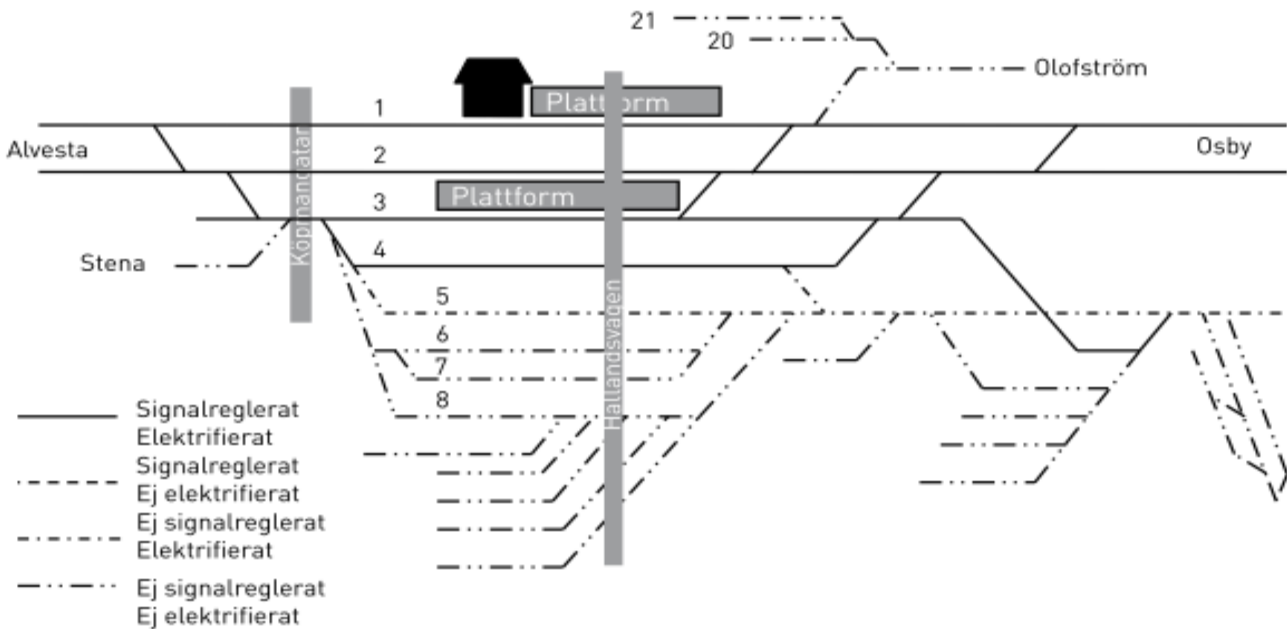
Tabell 1.2 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Aktuellt skede vid upprättande av den samlade effektbedömningen	Åtgärdsvalsstudie
Namn och datum på ev. åtgärdsvalsstudie samt vilken aktör som föreslagit att åtgärden ska genomföras	Ej relevant
Namn och datum för senaste ställningstagande före upprättandet av samlad effektbedömning	Slutrapport: Förstudie Älmhult, bangårdsombyggnad, 2011-11-01
Betydande miljöpåverkan?	Ja
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

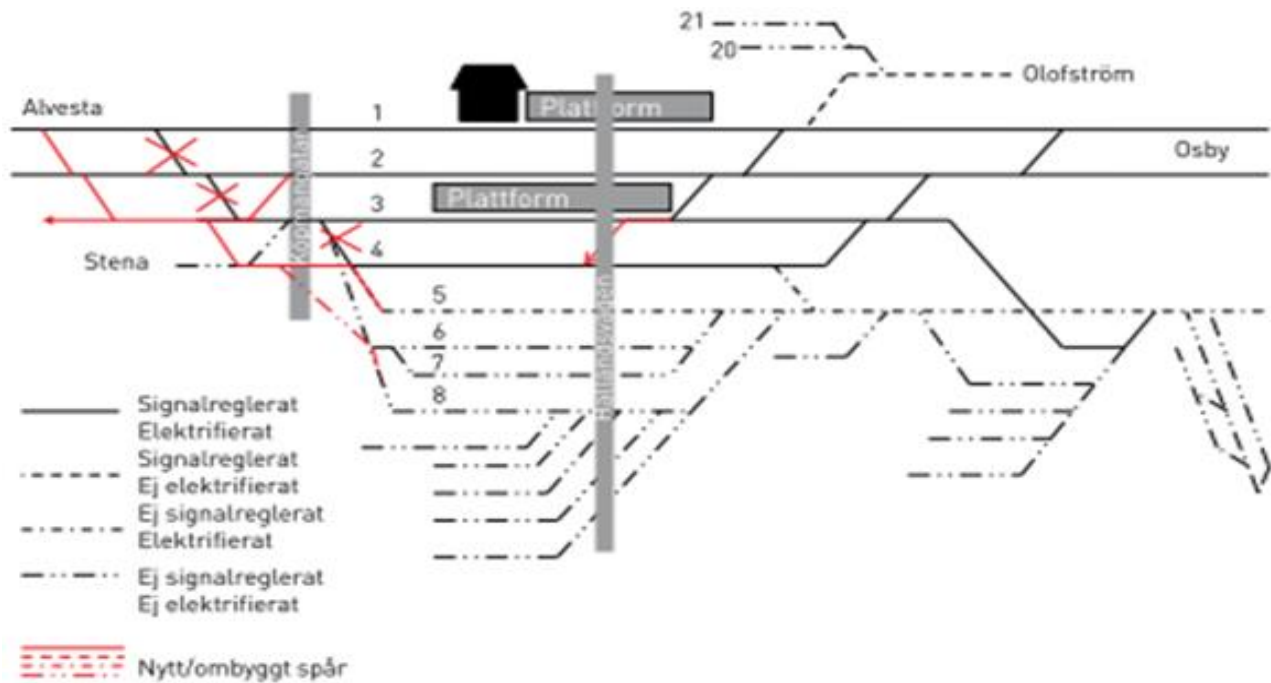
1.2 Kompletterande diagram, figurer eller kartbilder



Röd markering i kartan utgör nya spår/växlar.



Schematisk skiss över dagens spårförhållande på bangården i Almhult.



Schematisk spårskiss av föreslagen åtgärd. Förlängning av spår 3 och delvis spår 4 norrut samt anslutning av spår 4 till Olofströmsbanan.

1.3 Nuläge och brister

Bangården i Älmhult ligger på Södra stambanan mellan Hässleholm och Alvesta. Banan mellan Älmhult och Olofström ansluter bangården från sydöst.

Spår tre är på bangården avsett för förbigångar av godståg på Stambanan samt ankommande och avgående godståg, riktning Olofström. Dock är spåret ofta upptaget för godstågens uppställning av vagnar, som i sin tur beror på att godstågen har begränsad spårkapacitet på bangården. Några av de identifierade orsakerna till kapacitetsbristen är antalet elektrifierade och signalreglerade spår, antalet anslutningar mot Olofström, samt längden på spåren.

Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder	Älmhult är en tätort i Kronobergs län. Den är centralort i Älmhults kommun och belägen längs Södra stambanan. De största arbetsgivarna i Älmhult är Älmhults kommun och IKEA.
Lokalisering av service och handel	IKEA-varuhuset är den helt dominerande besökspunkten i Älmhult.
Distansarbete	Ej relevant
Resvanor och/eller godsflöden	Älmhult utgör en betydelsefull nod för kollektivtrafiken med kopplingar till tågtrafiken mot både Öresundsregionen och Växjöregionen. Älmhults kombiterminal är ur godssynpunkt en viktig målpunkt i regionen där bland annat omlastning av containrar sker mellan järnvägsvagnar och lastbilstransporter/lager.
Färdmedelsfördelning persontrafik	Kunskap saknas
Färdmedelsfördelning godstrafik	Kunskap saknas

Banlängd:	Ej relevant
Banstandard:	<p>Följande förhållanden på bangården i Älmhult innebär begränsningar för godstågtrafiken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Endast tre spår (spår 3-5) är elektrifierade. • Enbart två spår (spår 3-4) är signalreglerade, vilket innebär att det endast är dessa spår som kan användas som ankomst- och avgångsspår. • Endast ett spår på bangården (spår 3) har förbindelse mot Olofström. • Spår 3 är egentligen avsett att fungera som förbigångsspår för trafiken på Södra stambanan. • Brist på uppställningskapacitet. Vagnsset får delas upp på flera spår.
Bantrafik:	0 persontåg och 13 godståg per dygn på sträckan Älmhult-Olofström enligt T15. 94 persontåg och 69 godståg per dygn på sträckan Diö-Älmhult enligt T15. 97 persontåg och 62 godståg per dygn på sträckan Älmhult-Killeberg enligt T15.
Banflöde:	Underlag saknas

1.4 Fyrstegsanalys

I Förstudie Älmhult, bangårdsombyggnad, 2011-11-01, anges att "För att uppfylla målet med en väl fungerande gods- och persontågstrafik krävs en kombination av åtgärder inom steg 3 och steg 4".

1.5 Syfte

Den samlade effektbedömningen tas fram som ett underlag till prioritering av objekt i Nationell plan 2018-2029.

Objektets syfte är att öka kapaciteten på Älmhults bangård.

1.6 Förslag till åtgärd/er

För ökad kapacitet sker ombyggnad av bangården. Spår 3 förlängs norrut för att fungera som kombinerat utdrags- och förbigångsspår. Spår 4 ansluts till Olofströms-banan. Förslaget utgörs av Spåråtgärd B i Förstudie Älmhult, bangårdsombyggnad, 2011-11-01.

Vilka steg 1-åtgärder för persontransporter ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 1-åtgärder för godstransporter ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 2-åtgärder för persontransporter ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 2-åtgärder för godstransporter ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 3-åtgärder ingår?	<ul style="list-style-type: none">• Spår 3, som idag har en hinderfri längd på 1000m, förlängs ca 500m norrut. Spåret blir drygt 1500 m långt så att två tåg upptill 750 m långa får plats.• Spår 4, idag hinderfri längd på 600m, förlängs ca 750 m norrut. Spåret kan därmed användas av ett 750 m tåg och ett kortare tåg. . De förlängda spåren elektrifieras och signalregleras. Växlar förses med växelvärmes och belysning.• För att undvika ombyggnad av vägport vid Köpmangatan, kan sidsospåren 5-8 behöva avkortas med mellan 45 och 115 m (behöver studeras ytterligare)• Vid södra änden av mellanplattformen byggs en ny växelförbindelse mellan spår 3 och 4, som medger att tågen till och från Olofström kan köra direkt in på spår 4 (50 km/h). Växelförbindelsen påverkar mittplattformens södra ände som behöver avsmalnas.
Vilka steg 4-åtgärder ingår?	<i>Ej relevant</i>

Banlängd:	<i>Ej relevant</i>
Banstandard:	<ul style="list-style-type: none"> • Spår 3, som idag har en hinderfri längd på 1000m, förlängs ca 500m norrut. Spåret blir drygt 1500 m långt så att två tåg upptill 750 m långa får plats. • Spår 4, idag hinderfri längd på 600m, förlängs ca 750 m norrut. Spåret kan därmed användas av ett 750 m tåg och ett kortare tåg. . De förlängda spåren elektrifieras och signalregleras. Växlar förses med växelvärmes och belysning. • För att undvika ombyggnad av vägport vid Köpmangatan, kan sidsospåren 5-8 behöva avkortas med mellan 45 och 115 m (behöver studeras ytterligare) • Vid södra änden av mellanplattformen byggs en ny växelförbindelse mellan spår 3 och 4, som medger att tågen till och från Olofström kan köra direkt in på spår 4 (50 km/h). Växelförbindelsen påverkar mittplattformens södra ände som behöver avsmalnas.
Bantrafik:	<p>0 persontåg och 16 godståg per dygn på sträckan Älmhult-Olofström enligt Basprognos 2040.</p> <p>112 persontåg och 89 godståg per dygn på sträckan Diö-Älmhult enligt Basprognos 2040.</p> <p>112 persontåg och 82 godståg per dygn på sträckan Älmhult-Killeberg enligt Basprognos 2040.</p>
Banflöde:	<p>0 resenärer per år och 1,1 miljoner nettoton per år på sträckan Älmhult-Olofström enligt Basprognos 2040.</p> <p>6,1 miljoner resenärer per år och 8,3 miljoner nettoton per år på sträckan Diö-Älmhult enligt Basprognos 2040.</p> <p>6,2 miljoner resenärer per år och 8,3 miljoner nettoton per år på sträckan Älmhult-Killeberg enligt Basprognos 2040.</p>

1.7 Åtgärdskostnad och finansiering

Tabell 1.3 Åtgärdskostnad i löpande priser

	Namn på kostnadskalkyl	Åtgärds-kostnad i löpande priser (mnkr)	Datum för upprättad kostnads-kalkyl	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärdskostnad	JSY1822_Älmhults bangård, kapacitet, underlagskalkyl rev 160713	178	2011-02-15	2011-01	Underlagskalkyl 50 %

Tabell 1.4 Åtgärdskostnad och finansiering

	Eventuell uppdelning på finans eller finansiär	Åtgärds-kostnad per finansiär (mnkr)	Sammanlagd åtgärds-kostnad (mnkr)	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärdskostnad	Prövas i Nationell plan för transportsystemet 2018-2029	195,4	195	2015-06	Prisnivåomräkning (infrastrukturindex för bana) av "Underlagskalkyl 50 %"

1.8 Planeringsläge

Förstudie avslutad

1.9 Relation till andra åtgärder

Objektet utgörs av Spåråtgärd B i Förstudie Älmhult, bangårdsombyggnad, 2011-11-01.

Elektrifiering av sträckan Älmhult-Olofström, enligt objekt JSY1804, Älmhult – Olofström, elektrifiering och upprustning, gör att byte till/från diesellok i Älmhult kan undvikas. Detta skulle då minska kapacitetsutnyttjandet på Älmhults bangård. Den frigjorda kapaciteten kan då användas till att möjliggöra fler förbigångar i Älmhult i såväl planerat som oplanerat läge. En del tåg skall dock ändå hanteras på bangården i form av - eller tillkoppling av vagnar eller lokbyte. Elektrifiering av sträckan Älmhult-Olofström ingår även i objektet Sydostlänken.

Sydostlänken (JSY202) är en alternativ åtgärd till Älmhults bangård och elektrifiering Älmhult-Olofström.

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	<i>Person_2040_20160401</i>	
Avvikelse från prognos persontrafik	<i>Nej</i>	
Prognosverktyg - persontrafik	<i>Sampers/Samkalk 3.3</i>	
Prognos godstrafik - huvudanalys	<i>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>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>3</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>2016-09-22</i>

2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalkylresultatet

De kvantifierade samhällsekonomiska effekterna utgörs av tidsvinster och förseningstidsvinster vilka redogörs i Bilaga 7 Arbets-PM Älmhults bangård .

2.1.1.3 Trafiktillväxttal

Tabell 2.2 Trafiktillväxttal

Trafikökning [%]	Huvudscenario		Referensscenario:	
			Ej angett	
Tidsperiod	t o m 2040	efter 2040	Ej angett	Ej angett
Persontrafik på järnväg	Se kommentar	Se kommentar	Ej angett	Ej angett
Godstrafik på järnväg	Se kommentar	Se kommentar	Ej angett	Ej angett

Kommentar till tabell 2.2:

Trafiktillväxt Älmhult-Olofström

Tillväxt genomsnitt gods -2040; 2,36 %/år

Tillväxt genomsnitt gods 2041-2060; 1,36 %/år

Tillväxt genomsnitt gods 2061-; 0 %/år

Trafiktillväxt Diö-Älmhult

Tillväxt persontrafik -2040; 1,6 %/år

Tillväxt persontrafik 2041-2060; 0,9 %/år

Tillväxt persontrafik 2061-; 0 %/år

Tillväxt genomsnitt gods -2040; 1,43 %/år

Tillväxt genomsnitt gods 2041-2060; 1,36 %/år

Tillväxt genomsnitt gods 2061-; 0 %/år

Trafiktillväxt Älmhult-Killeberg

Tillväxt persontrafik -2040; 1,6 %/år

Tillväxt persontrafik 2041-2060; 0,9 %/år

Tillväxt persontrafik 2061-; 0 %/år

Tillväxt genomsnitt gods -2040; 1,34 %/år

Tillväxt genomsnitt gods 2041-2060; 1,36 %/år

Tillväxt genomsnitt gods 2061-; 0 %/år

För beräkning av årlig trafiktillväxt gods 2010-2040, se Bilaga 6 SEK Älmhults bangård 160922

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	Underlagskalkyl 50 %		Ej relevant		Ej relevant		Ej relevant	
Basår för penningvärde	2015-06	2014	Ej relevant	2014	2015-06	2014	Ej relevant	2014
Nominell åtgärds kostnad	195		Ej relevant		0		0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		272,4		0		0		0

2.1.2 Kalkylresultat

2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi

	Kalkylmetod för åtgärds kostnad	Samhälls-ekonomisk investerings-kostnad inkl skatte-faktor (mnkr)	Nettonu-värde* (mnkr)	NNK-i**	NNK-idu***
Huvudanalys	Underlagskalkyl 50 %	272	45	0,17	0,14

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

** Nettonu-värdeskvoten NNK-i är nettonu-värdet dividerat med den samhällsekonomiska investeringskostnaden.

***Nettonu-värdeskvoten NNK-idu är lika med nettonu-värdet 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 skuggpriser, 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>	<i>Tidsvinst</i>	0,00	<i>mnkr/år</i>	0	97	<i>Bansek: 4.3</i>
		<i>Åktid</i>	<i>Tidsvinst</i>	-16,91	<i>ktim/år</i>	-		<i>Bansek: 4.3</i>
		<i>Förse ningstid , persontrafik</i>	<i>Förse ningstidsvinst</i>	-4,47	<i>ktim/år</i>	97		<i>Bansek: 4.3</i>
	GODSTRANSPORTER	<i>Transporttid, gods</i>	<i>Tidsvinst</i>	-4,58	<i>mnkr/år</i>	113	276	<i>Bansek: 4.3</i>
		<i>Tågdriftskost nader, gods</i>	<i>På grund av minskad transporttid</i>	-6,28	<i>mnkr/år</i>	155		<i>Bansek: 4.3</i>
		<i>Banavgifter, gods</i>	<i>Ökade banavgifterna uppstår till följd av överflyttning från väg till järnväg</i>	0,71	<i>mnkr/år</i>	-18		<i>Bansek: 4.3</i>
	<i>Förse ningstid , godstrafik</i>	<i>Förse ningstidsvinst</i>	-1,00	<i>mnkr/år</i>	26		<i>Bansek: 4.3</i>	

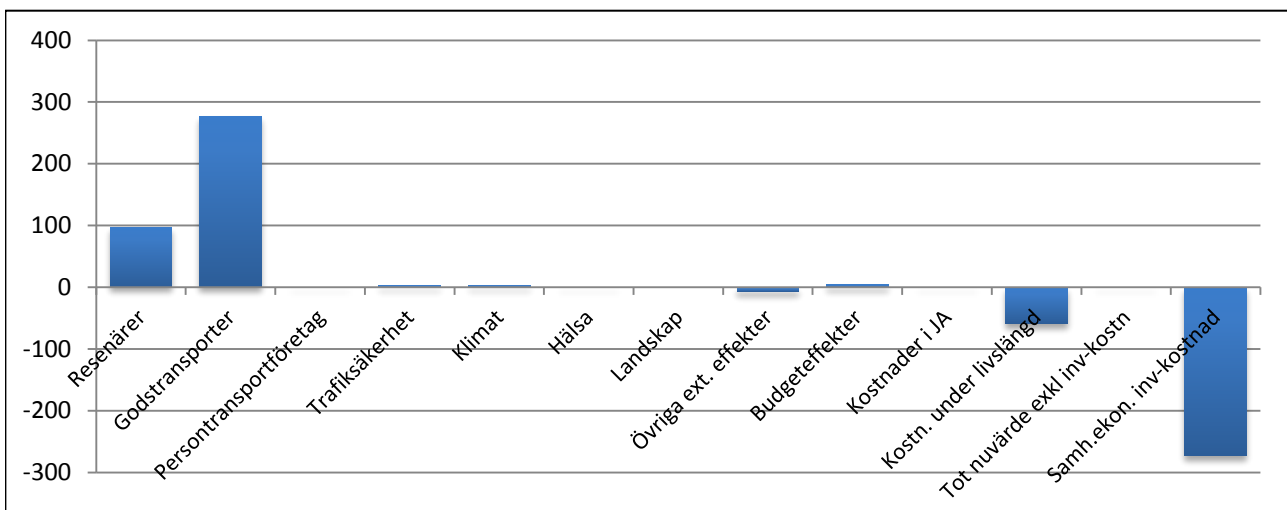
PERSONTRANSPORTFÖRETAG	Tågdriftskostnader, persontrafik	Ingen effekt	0,00	mnkr/år	0	0	Bansek: 4.3		
	Banavgifter persontrafik	Ingen effekt	0,00	mnkr/år	0		Bansek: 4.3		
	Omkostnader	Ingen effekt	0,00	mnkr/år	0		Bansek: 4.3		
	Biljettintäkter	Ingen effekt	0,00	mnkr/år	0		Bansek: 4.3		
	Moms på biljettintäkter	Ingen effekt	0,00	mnkr/år	0		Bansek: 4.3		
EXTERNA EFFEKTER	TRAFIKSÄKERHET (TS)	Trafiksäkerhet-t-totalt	Total olyckskostnad. Innehåller effekter av Plankorsningar (förändring av olyckor till följd av specifika åtgärder i korsning väg-järnväg), Externa effekter, tågtrafik (förändring av olyckor vid plankorsningar längs linjen samt övriga olyckor) och Externa effekter, övrig trafik (förändring av olyckor på väg).		-	-	3	3	Bansek: 4.3
	KLIMAT	CO2-ekvivalenter	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.		-0,16	kton/år	3	3	Bansek: 4.3
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Luft	Avser NOx, VOC, SO2, och Partiklar från Externa effekter, övrig trafik samt Växling med diesellok. Den monetära effekten ingår i CO2-ekvivalenter ovan.		-	-	-	0,00	Bansek: 4.3
		Luft - NOX	Kväveoxider	0,500	ton/år	-	Bansek: 4.3		
		Luft - VOC	Kolväten	0,100	ton/år	-	Bansek: 4.3		
Luft - SO2		Svaveldioxid	0,000	ton/år	-	Bansek: 4.3			
	Luft - Partiklar	Partiklar	0,00	ton/år	-	Bansek: 4.3			

ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Externa effekter, tågtrafik - Slitage	Ökat slitage	0,34	mnkr/år	-9	-6	Bansek: 4.3
	Externa effekter, övrig trafik - Slitage	Minskat slitage	-0,09	mnkr/år	2		Bansek: 4.3
BUDGETEFFEKTER	Drivmedelsskatt	Överflyttning av transporter från väg till järnväg medför minskade drivmedelsskatter till staten	0,54	mnkr/år	-13	5	Bansek: 4.3
	Banavgifter	Ökade banavgifterna uppstår till följd av överflyttning från väg till järnväg	-0,71	mnkr/år	18		Bansek: 4.3
	Moms på biljettintäkt	Moms på på grund av ökad biljettförsäljning	0	mnkr/år	0		Bansek: 4.3
INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej relevant
DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGSKOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	Drift och Underhåll	Drift- och underhållskostnad under kalkylperioden pga förändrad anläggningsmassa.	0,7	mnkr/år	-17	-59	Bansek: 4.3
	Reinvestering	Reinvesteringskostnad under kalkylperioden pga förändrad anläggningsmassa.	1,68	mnkr/år	-42		Bansek: 4.3
Totalt nuvärde exkl investeringskostnad	Totalt nuvärde exkl investeringskostnad (används endast om uppdelning av nuvärdet inte är möjligt)	Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej relevant
MINUS SAMMÅLLS EKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD	Effekten år 2040 avser annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad		10,92	mnkr/år	-272	-272	Bansek: 4.3
NETTONUVÄRDE						45	

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	Minskad väntetid	Spår 3 kan användas för förbigångar eller vändning av persontåg med betydligt lägre påverkan av godstrafiken. Detta möjliggör att regionala persontåg kan få andra och bättre tåglägen än idag. Själva restiden förändras inte, men tågen kan i större utsträckning köras när efterfrågan finns. Effekten bedöms utfalla i minskad bytestid för resenärer då den ökade flexibiliteten medger attraktivare tåglägen. Hur stor denna förändrade bytestid är och för vilka relationer den skulle gälla är dock mycket svårt att uppskatta varför någon monetär värdering ej har låtit sig göras.				Positivt	Positivt	Expertgrupp
		Störningar under byggtiden	Järnvägstrafiken kommer att påverkas vid inkoppling av nya växlar. Under perioder kommer sannolikt hastighetsnedsättningar och eventuellt kortare totalavstängningar av trafiken att ske på banan.				Försumbart		Expertgrupp
	GODSTRANSPORTER	Störningar under byggtiden	Järnvägstrafiken kommer att påverkas vid inkoppling av nya växlar. Under perioder kommer sannolikt hastighetsnedsättningar och eventuellt kortare totalavstängningar av trafiken att ske på banan.				Försumbart	Försumbart	Expertgrupp

	PERSONTRANSPORTFÖRETAG	Minskad väntetid	<p>Spår 3 kan användas för förbigångar eller vändning av persontåg med betydligt lägre påverkan av godstrafiken. Detta möjliggör att regionala persontåg kan få andra och bättre tåglägen än idag. Själva restiden förändras inte, men tågen kan i större utsträckning köras när efterfrågan finns.</p> <p>Effekten bedöms utfalla i minskad bytestid för resenärer då den ökade flexibiliteten medger attraktivare tåglägen. Hur stor denna förändrade bytestid är och för vilka relationer den skulle gälla är dock mycket svårt att uppskatta varför någon monetär värdering ej har låtit sig göras.</p> <p>Detta ger en mer attraktiv kollektivtrafik vilket ger ett ökat resande.</p>			Positivt	Positivt	Expertgrupp
		Störningar under byggtiden	Järnvägstrafiken kommer att påverkas vid inkoppling av nya växlar. Under perioder kommer sannolikt hastighetsnedsättningar och eventuellt kortare totalavstängningar av trafiken att ske på banan.			Försumbart		Expertgrupp
EXTERNA EFFEKTER (Följdeflekter för samhället)	TRAFIK-SÄKERHET (TS)	Trafiksäkerhet - totalt	En mer attraktiv persontrafik (se rad 375) leder till överflyttning av resor från väg till järnväg, vilket har positiv inverkan på trafiksäkerheten.			Positivt	Positivt	Expertgrupp
	KLIMAT	CO2-ekvivalenter	En mer attraktiv persontrafik (se rad 375) leder till överflyttning av resor från väg till järnväg, vilket har positiv inverkan på utsläppsnivåerna av klimatgaser.			Positivt	Positivt	Expertgrupp
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Luft	Åtgärden ökar möjligheterna att trafikera spåren med el- i stället för diesellok, vilket är positivt för den lokala luftkvaliteten.			Positivt	Negativt	Expertgrupp
		Människors hälsa - buller	Åtgärden innebär en förlängning av spår på bangården vilket kan medföra att störningsområdet ökar längs med banan. Ökad verksamhet på bangården kan också förändra ljudbilden negativt. Fortsatt utredningsarbete krävs.			Negativt		Expertgrupp

LANDSKAP	Intrång i Landskap - skala, struktur och visuell karaktär	Spåråtgärderna utförs inom eller i nära anslutning av befintlig spårmiljö som redan är påverkad av järnvägens kontaktledningsbryggor och stolpar.			Försumbart	Försumbart	Expertgrupp
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Slitage järnväg	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.			Ingen effekt	Expertgrupp
INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA				Ingen effekt	Försumbart	Expertgrupp
KOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	Drift och Underhåll	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.			Ingen effekt		Expertgrupp

Motivering:
 Ej relevant

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	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)
Positivt		Positivt		Positiv (liten)		Positivt
Vilken kompetensnivå har de som gjort bedömningen?						Expertgrupp

Motivering:
 De miljöeffekter som ej ingår i den samhällsekonomiska kalkylen bedöms sammantaget som positiva. Övriga effekter som ej ingår i den samhällsekonomiska kalkylen bedöms sammantaget som positiva. Totalt sett bedöms därför samtliga effekter som ej ingår i NNV som positiva.

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 åtgärds kostnad.	195
Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av:	Expertgrupp
Storleken på åtgärds kostnaden tillåter endast användande av avancerade bedömningsregler. Nedanstående parametrar måste bedömas.	
Aktuell NNK-i	0,17
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	Överensstämmer
Motivering	Ej relevant
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 43
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:

Då nyttorna överstiger kostnaderna och de ej kvantifierade effekterna sammantaget bedöms positiva bedöms åtgärden vara samhällsekonomiskt lönsam.

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	Åtgärden gynnar män såväl som kvinnor.	Expertgrupp
Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt	Nationellt	Internationellt	Neutralt	Åtgärden bedöms främst gynna nationella och internationella transporter till och från Olofström och Älmhult.	Expertgrupp
Län	Kronoberg	Blekinge	Neutralt	Åtgärden bedöms få störst nytta i Kronobergs län och näst största nytta i Blekinge län men även andra län längs Södra stambanan bedöms få betydande nyttor.	Expertgrupp

Kommun	Olofström	Älmhult	Älmhult	Åtgärden bedöms få störst nytta i Olofström och därefter Älmhult kommun. Även andra kommuner längs Södra stambanan bedöms få betydande nyttor. Bullerstörningarna bedöms öka lokalt i Älmhults kommun.	Expertgrupp
Trafikanter, transporter och externt berörda	Godstransporter	Resenärer	Neutralt	Den samhällsekonomiska kalyklen visar på att de största nyttorna kommer att tillfalla godstransporter och de näst största nyttorna resenärer.	Expertgrupp
Näringsgren	Färdiga industriprodukter	Järnmalm, järn och slagg	Ingen	Bedömningen gjord utifrån Trafikverkets basprognos för år 2040	Expertgrupp
Trafikslag	Gods-järnväg	Spår	Neutralt	Åtgärden gynnar främst godstransporter på järnväg.	Expertgrupp
Åldersgrupp	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Åtgärden gynnar resenärer i alla åldrar.	Expertgrupp
Åtgärdsspecifik fördelningsaspekt	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	-	Expertgrupp

3.2 Fördjupad fördelningsanalys

Ej angett	Ej relevant
-----------	-------------

3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Har FKB gjorts?	Nej
-----------------	-----

Kommentar:

Objektet medför nyttor för näringslivets transporter. 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 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

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 då den gynnar ekologiskt hållbara transporter.	Expertgrupp
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	Då nyttorna överstiger kostnaderna och de ej kvantifierade effekterna sammantaget bedöms positiva bedöms åtgärden bidra till samhällsekonomisk hållbarhet.	Expertgrupp
	Social hållbarhet	Åtgärden bidrar till social hållbarhet då den medför förbättrade förutsättningar för kollektivt resande. Möjligheten till resande för personer som exempelvis inte har tillgång till bil förbättras.	Expertgrupp

Sammanfattning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling

Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam. Åtgärden bidrar till långsiktig hållbarhet genom att bidra till ekologisk hållbarhet genom minskat bilberoende och reducerade koldioxidutsläpp samt bidrar till social hållbarhet genom att valmöjligheten och tillgängligheten i trafiken ökar, särskilt för personer med små resurser.

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)
Funktionsmålet¹			
Medborgarnas resor. Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Åtgärden minskar risken för förseningar vilket ökar tillförlitligheten.	Expertgrupp
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Åtgärden möjliggör att tidtabellen kan optimeras och persontågen därmed kan köras på mer attraktiva tider.	Expertgrupp
Näringslivets transporter. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Åtgärden minskar risken för förseningar vilket ökar tillförlitligheten.	Expertgrupp
	Kvalitet	Positivt bidrag: Åtgärden ger minskade transporttider för godståg.	Expertgrupp
Tillgänglighet regionalt och mellan länder. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Pendling	Positivt bidrag: Åtgärden möjliggör att tidtabellen kan optimeras och persontågen därmed kan köras på mer attraktiva tider.	Expertgrupp
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag.	Expertgrupp
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Inget bidrag.	Expertgrupp
Jämställdhet. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Positivt bidrag: Förbättrad tågtrafik ger förbättrade valmöjligheter för personer som inte har tillgång till körkort och bil.	Expertgrupp
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Alla kan påverka vid samråd eller genom att yttra sig när planen ställs ut.	Expertgrupp

<p>Funktionshindrade. <i>Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.</i></p>	<p>Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade</p>	<p>Inget bidrag.</p>	<p>Expertgrupp</p>
<p>Barn & unga. <i>Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.</i></p>	<p>Skolväg - gå eller cykla på egen hand</p>	<p>Inget bidrag.</p>	<p>Expertgrupp</p>
<p>Kollektivtrafik, gång & cykel. <i>Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.</i></p>	<p>Andel gång- & cykelresor av totala kortväga</p>	<p><i>Positivt bidrag: Kollektivt resande föregås ofta av gång- och cykelresor. Förbättrade förutsättningar för kollektivtrafik bör därmed öka andelen gång- och cykelresor.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)</p>	<p><i>Positivt bidrag: Minskad risk för förseningar och mer attraktiva tåglägen ökar järnvägens och därmed kollektivtrafikens konkurrenskraft.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
Hänsynsmål²			
<p>Klimat. <i>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.</i></p>	<p>Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer.</p>	<p><i>Positivt bidrag: Förbättrade förutsättningar för transporter och resor på järnväg leder till överflyttning av transporter och resenärer från väg till järnväg.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
<p><i>Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan", 2014:137.</i></p>	<p>Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.</p>	<p>Inget bidrag.</p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.</p>	<p><i>Negativt bidrag: Anläggningsmassan kommer totalt sett att öka vilket leder till ökad energianvändning.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>

	Människors hälsa	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Negativt bidrag: Åtgärden innebär en förlängning av spår på bangården vilket kan medföra att störningsområdet ökar längs med banan. Ökad verksamhet på bangården kan också förändra ljudbilden negativt. Fortsatt utredningsarbete krävs.	Expertgrupp
		Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag. Ingen känd påverkan.	Expertgrupp
		Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	Inget bidrag.	Expertgrupp
		Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: Kollektivt resande föregås ofta av gång- och cykelresor. Förbättrade förutsättningar för kollektivtrafik bör därmed öka den fysiska aktiviteten i transportsystemet.	Expertgrupp
	Befolkning	Barn, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Inget bidrag.	Expertgrupp
		Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Åtgärden möjliggör en mer attraktiv kollektivtrafik vilken kan användas för resor till utbud och aktiviteter.	Expertgrupp

<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>	<p>Luft</p>	<p>Vägtransportssystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).</p>	<p><i>Positivt bidrag: Den samhällsekonomiska kalkylen visar en minskning av 0,7 ton kväveoxider för prognosåret från vägtransporter.</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.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Antalet personer exponerade för halter över MKN.</p>	<p><i>Inget bidrag. Ingen känd påverkan.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Vatten</p>	<p>Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv</p>	<p><i>Inget bidrag. Förlängningen av spår norrut sträcker sig inte inom skyddsområdet för vattentäkten "Möckeln". Spårområdet dräneras dock mot Möckeln via våtmark norr om Stenas område varför risken för föroreningar av vattentillgången behöver beaktas i den fortsatta planeringen. Förlängningen påverkar inte några andra ytvatten eller grundvattnet.</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>Mark</p>	<p>Betydelse för förorenade områden</p>	<p><i>Inget bidrag: Åtgärden utförs inom område med potentiell risk för markföroreningar. Spåråtgärderna medför behov av schaktning och markundersökning och eventuell sanering till följd. Om sanering blir aktuell medverkar åtgärden positivt till målet.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Betydelse för skyddsvärda områden</p>	<p><i>Inget bidrag.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Betydelse för bakgrundshalt metaller</p>	<p><i>Inget bidrag. Ingen känd påverkan.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar</p>	<p><i>Inget bidrag.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede</p>	<p><i>Inget bidrag. Ingen känd påverkan.</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: Spåråtgärderna utförs inom eller i nära anslutning av befintlig spårmiljö som redan är påverkad av järnvägens kontaktledningsbryggor och stolpar.</i>	<i>Expertgrupp</i>
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för mortalitet	<i>Inget bidrag.</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för barriärer	<i>Inget bidrag.</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för störning	<i>Inget bidrag.</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	<i>Inget bidrag.</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	<i>Inget bidrag.</i>	<i>Expertgrupp</i>
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	<i>Inget bidrag.</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för strukturomvandling.	<i>Inget bidrag.</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.</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för utradering	<i>Inget bidrag.</i>	<i>Expertgrupp</i>

<p>Trafiksäkerhet</p>	<p>Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.</p>	<p><i>Positivt bidrag: Den samhällsekonomiska kalkylen och de ej kvantifierbara effekterna påvisar ökad trafiksäkerhet. Den ökade trafiksäkerheten beror på överflyttning av resor och transporter från väg till järnväg.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
------------------------------	--	---	--------------------

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		
Restid	<i>Förändrade antal timmar (totalt) per tkr år 2030 (förändrad effekt år 2030 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)</i>	-2,5	<i>tim/ tkr</i>	<i>Bansek: 4.3</i>
CO2	<i>Förändrade antal ton CO2 per mnkr år 2030 (förändrad effekt år 2030 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)</i>	-19,17	<i>ton/ mnkr</i>	<i>Bansek: 4.3</i>

4.4 Bedömning av bidrag till regionala och lokala mål

De regionala målen är tagna från "Trafikförsörjningsprogram Region Kronoberg 2016-2025" , 2015-11-25

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
Fler och nöjdare resenärer!	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Resandet ska i genomsnitt öka med minst 3 % per år, och uppnå minst 10,6 miljoner resor år 2020 och minst 12,4 miljoner resor år 2025 <input type="checkbox"/> Antal personkilometer ska öka i minst samma takt som antal resor. <input type="checkbox"/> Kollektivtrafikens marknadsandel i Kronobergs län ska vara minst 13,5 % år 2025, delmål 12,5% 2020 <input type="checkbox"/> Antal resor per invånare ska öka (47 resor/person 2014) <input type="checkbox"/> Nöjd Kund Index (NKI) ska vara minst 70 % år 2020 och minst 75 % år 2025 (66 % år 2014) <input type="checkbox"/> Allmänhetens nöjdhet med Länstrafiken Kronoberg ska öka (51 % år 2014) 	Positivt bidrag	Upprättaren
Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig och enkel att använda	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Bytespunkter och hållplatser med minst 20 påstigande per dygn eller minst 4000 påstigande per år ska åtgärdas så att de uppfyller krav på tillgänglighet enligt hållplatshandbokens prioriteringar (berör ca.10 % av samtliga hållplatser). <input type="checkbox"/> Bytespunkter och hållplatser i linjetrafik där många barn och ungdomar reser, ska åtgärdas enligt hållplatshandbokens prioriteringar. <input type="checkbox"/> Resenärerna ska i högre grad uppleva att det är enkelt att resa med Länstrafiken Kronoberg. (73 % 2014) 	Inget bidrag	Upprättaren
Kollektivtrafiksystemet ska vara robust och pålitligt	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Punktligheten i trafiken ska öka <input type="checkbox"/> Andel inställda turer ska minska 	Positivt bidrag	Upprättaren
Kollektivtrafiksystemet ska bli mer resurseffektivt och bidra till en minskad klimatpåverkan	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Samtliga fordon i den upphandlade trafiken ska köras på förnyelsebara bränslen år 2020 <input type="checkbox"/> Utsläpp av partiklar från busstrafik ska vara max 0,015 g/kWh (0,02 g/ kWh år 2014) <input type="checkbox"/> Utsläpp av kväveoxider från busstrafik ska vara max 1 g/kWh (2 g/ kWh år 2014) <input type="checkbox"/> Energieffektiviteten ska öka. Max 0,015 kWh/personkilometer i busstrafiken 	Inget bidrag	Upprättaren

<p>Kollektivtrafiksystemet ska bidra till ökad hälsa</p>	<p>Metoder har börjat utarbetas för att ta fram det faktiska samhällsekonomiska värdena av hälsovinster med kollektivtrafik, som att vi t.ex. lever längre och får färre sjukdomar, men ännu finns ingen erkänd metod och därför inga riktigt bra indikatorer för uppföljning. Detta är ett kunskapsområde som Region Kronoberg har ambition att utforska ytterligare, vilket är i linje med den satsning på kollektivtrafiken som Region Kronoberg gör vars mål är att öka antalet resor i kollektivtrafiken med 3 % per år. Det är relevant att göra en skattning av vad denna utveckling har för hälsan kopplat till ett samhällsekonomiskt värde. I förlängningen kan en sådan skattning också användas för metodutveckling i syfte att kvantifiera kollektivtrafikens bidrag till det transportpolitiska hälsomålet.</p>	<p>Inget bidrag</p>	<p>Upprättaren</p>
<p>Kollektivtrafiken ska bidra till att utveckla en sammanhållen och gränslös region</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Restidskvoten mellan kollektivtrafik och bil i mellan kommunernas centralorter och Växjö samt övriga viktiga relationer inom och till omkringliggande län ska minska. <input type="checkbox"/> Restidskvoten mellan kollektivtrafik och bil i Växjö tätort ska minska <input type="checkbox"/> Resmöjligheterna till och från grannlänens huvudorter och i andra starka interregionala relationer ska bli fler <input type="checkbox"/> Restiderna till och från grannlänens huvudorter ska minska 	<p>Positivt bidrag</p>	<p>Upprättaren</p>
<p>Kollektivtrafiken ska planeras och utföras för en ökad ekonomisk resurseffektivitet</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Antal resor per utbudskilometer ska öka (0,64 resor/utbudskilometer år 2014) <input type="checkbox"/> Nettokostnad per resa <input type="checkbox"/> Nettokostnad per invånare <input type="checkbox"/> Självfinansieringsgraden ska vara minst 50 % 	<p>Positivt bidrag</p>	<p>Upprättaren</p>

4.5 Målkonflikter

Inga betydande målavgifter har identifierats

4.6 Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO ₂ -ekvivalenter	Energianvändning, GWh	Källa och datum
Byggskede totalt	1933,00	6,90	Klimatkalkyl 4.0 16-08-17
Byggskede, reinvestering samt DoU per år	36,00	0,20	Klimatkalkyl 4.0 16-08-17
Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	2160,00	12,00	

Kommentar:

Byggnationen av åtgärden (hela byggfasen) bidrar till 1933 ton CO₂-ekvivalenter. Drift och underhåll beräknas släppa ut 36 ton CO₂-ekvivalenter per år. Energianvändningen uppgår till 6,9 GWh under byggfasen och 0,2 GWh per år under driftskedet. Det totala utsläppet av CO₂-ekvivalenter blir under bygg- och driftskedet 2160 ton och energianvändningen uppgår till 12 GWh.

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

2016-09-22; Tom Hedlund, WSP Sverige AB

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2016-09-22; Tom Hedlund, WSP Sverige AB

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

Expertgrupp 2016-09-29:

Christina Ripa (trafikanalytiker) Trafikverket

Magnus Gustafsson (utredare godstransporter) Trafikverket

Tore Edbring (kapacitetsanalytiker) Trafikverket

Diana Pallant (åtgärdsbeställare) Trafikverket

Helen Nilsson (samhällsplanerare) Trafikverket

Ingegerd Johansson (handläggare buller) Trafikverket

Tom Hedlund (trafikanalytiker) WSP

Peter Jörgensen (samhällsekonomisk analytiker) WSP

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:

2017-01-30, Joel Åkesson, Trafikanalytiker, Trafikverket

5.2 Godkänd av:

2017-01-31, Peo Nordlöf, cSamhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2017-02-12, Agnes von Koch, Lars Eriksson, Strategisk planering, Trafikverket

6.2 Godkänd av:

2017-02-12, 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

Krister Löfgren, Vectura, 2011-02-15. JSY1822_Älmhults bangård, kapacitet, underlagskalkyl rev 160713

Bilaga 3: Klimatkalkyl

Helen Nilsson, Plsys Trafikverket, 2016-08-17.

Bilaga 3a JSY1822_Älmhults bangård, kapacitet, indata klimatkalkyl,

Bilaga 3b JSY1822_Älmhults bangård, kapacitet Klimatkalkyl 160817

Bilaga 4: Barsekkalkyl

Tom Hedlund, WSP Sverige AB, 2016-09-22. jsy1822_almhults_bangard_bansek_160922

Bilaga 5: Effektbeskrivning av åtgärden

Mailkorrespondens mellan Tore Edbring Trv och Tom Hedlund WSP, 2016-09-01. SV Älmhults bangård

Bilaga 6: Samhällsekonomisk kalkyl

Tom Hedlund, WSP Sverige AB, 2016-09-22. jsy1822_almhults_bangard_SEK_160922

Bilaga 7: Arbets-PM Älmhults bangård

Tom Hedlund, WSP Sverige AB, 2017-01-24. Arbets-PM Älmhults bangård

Bilaga 8: Verktyg - Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Tom Hedlund, WSP Sverige AB, 2017-01-24. fkb_verktyg_20160401

Bilaga 9: Förseningsdokumentation

Trafikverket, 2012-10-05. Förseningsberäkning121005

Referens 1, Miljökonsekvensbeskrivning

Ej upprättad

Referens 2: Regionalt trafikförsörjningsprogram

Region Kronoberg, 2015-11-25. Trafikförsörjningsprogram Region Kronoberg 2016-2025

Referens 3: Förstudie Älmhult, bangårdsombyggnad

Trafikverket, 2011-11-01. Förstudie Älmhult, bangårdsombyggnad

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering