

Kontinentalbanan, miljöskademål, JSY 201

1. Beskrivning av åtgärden



Nuläge och brister: Kontinentalbanan är en järnväg mellan Malmö och Trelleborg, genom den östra delen av Malmö. Sträckan från Stockholmsvägen i norr till Agnesfridsvägen i söder ingår som en del i Öresundsförbindelsens landsanslutningar. Den aktuella delen ägs och drivs av Svedab och Trafikverket gemensamt. Svedab och Trafikverket har idag tillstånd enligt miljöskyddslagen att trafikera Kontinentalbanan genom Malmö med godstågstrafik genom ett regeringsbeslut från år 1996. För verksamheten gäller provisoriska villkor för bullerstörningar.

Mark- och miljööverdomstolen slog fast de slutliga villkoren för tillstånd enligt ombyggnad och drift av Kontinentalbanan 2016-07-08. Bulleråtgärder ska utföras, inom 5 år, längs Kontinentalbanan i Malmö på sträckan mellan banans anslutning till Södra stambanan och Fosieby.

Åtgärdens syfte: Bulleråtgärder. Mark- och miljödomstolen slog den 2016-07-08 fast att Trafikverket måste vidta bulleråtgärder längs Kontinentalbanan inom 5 år. SEB:en är en uppdatering av den som togs fram till Nationell transportplan 2014 - 2025.



Förslag till åtgärd: Kostnaden är 399,4 mnkr i prisnivå 2015-06.

Åtgärden avser bullerskyddsåtgärder längs sträckan Östervärn – Fosieby. Ytterligare nya bullerskyddsåtgärder på Kontinentalbanan för att sänka bullernivån med 5 dB.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
-557		Positivt		Försumbart		Osäker lönsamhet - endast bedömd

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	Ej relevant	0		
Godstransporter	Ej relevant	0		
Persontransp.företag	Ej relevant	0		
Trafiksäkerhet	Ej relevant	0		
Klimat	Ej relevant	0		
Hälsa	Ej relevant	0		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	Ej relevant	0		
SamEk Inv.	Ej relevant	-557		
Nettonuvärde		-557		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK-i=	-	Informationsvärde NNK =	Ej relevant	
NNK-i _{KA} *=	-	NNK-idu=	-	
Effekter som inte har värderats i kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt		Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning
Miljö	Klimat	Försumbart	Positivt	Åtgärden påverkar inte klimatet
	Hälsa	Positivt		Bättre livsmiljö med lägre bullernivåer
	Landskap	Försumbart		Ingen större förändring jämfört med nuläget
Övrigt	Resenärer	Försumbart	Försumbart	Ingen persontrafik på sträckan
	Godstransporter	Försumbart		Åtgärden påverkar inte trafikeringen
	Persontransportföretag	Försumbart		Åtgärden påverkar inte trafikeringen
	Trafiksäkerhet	Försumbart		Ingen större förändring jämfört med nuläget
	Övrigt	Försumbart		Ej relevant
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde		Positivt		Positiv effekt av lägre bullernivåer, barriäreffekter ingen större förändring jämfört med nuläget

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

För- delnings- aspekt	Kön: restid, res- kostn, restidsos äkerhet	Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ Inter- nationellt	Län	Kommun	Trafi- kanter, trans- porter, externt berörda	Närings- gren	Trafikslag	Ålders- grupp	Åtgärds- specifik för- delnings aspekt
Störst nytta/ fördel	Neutralt	Lokalt	Skåne	Malmö	Övriga externt berörda	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt
(störst) negativ nytta/ nackdel	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt

2. Samhällsekonomisk analys

3. Fördelningsanalys

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

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

Målkonflikter

Bullerskyddsåtgärderna bedöms ge måttliga till stora förbättringar för boende intill Kontinentalbanan genom en tydlig sänkning av ljudnivåerna såväl inomhus som utomhus. Samtidigt medför nya och högre bullerskärmar att påverkan på stadsbilden ökar och effekten av järnvägen som visuell barriär förstärks. Genom åtgärder för att anpassa utformningen av bullerskärmar och miljön intill dessa bedöms den negativa påverkan kunna begränsas och den bedöms sammantaget som liten, men lokalt måttlig.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Bulleråtgärder ger boende runt omkring lägre ljudnivåer från järnvägen och bidrar på så sätt till bättre livsmiljöer vilket bidrar positivt till ekologisk- och socialhållbarhet. Hur stor effekten blir och hur många som påverkas är svårt att bedöma varav åtgärden bedöms som samhällsekonomisk osäker.

1. Beskrivning av åtgärden

1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Kontinentalbanan, miljöskademål	
Ärendenummer	TRV2016/59617	
Objekt-id	JSY 201	
Sammanhang	Ingår i TEN-T och ScanMed korridoren (Core-network)	
Län	Skåne	
Koordinater startpunkt	ca 376242	ca 6163931
Koordinater målpunkt	ca 375893	ca 6158774

Tabell 1.2 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Aktuellt skede vid upprättande av den samlade effektbedömningen	Äldre fysisk planering (se avsnitt 1.8)
Namn och datum på ev. åtgärdsvalsstudie samt vilken aktör som föreslagit att åtgärden ska genomföras	Svedab och Trafikverket, Teknisk rapport 4 prövotidsredovisning Kontinentalbanan, 2008-06-16, Referens 2
Namn och datum för senaste ställningstagande före upprättandet av samlad effektbedömning	Fastställd dom från mark- och övermiljödomstolen, 2016-07-07, Bilaga 5
Betydande miljöpåverkan?	Ja, buller
Är MKB gjord?	Ja, se referens 1
Innebär befintliga förhållanden att normer överskrids eller lagar överträds?	Ja, se dom från mark- och övermiljödomstolen, 2016-07-07, Bilaga 5
Om normer eller lagar överskrids eller överträds, löser i så fall åtgärdsförslaget problemet?	Helt, Helt genom bullerskyddsåtgärder
Leder åtgärden till att normer överskrids eller lagar överträds i annan del av transportsystemet?	Nej

1.2 Kompletterande diagram, figurer eller kartbilder

1.3 Nuläge och brister

I samband med Citytunneln flyttade all persontrafik till Citytunneln och banan trafikeras enbart av godstrafik idag. Kontinentalbanans trafik regleras i ett regeringsbeslut från 1996-10-03 då regeringen lämnade SVEDAB och Banverket tillstånd enligt miljöskyddslagen att bygga och driva banan. Provisoriska föreskrifter sattes för inomhus buller. Utomhusbuller reglerades också provisoriskt genom att bullerskärmar placering och höjd preciserades. En prövotid beslöts och en prövotidsredovisning ska ske inom två år efter det Citytunneln tagits i full drift. 2016-07-08 slog Mark- och miljööverdomstolen fast de slutliga villkoren för tillstånd enligt ombyggnad och drift av Kontinentalbanan. Bulleråtgärder ska utföras, inom 5 år, längs Kontinentalbanan i Malmö på sträckan mellan banans anslutning till Södra stambanan och Fosieby.

Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder	Bebyggelsen längs järnvägen utgörs av tätort i Malmö stad.
Lokalisering av service och handel	Ej relevant
Distansarbete	Ej relevant
Resvanor och/eller godsflöden	Kontinentalbanan är en del av godsstråket i Skåne, Sträckan förbi östra Malmö trafikeras i dagsläget endast av godstrafik. Inga persontåg trafikerar sträckan. Kontinentalbanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer och är en del av det europeiska järnvägsstråket (TEN-T) och ScanMedkorridoren, Stockholm-Palermo.
Färdmedelsfördelning persontrafik	Ej relevant
Färdmedelsfördelning godstrafik	Ej relevant

Banlängd:	Östervärn-Fosieby
Banstandard:	Elektrifierat dubbelspår, bandel 901, Kontinentalbanan är i sin helhet utrustad med linjeblockering, ATC och fjärrstyrning. Banan har lastprofil A, STAX 22,5 ton och STVM 6,4 ton/m. D2 22,5/6,4, C2 20/6,4 90, Kontinentalbanan är klassad som riksintresse.
Bantrafik:	I nuläget trafikeras Kontinentalbanan, sträckan Östervärn-Fosieby, endast med godstrafik, 33 godståg per vardagsmedeldygn, 2015.
Banflöde:	Kunskap saknas

1.4 Fyrstegsanalys

Ej relevant

1.5 Syfte

Bulleråtgärder. Mark- och övermiljömiljödomstolen slog den 2016-07-08 fast att Trafikverket måste vidta bulleråtgärder längs Kontinentalbanan inom 5 år. SEB:en är en uppdatering av den som togs fram till Nationell transportplan 2014 - 2025.

1.6 Förslag till åtgärd/er

Åtgärden avser bullerskyddsåtgärder längs sträckan Östervärn – Fosieby. Ytterligare nya bullerskyddsåtgärder på Kontinentalbanan för att sänka bullernivån med 5 dB.

Bullerplank 2,0 m höga, på byggnadsverk 14 järnvägsbroar 1050 m

Bullerplank, 2,5 m höga 2750 m (2500-3000 m)

Bullerplank, 3,5 m höga 5160 m (5000-5500 m)

Sammanlagd längd bullerplank exkl. bro 9000 m. Rivning av befintliga bullerskärmar, ca 5000 m

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?	<i>Bullerskyddsåtgärder längs sträckan Östervärn-Fosieby</i>
Vilka steg 4-åtgärder ingår?	<i>Ej relevant</i>
Banlängd:	<i>Ej relevant</i>
Banstandard:	<i>Ej relevant</i>
Bantrafik:	<i>Basprognos 2040: 92 godståg/vmd, 66 persontåg/vmd</i>
Banflöde:	<i>Basprognos 2040: Godstrafik 14 miljoner ton, persontrafik ca 0,85 miljoner resande per år</i>

1.7 Åtgärds kostnad och finansiering

Tabell 1.3 Åtgärds kostnad i löpande priser

	Namn på kostnads kalkyl	Åtgärds-kostnad i löpande priser (mnkr)	Datum för upprättad kostnads-kalkyl	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds kostnad	<i>JSY201 Kontinentalbanan_ FKS</i>	<i>383</i>	<i>2012-10-25</i>	<i>2012-06</i>	<i>Enligt fastställd sammanställningskalkyl (FKS) 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
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds-kostnad	Nationell transportplan 2014-2025	399,4	399	2015-06	Prisnivåomräkning (indexbana) av "JSY201 Kontinentalbanan_ FKS" framtagen i samband med Nationell åtgärdsplanering 2018-2029

1.8 Planeringsläge

Åtgärden finns med i Nationell transportplan 2014-2025. Åtgärden måste utföras inom fem år fr.o.m. 2016-07-08 då mark- och miljööverdomstolen slog fast de slutliga villkoren för tillstånd enligt ombyggnad och drift av Kontinentalbanan.

1.9 Relation till andra åtgärder

Utredning pågår för att trafikera banan med persontrafik, JSY1824 Kontinentalbanan persontrafikanpassning

1.10 Övrigt

År 2008 redovisade Svedab bullersituationen före och efter Citytunnelns drifttagning samt möjliga åtgärder, utöver de redan genomförda bullerskyddsåtgärderna, för att begränsa bullerstörningarna ytterligare. Svedab och dåvarande Banverket bedömde vid denna tidpunkt inte att kostnaderna var rimliga i förhållande till nyttan. Ärendet har varit uppe i mark- och miljödomstolen och den 8:e juli 2016 slog mark- och miljööverdomstolen fast slutliga villkor, som innebär att ytterlige bulleråtgärder ska utföras inom fem år. Kontinentalbanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer och är en del av det europeiska järnvägsstråket Godskorridor 3, Stockholm-Palermo. Stråket omfattas av en EU-förordning med utpekade stråk för en fungerande godstrafik inom Europa. Banan kommer under lång tid att vara den enda förbindelsen till kontinenten för godståg från södra Sverige. Utredning pågår för att trafikera banan med persontrafik.

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	Ej relevant	
Avvikelse från prognos persontrafik	Ej relevant	
Prognosverktyg - persontrafik	Ej relevant	
Prognos godstrafik - huvudanalys	Ej relevant	
Avvikelse från prognos godstrafik	Ej relevant	
Prognosverktyg - godstrafik	Ej relevant	
Befolkningsscenario	Ej relevant	
Ekonomiskt scenario	Ej relevant	
Näringslivsscenario	Ej relevant	
Övrig scenarioinformation	Ej relevant	
Trafikering - kollektivtrafik	Ej relevant	
Trafikering - gods	Ej relevant	
Infrastrukturnät	Ej relevant	
ASEK-version	Ej relevant	
Avvikelse från ASEK	Ej relevant	
Prisnivå för kalkylvärden	2014	
Kalkylränta %	Ej relevant	
Prognosår 1	2040	
Diskonteringsår	Ej relevant	
Öppningsår	Ej relevant	
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	3	
Ekonomisk livslängd (projektspecifik), antal år	Ej relevant	
Kalkylperiod från startår för effekter	60	
Kalkylverktyg - samhällsekonomi	Kalkyldatum	Ej relevant
		Ej relevant

2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalkylresultatet

Ej relevant

2.1.1.3 Trafiktillväxttal

Tabell 2.2 Trafiktillväxttal

Trafikökning [%]			
Tidsperiod	Huvudscenario		Referensscenario:
		<i>ej relevant</i>	<i>ej relevant</i>

Kommentar till tabell 2.2:

Ej relevant

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	<i>Fastställd sammanställningskalkyl (FKS)</i>		<i>Ej angett</i>		<i>Ej angett</i>		<i>Ej angett</i>	
Basår för penningvärde	2015-06	2014	<i>Ej relevant</i>	2014	2015-06	2014	<i>Ej relevant</i>	2014
Nominell åtgärds kostnad	399		<i>Ej relevant</i>		0		0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		557		0		0		0

2.1.2 Kalkylresultat

2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi

	Kalkylmetod för åtgärds kostnad	Samhälls-ekonom-isk invest-erings-kostnad inkl skatte-faktor (mnkr)	Netto-nu värde* (mnkr)	NNK-i**	NNK-idu***
Huvudanalys	<i>Fastställd sammanställningskalkyl I (FKS)</i>	557	-557	-	-

* Nettonu värdet är lika med summan av nu värdet av alla positiva och negativa nyttoeffekter (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 nu värdet av nettoförändringen av drift- och underhållskostnader för infrastrukturhållaren.

Kommentar:

Ej angett

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 bedömning görs i avsnitt 2.3.

Tabell 2.5a Beräkning av samhällsekonomiskt nettonuvärde

Effekter som värderats monetärt och som ingår i beräkning av nettonuvärde								
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning och kortfattad beskrivning		Ex på årlig effekt för prognosår 1		Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Beräk- nat med verktyg	
			2040					
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	Ej relevant	Ej relevant			Ej beräknat	0	Ej angett
		Ej relevant	Ej relevant			Ej beräknat		Ej angett
	GODSTRÅ NSPORTE R	Ej relevant	Ej relevant			Ej beräknat	0	Ej angett
		PERSONTRANSP ORTFÖRETAG	Ej relevant	Ej relevant			Ej beräknat	0
EXTERN EFFEKTER	TRAFIKSÄKERHET (TS)	Ej relevant	Ej relevant			Ej beräknat	0	Ej angett
	KLIMAT	Ej relevant	Ej relevant			Ej beräknat	0	Ej angett
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Ej relevant	Ej relevant			Ej beräknat	0	Ej angett
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Ej relevant	Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett

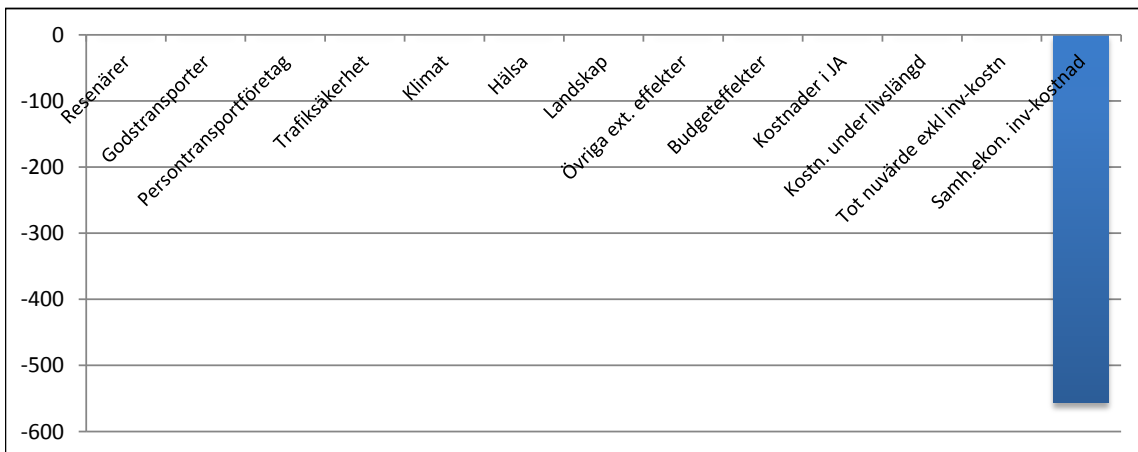
BUDGETEFFEKTER	Ej relevant	Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett
INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett
DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGSKOSTNADER UNDER LIVSLÄNGD	Drift och Underhåll	Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett
NETTONUVÄRDE						-557	

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	Resttid - total	Ej relevant: Det går ingen persontrafik på sträckan		Ingen effekt	Försumbart	Expert-grupp 161026	
	GODSTRANSP ORTER	Störning under bygg tiden	Begränsad störning under bygg tiden		Negativt	Försumbart	Expert-grupp 161026	
	PERSONTRANSP ORTFÖRETAG	Inga persontransp ortföretag	Ej relevant: Det går ingen persontrafik på sträckan		Ingen effekt	Försumbart	Expert-grupp 161026	
EXTERNA EFFEKTER (Följdieffekter för samhället)	TRAFIK- SÄKERHET (TS)	Trafiksäkerhe t-totalt	Förhållandena kommer inte att förändras till följd av planerad åtgärd.		Försumbart	Försumbart	Expert-grupp 161026	
	KLIMAT	CO2- ekvivalenter	Ej relevant: Åtgärden har ingen effekt		Ingen effekt	Försumbart	Expert-grupp 161026	
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Människors hälsa - buller	Bullerskyddsåtgärderna bedöms ge mätliga till stora förbättringar för boende intill Kontinentalbanan genom en tydlig sänkning av ljudnivåerna såväl inomhus som utomhus.		Positivt	Positivt	MKB Referens 1	
	LANDSKAP	Barriäreffekte r – djurliv	Bullerskärmar som finns längs järnvägen utgör redan idag en barriär för stadens djurliv. Tillkomsten av nya bullerskärmar bedöms inte medföra någon större förändring jämfört med nuläget.		Försumbart	Försumbart	MKB Referens 1	
		Intrång i Landskap – Ekosystemeff ekter och biologisk mångfald	Norr om Malmö folkhögskola, vid inre ringvägen finns ett område som klass "Artrik järnvägsmiljö". Här planeras nya bullerskärmar vilket ger risk för att dessa värden skadas		Negativt	Försumbart	Expert-grupp 161026	

	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Ej angett	Ej relevant					Ingen effekt		Ej relevant
	INBE-SPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	Ej relevant					Ingen effekt	Försumbart	Ej relevant
	KOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD		Ej relevant	Ej relevant				Ingen effekt		Ej relevant

Motivering:

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		Försumbart		Positiv (stor)		Positivt

Vilken kompetensnivå har de som gjort bedömningen?	Expertgrupp 161026
--	--------------------

Motivering:

De största positiva effekterna bedöms tillfalla boende och verksamheter längs banan som får längre bullernivåer. Eftersom åtgärden är i centrala Malmö påverkar många människor och får en stor positiv effekt. Bullerskärmar som finns längs järnvägen utgör redan idag en barriär för stadens djurliv. Tillkomsten av nya bullerskärmar bedöms inte medföra någon större förändring jämfört med nuläget. Bedömningen är gjord av en expertgrupp men kompetens inom trafikanalys, miljö- och bullerfrågor.

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:	<i>Ej relevant</i>
Huvudanalysens utredningsalternativ. Nominell åtgärds kostnad.	399
Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av:	Expertgrupp 161026
Inget villkorsfall är relevant eftersom inga nyttor är beräknade	
Aktuell NNK-i	-
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	<i>Ej bedömt</i>
Motivering	<i>Ej angett</i>
Sammanvägda ej prissatta effekter:	<i>Positiv (stor)</i>
Detaljerat informationsvärde för NNK-i	<i>Ej relevant</i>
Övergripande grad av informationsvärde för NNK-i	<i>Ej relevant</i>
OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT:	
Villkorsfall	<i>Inget villkorsfall är relevant eftersom inga nyttor är beräknade</i>
Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet	-

2.3.2 Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.8

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet	<i>Osäker lönsamhet - endast bedömd</i>
Slutlig sammanvägning bedömd av:	<i>Expertgrupp, 161122</i>

Motivering:

De största positiva effekterna bedöms tillfalla boende och verksamheter längs banan som får längre bullernivåer. Eftersom åtgärden är in centra Malmö påverkas många människor och får en positiv effekt. Hur stor effekten blir och hur många som påverkas är svårt att bedöma. Bullerskärmar som finns längs järnvägen utgör redan idag en barriär för stadens djurliv. Tillkomsten av nya bullerskärmar bedöms inte medföra någon större förändring jämfört med nuläget. Bedömningen är gjord av en expertgrupp men kompetens inom trafikanalys, miljö- och bullerfrågor.

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 161026
Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt	Lokalt	Neutralt	Neutralt	Endast människor längs banan gynnas	Expertgrupp 161026
Län	Skåne	Neutralt	Neutralt	Malmö ligger i Skåne	Expertgrupp 161026
Kommun	Malmö	Neutralt	Neutralt	Malmö stad gynnas	Expertgrupp 161026

Trafikanter, transporter och externt berörda	<i>Övriga externt berörda</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Boende och verksamma i området</i>	<i>Expertgrupp 161026</i>
Näringsgren	<i>Neutralt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Åtgärden påverkar inte</i>	<i>Expertgrupp 161026</i>
Trafikslag	<i>Neutralt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Åtgärden påverkar inte</i>	<i>Expertgrupp 161026</i>
Åldersgrupp	<i>Neutralt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Åtgärden påverkar inte</i>	<i>Expertgrupp 161026</i>
Åtgärdsspecifik fördelningsaspekt	<i>Neutralt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Expertgrupp 161026</i>

3.2 Fördjupad fördelningsanalys

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

3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

Åtgärden är begränsad endast till bulleråtgärder och påverkar inte trafikeringen eller några godstransportföretag.

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

Osäker lönsamhet - endast bedömd

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	<i>Bulleråtgärderna bidrar till bättre livsmiljöer för människor men riskerar att påverka artrika järnvägsmiljöer.</i>	<i>Expertgrupp 161122</i>
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	<i>Åtgärden bedöms som samhällsekonomisk osäker.</i>	<i>Expertgrupp 161122</i>
	Social hållbarhet	<i>Bulleråtgärderna bidrar till bättre boendemiljöer.</i>	<i>Expertgrupp 161026</i>

Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling

Bulleråtgärder ger boende runt omkring lägre ljudnivåer från järnvägen och bidrar på så sätt till bättre livsmiljöer vilket bidrar positivt till ekologisk- och socialhållbarhet. Hur stor effekten blir och hur många som påverkas är svårt att bedöma varav åtgärden bedöms som samhällsekonomisk osäker.

4.3 Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

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

Tabell 4.2 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering	Bedömt av (namn, kompetensområde)
Funktionsmålet¹			
Medborgarnas resor. <i>Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.</i>	Tillförlitlighet	<i>Inget bidrag: Ingen persontrafik på banan</i>	<i>Expertgrupp 161026</i>
	Trygghet & bekvämlighet	<i>Inget bidrag: Ingen persontrafik på banan</i>	<i>Expertgrupp 161026</i>

Näringslivets transporter. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Tillförlitlighet	Inget bidrag: Bulleråtgärder påverkar inte trafikeringen	Expertgrupp 161026
	Kvalitet	Inget bidrag: Bulleråtgärder påverkar inte trafikeringen	Expertgrupp 161026
Tillgänglighet regionalt och mellan länder. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Pendling	Inget bidrag: Bulleråtgärder påverkar inte trafikeringen	Expertgrupp 161026
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Bulleråtgärder påverkar inte trafikeringen	Expertgrupp 161026
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Inget bidrag: Bulleråtgärder påverkar inte trafikeringen	Expertgrupp 161026
Jämställdhet. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Bulleråtgärder påverkar inte jämställdhet	Expertgrupp 161026
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Bulleråtgärder påverkar inte jämställdhet	Expertgrupp 161026
Funktionshindrade. Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Inget bidrag: Åtgärden påverkar inte användbarheten för funktionshindrade.	Expertgrupp 161026
Barn & unga. Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Inget bidrag: Åtgärden påverkar inte möjligheten för barn att gå eller cykla på egen hand.	Expertgrupp 161026
Kollektivtrafik, gång & cykel. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Inget bidrag: Åtgärden påverkar inte andelen resande med kollektivtrafik	Expertgrupp 161026
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Inget bidrag: Åtgärden påverkar inte andelen resande med kollektivtrafik	Expertgrupp 161026

Hänsynsmål ²				
<p>Klimat. Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.</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.	Inget bidrag: Åtgärden påverkar inte överflyttning från väg- till järnvägstrafiken och därmed påverkas inte mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer.	Expertgrupp 161026
		Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.	Inget bidrag: Åtgärden påverkar inte fordon	Expertgrupp 161026
		Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.	Negativt bidrag: Energianvändningen vid Byggnadantion och underhåll av bullerplank bedöms som mkt små	Expertgrupp 161026
	Människors hälsa	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Positivt bidrag: Bulleråtgärder minskar antal utsatta personer	Expertgrupp 161026
		Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: ej relevant eftersom ingen utsätts för så höga bullernivåer	Expertgrupp 161026
		Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	Inget bidrag: I en tät stadsmiljö finns andra höga ljudkällor	Expertgrupp 161026
		Fysisk aktivitet i transportsystemet	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka den fysiska aktiviteten i transportsystemet.	Expertgrupp 161026
	Befolkning	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka möjligheten att på egen hand ta sig fram till sina mål.	Expertgrupp 161026
		Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Inget bidrag: Tillgängligheten till utbud och aktiviteter bedöms inte påverka på grund av åtgärden	Expertgrupp 161026

<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>	Vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka vägtrafiken.	Expertgrupp 161026
		Halter av kvävedioxid (NO ₂) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids.	Inget bidrag: Den övre utvärderingströskeln överskrids ej	Expertgrupp 161026
		Antalet personer exponerade för halter över MKN.	Inget bidrag: Ej aktuellt då den övre utvärderingströskeln ej överskrids.	Expertgrupp 161026
	<p>Vatten</p>	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Åtgärden påverkar ej	Expertgrupp 161026
		Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant
	<p>Mark</p>	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Bulleråtgärder påverkar inte dagen markförhålladen	Expertgrupp 161026
		Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Bulleråtgärder påverkar inte dagens markförhålladen	Expertgrupp 161026
		Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Bulleråtgärder påverkar inte dagen markförhålladen	Expertgrupp 161026
		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Ej aktuellt då, finns inga sulfidjordar i Skåne	Expertgrupp 161026
		Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Åtgärden påverkar inte dagens situation	Expertgrupp 161026
	<p>Materiella tillgångar</p>	Betydelse för areella näringar.	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant
		Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall.	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant

Landskap	Landskap	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	Negativt bidrag: Nya och högre bullerskärmar gör att påverkan på stadsbilden ökar och effekten av järnvägen som visuell barriär förstärks. Genom åtgärder för att anpassa utformningen av bullerskärmar och miljön intill dessa bedöms den negativa påverkan kunna begränsas och den bedöms sammantaget som liten, men lokalt måttlig.	MKB Referens 1.
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för mortalitet	Inget bidrag: De stängsel och bullerskärmar som finns längs järnvägen utgör redan idag en barriär för stadens djurliv. Tillkomsten av nya bullerskärmar bedöms inte medföra någon större förändring jämfört med nuläget.	MKB Referens 1
		Betydelse för barriärer	Inget bidrag: De stängsel och bullerskärmar som finns längs järnvägen utgör redan idag en barriär för stadens djurliv. Tillkomsten av nya bullerskärmar bedöms inte medföra någon större förändring jämfört med nuläget.	MKB Referens 1
		Betydelse för störning	Inget bidrag: Åtgärden bedöms varken öka eller minska störningar för den biologiska mångfalden.	Expertgrupp 161026
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	Negativt bidrag: Åtgärden riskerar att påverka artrika järnvägsmiljöer	Expertgrupp 161026
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	Inget bidrag: Bulleråtgärderna bedöms inte påverka den biologiska mångfalden vare sig positivt eller negativt.	Expertgrupp 161026

	Form- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka utpekade värdeområden.	Expertgrupp 161026
		Betydelse för strukturomvandling.	Inget bidrag: Förhållandena kommer inte att förändras till följd av planerad åtgärd.	Expertgrupp 161026
		Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband	Ingår i "Betydelse för upprätthållande och/eller utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär"	Ej relevant
		Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.	Inget bidrag: Förhållandena kommer inte att förändras till följd av planerad åtgärd.	Expertgrupp 161026
		Betydelse för utradering	Inget bidrag: Förhållandena kommer inte att förändras till följd av planerad åtgärd.	Expertgrupp 161026
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.	Åtgärden bedöms inte bidra till ökad säkerhet. Förhållandena kommer inte att förändras till följd av planerad åtgärd.	Expertgrupp 161026	

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

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

² 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
	Ej angett	

4.4 Bedömning av bidrag till regionala och lokala mål

Inom ramen för arbetet med den regionala infrastrukturplanen har Region Skåne tagit fram fem utvecklingsmål för transportsystemet. Bulleråtgärder påverkar inte direkt de regionala målen.

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
Utveckla ett hållbart resande	Utveckla kollektivtrafiken och öka kollektivtrafikresandet för att nå klimatmål och hållbar stadsmiljö. Effektivisera fordonsparken och ställa om till förnybara bränslen för att nå klimatmålet. Arbeta med åtgärder som stödjer ett transportsnålt resande.	Inget bidrag	Upprättaren
Förbättra Skånes förbindelser med omvärlden	Utveckla transportsystemet i Skåne till ett effektivt och hållbart system för transit- och godstransporter, med utvecklade logistikplatser och hamnar med förbättrad intermodalitet. Utveckla transportsystemet i Öresundsregionen och Sydsverige, för en mer integrerad arbetsmarknad. Utveckla transportsystemet mot de närliggande metropolerna Stockholm, Göteborg, Oslo, Hamburg och Berlin.	Inget bidrag	Upprättaren
Transportsystemet ska vara effektivt, säkert och kunna nyttjas av alla	I första hand nyttja befintlig infrastruktur. Hushålla med marken och sträva efter ytsnåla trafik- och infrastrukturlösningar. Transport-systemet ska utformas så att en olycka inte leder till att någon dödas eller skadas allvarligt. Skapa ett transportsystem för alla. Transport-systemet ska bli mer jämlikt, såväl mellan kön, som mellan olika åldersgrupper. Tillgänglighets-anpassningen av transportsystemet ska utvecklas ytterligare och infrastrukturen ska även användas för att stärka den sociala hållbarheten.	Inget bidrag	Upprättaren
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.	Inget bidrag	Upprättaren
Stärka stad och landsbygd utifrån deras respektive behov	Stärka tillväxtmotorerna genom förbättrad kapacitet i transportsystemet och samtidigt hantera de miljöproblem som transportererna ger i de tätbefolkade delarna av regionen. Stärka tillväxten genom försörjning av infrastruktur i periferin så att en god tillgänglighet nås, så att företag och verksamheter kan finnas kvar och utvecklas	Inget bidrag	Upprättaren

4.5 Målkonflikter

Bullerskyddsåtgärderna bedöms ge måttliga till stora förbättringar för boende intill Kontinentalbanan genom en tydlig sänkning av ljudnivåerna såväl inomhus som utomhus. Samtidigt medför nya och högre bullerskärmar att påverkan på stadsbilden ökar och effekten av järnvägen som visuell barriär förstärks. Genom åtgärder för att anpassa utformningen av bullerskärmar och miljön intill dessa bedöms den negativa påverkan kunna begränsas och den bedöms sammantaget som liten, men lokalt måttlig.

4.6 Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO ₂ -ekvivalenter	Energianvändning, GWh	Källa och datum
Byggskede totalt	2414,00	6,40	Klimatkalkyl version 4.0, 2016-08-17
Byggskede, reinvestering samt DoU per år	60,00	0,20	Klimatkalkyl version 4.0, 2016-08-17
Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	3600,00	12,00	

Kommentar:

Byggnationen av åtgärden (hela byggfasen) bidrar till 2 414 ton CO₂-ekvivalenter. Drift och underhåll beräknas släppa ut 60 ton CO₂-ekvivalenter per år. Energianvändningen uppgår till 6,40 GWh under byggfasen och 0,20 GWh per år under driftskedet.

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

Ingen kalkyl gjord

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

161012, Lova Wigvall, Trafikverket Plsyu, Trafikanalytiker

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

161026: Christina Ripa, trafikanalytiker, Lova Wigvall, trafikanalytiker, Anne Andersson, regional miljöstrateg, Ingegerd Johansson, bullerhandläggare, Karin Nilsson, strategisk planerare. Samtliga från Trafikverket. 161122 Lova Wigvall, Christina Ripa, Karin Nilsson, Trafikverket.

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2016-10-31

4.2 Skickad av (kontaktperson):

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

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2017-01-17 Gunnel Bångman, samhällsekonom, Trafikverket

5.2 Godkänd av:

2017-01-17 Peo Nordlöf, cSamhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2017-02-12 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, 12-10-25. Bilaga 2_JS201 Kontinentalbanan_ FKS

Bilaga 3: *Klimatkalkyl*

Trafikverket, 16-08-17. Bilaga

*3a_resultat_klimatkalkyl_JS201_Kontinentalbanan_miljöskademål_pdf_160817, Bilaga
3b_indata_klimatkalkyl_JS201_Kontinentalbanan_miljöskademål_xls_160817*

Bilaga 4: *SEB från 2013*

Trafikverket, 130507. Bilaga 4_jsy_201_kontinentalbanan_seb_130507_g

Bilaga 5: *Beslutad dom från mark- och miljööverdomstolen*

*Mark- och övermiljödomstolen, 20160708. Bilaga 5_Mark- och miljööverdomstolen dom 2016-07-08
Kontinentalbanan bullervillkor*

Bilaga 6: *Regeringsbeslut 1996*

*Miljödepartementet, 1996103. Bilaga 6a_Regeringsbeslut 961003, Bilaga 6b_Tolkning av regeringsbeslut
110217*

Bilaga 7: *Lathund indexomräkning investeringskosntand*

Trafikverket, 160926. Bilaga

7_JS201_Kontinentalbanan_60401_lathund_indexomr_kapitalisering_invkostnad_160926

Bilaga 8: *Nationell plan 2014-2025*

Trafikverket, 140321. Bilaga 8_kontinentalbananmiljoskademal_natplan2014_2025

Referens 1, *Miljökonsekvensbeskrivning*

*Sweco på uppdrag av SVEDAB, 150922. Kontinentalbanan - miljökonsekvensbeskrivning för ansökan om
tillstånd enligt 9 kap Miljöbalken*

Referens 2: *Prövotidsredovisning Kontinentalbanan*

SWEDAB, 2008-06-16. Teknisk rapport 4 prövotidsredovisning Kontinentalbanan

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering