

Godsstråket genom Skåne, Åstorp - Teckomatorp etapp 2 och 3 samt Mariefholmsbanan, JSY215

1. Beskrivning av åtgärden

Nuläge och brister: När Hallandsåstunneln öppnar blir det möjligt att köra tunga godståg längs Västkustbanan söder om Eldsberga. Detta medför ett ökat tryck på godstransporter längs Godsstråket genom Skåne där kapaciteten idag är begränsad. Samtidigt finns ett starkt regional intresse att köra persontrafik på banan, vilket kräver ytterligare kapacitet och stationer för resande.

Åtgärdens syfte: Förbättra kapaciteten för godstrafiken, och möjliggöra persontrafik.

Förslag till åtgärd: Kostnaden för åtgärden är 800 mnkr i prisnivå 2013-06. Fjärrblockering Åstorp-Teckomatorp, mötesstationer i Billesholm, Kågeröd och Svalöv, plankorsningsåtgärder, bullerskydd och spårbyte på Mariefholmsbanan.

Tabell 1 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Nuvärde av nytta - samhällsekonomisk investeringskostnad mnkr	+	Miljöeffekter som ej ingår i nettot	+	Övriga effekter som ej ingår i nettot	=>	Samhällsekonomisk lönsamhet (sammanvägt)
-439		Positivt		Positivt		Osäker lönsamhet

Tabell 2 Effekter som ingår i den samhällsekonomiska analysen - sammanfattning

Effekter som ingår i den samhällsekonomiska kalkylen				
	Exempel på effekter år 2030	Nuvärde (mnkr)	Diagram	
Resenärer	Restidsvinst och förseningsvinst	211		
Godstransporter	Transporttidsvinst och förkortad körväg	260		
Persontransportföretag	Bla minskade tågdriftskostnader och biljettintäkter	104		
Trafiksäkerhet	Ej angett	0		
Klimat	Ej angett	0		
Hälsa	Trafiksäkerhet, klimat och marginellt slitage	65		
Landskap	Landkapseffekter, får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	Ökad anläggningsmassa	-138		
Samh.ek investeringsk.	Succesiv kalkyl 50%	-940		
Nuvärde av nytta - samhällsekonomisk investeringskostnad		-439		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK =	-0,47	Informationsvärde NNK =	MELLAN	
Spann NNK =	-0,5 till -0,5	NK =	-0,44	
Effekter som inte ingår i den samhällsekonomiska kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning	
Miljö	Klimat	Positivt	Positivt	Minskade CO2-utsläpp vid överflyttning från väg
	Hälsa	Positivt		Minskat buller.
	Landskap	Försumbart		
Övrigt	Resenärer	Positivt	Positivt	Kortare restid än buss
	Godstransporter	Positivt		Ökad kapacitet och flexibilitet
	Persontransportföretag	Försumbart		Ökade biljettintäkter och ökad trafikeringkostnad
	Trafiksäkerhet	Positivt		Bättre plankorsningar och överflyttning från väg
	Övrigt	Försumbart		
Sammanvägt effekter som ej ingår i nuvärde		Positivt		

2. Samhällsekonomisk analys

3. Fördelningsanalys

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Kön - Restid, reskost, restidsos (person)	Lokalt/Regionalt/Nationellt/Internationellt	Länsvis fördelning	Kommunvis fördelning	Trafikanter transporter & externt berörda	Näringsgren	Trafikslag	Ålder	Åtgärds-specifik fördelningsaspekt
Störst nytta/fördel (störst)	Neutralt	Internationellt	Skåne	Svalöv, Bjuv	Resenärer	flera	Järnväg	Personer mellan 18 och	Ej bedömt
Negativ nytta/nackdel	-	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Ej bedömt

4. Transportpolitisk målanalys

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	Positivt bidrag
		Interregionalt	Positivt bidrag
	Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag
		Lika möjlighet	Inget bidrag
	Funktionshindrade	Kollektivtrafiknätet	Positivt bidrag
Barn och unga	Skolväg	Positivt bidrag	
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel	Inget bidrag	
	Kollektivtrafik	Positivt bidrag	
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET	Klimat	Överflyttning transportslag	Positivt bidrag
		Energi: transportsystemet	Positivt bidrag
		Energi: fordon	Positivt bidrag
		Energi: infrastrukturhållning	Negativt bidrag
	Hälsa	Människors hälsa	Positivt&Negativt
		Befolkning	Positivt
		Luft	Positivt
		Vatten	Positivt
		Mark	Inget bidrag
		Materiella tillgångar	Inget bidrag
	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 identifierade.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ökad kapacitet och flexibilitet i järnvägstrafiken skapar ett robustare transportsystem.

1. Beskrivning av åtgärden

1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Beskrivning av åtgärd					
Åtgärdsnamn	ObjektID-nr	Syfte	Åtgärdskostnad	Sammanhang	Län
Godsstråket genom Skåne, Åstorp - Teckomatorp etapp 2 och 3 samt Marieholmsbanan	JSY215	Förstärka kapaciteten för gods och möjliggöra persontrafik	800	Nej	Skåne

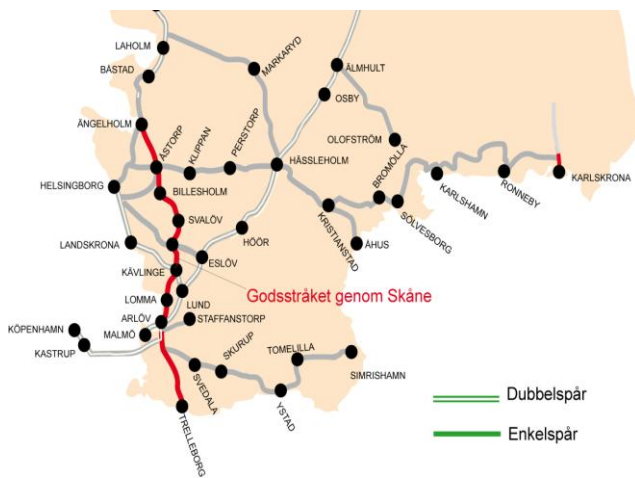
Tabell 1.2 Åtgärdsstypbeskrivning enligt Fyrstegsprincipen

Indelning av åtgärder enligt Fyrstegsprincipen				
Är åtgärden ett resultat av en åtgärdsvalsstudie?	Ingår steg 1 åtgärder enligt fyrstegsprincipen?	Ingår steg 2 åtgärder enligt fyrstegsprincipen?	Ingår steg 3 åtgärder enligt fyrstegsprincipen?	Ingår steg 4 åtgärder enligt fyrstegsprincipen?
Nej	Nej	Nej	Ja	Ja
Namn och datum på Åtgärdsvalsstudien samt vilken aktör som föreslagit att åtgärden ska utredas	Vilka steg 1 åtgärder ingår? (kortfattat)	Vilka steg 2 åtgärder ingår? (kortfattat)	Vilka steg 3 åtgärder ingår? (kortfattat)	Vilka steg 4 åtgärder ingår? (kortfattat)
Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Införande av fjärrblockering, spårbyte Marieholmsbanan	Mötesstationer Billesholm, Kågeröd, Svalöv

Tabell 1.3 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Kvalitetsstatus för åtgärdsförslaget							
Aktuellt skede vid upprättande av den Samlade effektbedömningen	Senaste ställnings-tagande vid upprättande av Samlad effektbedömning	Datum och namn för senaste ställnings-tagande vid upprättande av Samlad effektbedömning	Betydande miljö-påverkan?	Är MKB gjord?	Innebär befintliga förhållanden att normer och/eller lagar överskrids/överträds?	Om normer och/eller lagar överskrids, löser i så fall åtgärds-förslaget problemet?	Uppstår överskridande av normer och/eller lagar i annan del av transport-systemet på grund av åtgärden?
Förstudie avslutad	Förstudie	Ej angett	Ej prövat	Nej	Nej	Ej angett	Ej angett

1.2 Eventuella kompletterande diagram, figurer eller kartbilder



		med åtgär	utan åtgär	sträcka (km)	tdt-tillägg	tdt vinst
Eldsberga-Båstad	dsp	30%	26%	16	0,16	0,256
Båstad-Ångelholm	dsp	43%	41%	19	0,08	0,152
Ångelholm-Åstorp	esp	57%	47%	14	0,2	0,28
Åstorp-Teckomatorp	esp (ej fjb)	84%	43%	34	0,82	2,788
Teckomatorp-Kävlinge	esp	72%	65%	8	0,14	0,112
Kävlingen - Malmö	esp	61%	50%	24	0,22	0,528
Eldsberga-Markaryd	esp	100%	121%	36	-0,42	-1,512
Markaryd-Hässleholm	esp	79%	92%	43	-0,26	-1,118
Hässleholm-Eslöv	dsp	92%	94%	50	-0,08	-0,4
Eslöv-Lund	dsp	98%	100%	18	-0,08	-0,144
Lund-Flackarp	dsp	105%	107%	3	-0,08	-0,024
Flackarp-Malmö	dsp (y)	83%	88%	10	-0,2	-0,2

1.3 Nuläge och brister

När Hallandsåstunneln öppnar blir det möjligt att köra tunga godståg längs Västkustbanan söder om Eldsberga. Detta medför ett ökat tryck på godstransporter längs Godsstråket genom Skåne. Utan en förlängning av mötesstation i Billesholm uppnås inte de positiva nyttorna av tunneln genom Hallandsås och avlastning av Södra Stambanan. Förlängning av mötesstationen och fjärrblockering inkl mellanblocksignaler på sträckan Åstorp - Teckomatorp förbättrar godsstråket genom Skånes kapacitet det klarar den prognostiserade trafikökningen. Samtidigt finns ett starkt regional intresse att köra persontrafik på banan, vilket kräver ytterligare kapacitet och stationer för resande.

Bebyggelsestruktur avseende arbetsplatser och bostäder i nuläget	<i>Bebyggelsen längs järnvägen består idag av bebyggd öppen landsbygd samt flertal samhällen</i>
Resvanor och/eller godsflören i nuläget	<i>Godsflödet på sträckan idag är i princip begränsat till tågrörelser mellan Helsingborg och Malmö, då få godståg klarar att pasera över Hallandsås. Efter Hallandsåsprojektet kommer flödet att öka kraftigt.</i>
Banlängd:	<i>ca 50 km</i>
Banstandard:	<i>Åstorp - Teckomatorp: Elektrifierat enkelspår STH 70-90 km/h; Linjeklass D2, STAX 22,5 STMV 6,4, Lastprofil A; Tillåten vagnvikt med Rc-lok 1400 ton; System M</i> <i>Marieholmsbanan: Elektrifierat enkelspår, Linjeklass D2, STAX 22,5 STMV 6,4, Lastprofil A; System H</i>
Bantrafik:	<i>Ca 4 godståg/vmd år 2011, Basprognos 2030 16 godståg/vmd, 36 persontåg/vmd</i>
Banflöde:	<i>Basprognosen för 2030: 2,1 Mton/år</i>

1.4 Fyrstegsanalys

Omgivande järnvägssystem är starkt kapacitetsbegränsat och bra omledningsvägar saknas. En trimning av befintligt godsstråk genom Skåne inklusive förlängning/ombyggnation av mötesstation Billesholm och åtgärder för att möjliggöra persontrafik är de relevanta åtgärderna enligt fyrstegsprincipen.

1.5 Syfte

Syftet med åtgärden är att förbättra kapaciteten för godstrafiken, och möjliggöra persontrafik.

1.6 Förslag till åtgärd/er

Åtgärden avser fjärrblockering Åstorp-Teckomatorp, mötesstationer i Billesholm, Kågeröd och Svalöv, plankorsningsåtgärder, bullerskydd och spårbyte på Marieholmsbanan (Teckomatorp – Eslöv). Den exakta omfattningen av åtgärder för persontrafiken är osäker kommer att beslutas i samråd med Region Skåne och de kommuner som medfinansierar utbyggnaden.

Vilka steg 3 åtgärder ingår?	Införande av fjärrblockering, spårbyte Marieholmsbanan
Vilka steg 4 åtgärder ingår?	Mötesstationer Billesholm, Kågeröd, Svalöv

Banlängd:	ca 50
Banstandard:	Åstorp - Teckomatorp: Elektrifierat enkelspår STH 160 km/h; Linjeklass D2, STAX 22,5 STMV 6,4, Lastprofil A; Tillåten vagnvikt med Rc-lok 1400 ton; System H Marieholmsbanan: Elektrifierat enkelspår STH 160 km/h; Linjeklass D2, STAX 22,5 STMV 6,4, Lastprofil A; Tillåten vagnvikt med Rc-lok 1400 ton; System H
Bantrafik:	Ca 4 godståg/vmd år 2011, Basprognos 2030 16 godståg/vmd, 36 persontåg/vmd
Banflöde:	Basprognosen för 2030: 2,1 Mton/år

1.7 Åtgärds kostnad och finansiering

Tabell 1.5 Åtgärds kostnad och finansiering

	Eventuell uppdelning på finans eller finansiär	Åtgärds kostnad per finansiär (mnkr)	Sammanlagd åtgärds kostnad (mnkr)	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvudanalysens utredningsalternativ. Nominell åtgärds kostnad inkl sunk cost.	Nationell Åtgärdsplanering 2014-2025	600	800	Prisnivå 2013-06	Grov kostnadsindikation framtagen i samband med Nationell åtgärdsplanering 2014-2025
	Regional transportplan Skåne 2014 - 2025 och medfinansiering kommuner	200			

1.8 Planeringsläge

Bygghandlingskede

1.9 Relation till andra åtgärder

Ej angett

2. Samhällsekonomisk analys

Samhällsekonomisk analys (även kallad samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning eller kostnads-nyttanalyt) innebär att man med metoden CBA ('cost-benefit analysis') försöker göra en ekonomisk värdering och sammanvägning av samtliga överblickbara effekter av en åtgärd. Värderingen av effekterna utgår från målet om och principerna för samhällsekonomisk effektivitet. Vissa effekter hanteras på marknader och värderas genom marknadspriser. Andra effekter, som inte är prissatta, värderas genom beräknade priser (s.k. skuggpriser) framtagna genom speciella värderingsstudier. De effekter som är prissatta, med faktiska eller beräknade priser, sammanställs i den samhällsekonomiska kalkylen. För en fullständig analys måste kalkyldelen kompletteras med en beskrivning av de svårvärderade effekterna, d.v.s. de effekter som inte praktiskt möjliga att värdera i ekonomiska termer. De icke-prissatta effekterna beskrivs i många fall endast verbalt men de kan även kvantifieras. Vissa effekter kan vara värderade men får inte ingå i den samhällsekonomiska kalkylen på grund av bristande vetenskaplig underbyggnad av värderingen.

2.1 Prissatta effekter

2.1.1 Kalkylförutsättningar

2.1.1.1 Allmänna kalkylförutsättningar

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Personprognos - huvudanalys	TRV Basprognos PJA120910ÅP	
Avvikelse från personprognos	Nej	
Prognosverktyg - person	BanSek 4.0	
Godsprognos - huvudanalys	GJA120910ÅP	
Avvikelse från godsprognos	Nej	
Prognosverktyg - gods	BanSek 4.0	
Befolkningsscenario	Se TRV Basprognos PJA120910ÅP	
Ekonomiskt scenario	Se TRV Basprognos PJA120910ÅP	
Näringslivsscenario	Se TRV Basprognos PJA120910ÅP	
Övrig scenarioinformation	Ej relevant	
Trafikering - kollektivtrafik	Se TRV Basprognos PJA120910ÅP	
Trafikering - gods	GJA120910ÅP	
Infrastrukturnät	Ej relevant	
ASEK-version	ASEK 5	
Avvikelse från ASEK	Ej relevant	
Prisnivå för kalkylvärden	2010-medel	
Kalkylränta %	3,50%	
Prognosår 1	2030	
Diskonteringsår	2012	
Öppningsår	2015	
Utförandetid/Byggtid, antal år (projektspecifik)	3	
Ekonomisk livslängd (projektspecifik), antal år	60	
Kalkylperiod från startår för effekter	60	
Kalkylverktyg - samhällsekonomi	Kalkyldatum	BanSek 4.0 2013-05-06

2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalkylresultatet

Ovanstående kalkylförutsättningar för persontrafik och godstrafik är tagna från de regionala tillväxttalen i prognosen (persontrafik) och de lokala tillväxttalen för respektive bana för gods, från underlagsmaterialet i åtgärdsplaneringen 2014-2025.

2.1.1.3 Trafiktillväxttal

Tabell 2.2 Trafiktillväxttal

Trafikökning [%]				
Tidsperiod	Huvudscenario		Referensscenario:	
	2010-2030	2030-2050	Ej angett	Ej angett
Personbil	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett
Lastbil	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett
Persontrafik på järnväg	1,90%	1,10%	Ej angett	Ej angett
Godstrafik på järnväg	9,7% för Åstorp-Teckomatorp. Olika för övriga delsträckor.	0,70%	Ej angett	Ej angett
Persontrafik på spårvagn/tunnelbana	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett
Persontrafik på buss	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett
Persontrafik cykel	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett
Persontrafik gång	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett
Persontrafik fartyg	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett
Godstrafik fartyg	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett
Persontrafik för annat trafikslag	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett
Godstrafik för annat transportslag	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett

Komentar till tabell 2.2:

Ej angett

2.1.1.4 Kostnader

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

Analysnivå	Huvudanalys				Känslighetsanalys - Alternativ investeringskostnad			
	Utredningsalternativ		Jämförelsealternativ		Utredningsalternativ		Jämförelsealternativ	
Kalkylmetod åtgärds kostnad	Grov kostnadsindikation		Ej angett		Ej angett		Ej angett	
Prisnivå	Prisnivå 2013-06	2010-medel	Ej angett	2010-medel	Prisnivå 2013-06	2010-medel	Ej angett	2010-medel
Nominell åtgärds kostnad inkl sunk cost	800		0		0		0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor		940		0		0		0

2.1.2 Kalkylresultat

2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi

		Kalkylmetod åtgärds-kostnad	Samhälls- ekonomisk investerings- kostnad* (mnkr)	Nuvärde av nytta minus samhälls- ekonomisk investerings- kostnad** (mnkr)	Netto- nuvärdes- kvot NNK***	Nytto- kostnads- kvot NK****
Huvudanalys		Grov kostnadsindikation	940	-439	-0,47	-0,44
Känslighetsanalyser	– Alternativ investeringskostnad	Grov kostnadsindikation	1 016	-516	-0,51	-0,48

* Den samhällsekonomiska investeringskostnaden avser den diskonterade investeringskostnaden inklusive skattefaktorer, beräknad enligt gällande ASEK.

** Ett positivt differans mellan nytta och samhällsekonomisk kalkylkostnad innebär att effekter som inte är prissatta sammantaget minst måste vara av samma storleksordning fast negativa för att kunna ändra en åtgärd från lönsam till olönsam. Motsvarande gäller för en negativt differans mellan nytta och samhällsekonomisk kalkylkostnad där de ej prissatta effekterna måste vara lika stora fast positiva för att ändra en åtgärd från att vara olönsam till att bli lönsam.

*** Nettonuvärdeskvoten är nettonuvärdet dividerat med den samhällsekonomiska investeringskostnaden.

**** Nyttokostnadskvoten (NK) är ett mått som svarar på frågan vilket projekt som ger störst nettonuvärde i förhållande till nuvärdet av de totala budgetkostnaderna under hela kalkylperioden. Nämnarens budgetkostnader i nyttokostnadskvoten inkluderar både investeringskostnad och förändrad drift- och underhållskostnad. Nyttokostnadskvoten är ett mått som behövs om man vill jämföra och välja mellan olika typer av projekt inom ramen för ett antal års summerade investerings- och DoU -budget, t.ex. om man har att välja mellan att göra en större reinvestering eller ökade drifts- och underhållsåtgärder.

Klasificering av åtgärder utifrån NNK, enligt ASEK5

Kategori	NNK-intervall
Mycket hög lönsamhet	NNK \geq 2
Hög lönsamhet	1 \leq NNK < 2
Lönsamt	0,5 \leq NNK < 1
Svagt lönsamt	0 \leq NNK < 0,5
Olönsamt	-0,3 \leq NNK < 0
Mycket olönsamt	NNK < -0,3

Klasificering av NNK:	Mycket olönsamt
-----------------------	-----------------

Kommentar:

Kalkylen omfattar bara fjärrblockering Åstorp - Teckomatorp och mötesspår Billesholm. Effekter av nya stationer och mötesspår vid Kågeröd och Svalöv, som möjliggör persontågstrafik, samt spårbyte på Marieholmsbanan är inte beräknade och redovisas som ej prissatta effekter. En samhällsekonomisk kalkyl med kostnaden motsvarande de beräknade effekterna ger en NNK på +0,6.

2.1.2.2 Samhällsekonomiskt kalkylresultat

I tabell 2.5a redovisas de effekter som är relevanta för åtgärden och som har beräknats samhällsekonomiskt (dvs. kvantifierats och värderats monetärt, s.k. prissatta effekter). Relevanta effekter ska alltså finnas med i den samhällsekonomiska analysen antingen som prissatta effekter i tabell 2.5a eller som ej prissatta i tabell 2.6a. En effekt får bara finnas "bokförd" i en av tabellerna. Det kan dock vara så att vissa effekter bara till viss del fångas i den samhällsekonomiska kalkylen. I sådana fall redovisas de delar av effekten som är prissatta i tabell 2.5a och de delar som är ej prissatta i tabell 2.6a. I de fall då effekten är kvantifierad men inte värderad sker redovisningen tillsammans med verbal beskrivning och bedömning i tabell 2.6a.

De effekter som inte har beräknats i den samhällsekonomiska kalkylen (dvs. som inte ingår i tabell 2.5a) har i tabell 2.6a bedömts i relation till nuvärdet av de beräknade nyttorna minus den samhällsekonomiska investeringskostnaden. I de fall då inga effekter är beräknade samhällsekonomiskt relateras således effekten endast till den samhällsekonomiska investeringskostnaden. En och samma effekt kan bli bedömd som Positiv då den genereras av Åtgärd 1 men som Försumbart då den genereras av Åtgärd 2. Anledningen till detta är att syftet med den samhällsekonomiska analysen är att komma fram till en grov bedömning av åtgärdens sammantagna beräknade och bedömda kostnader och nyttor. Sammanvägningen till en bedömning av om åtgärden är lönsam eller olönsam görs i avsnitt 2.3. Det är till denna sammanvägning som beräkningarna i avsnitt 2.1 och bedömningarna i avsnitt 2.2 är underlag.

I den samhällsekonomiska analysen utgår man från en relativ bedömning till skillnad från bedömningen i måluppfyllelseanalysen där man utgår från en absolut skala.

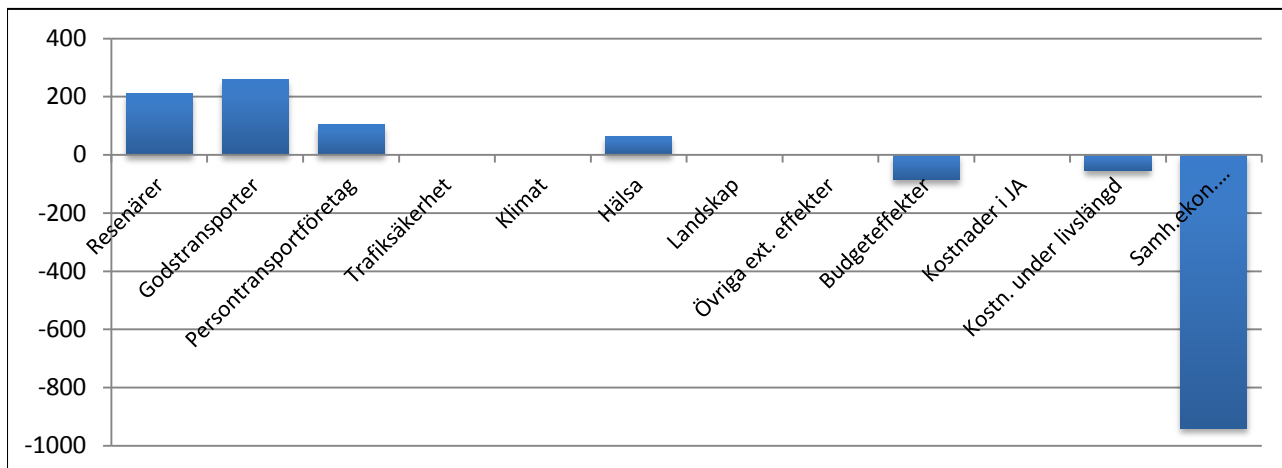
Tabell 2.5a Samhällsekonomiskt kalkylresultat

Prissatta effekter som ingår i den samhällsekonomiska kalkylen									
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning och kortfattad beskrivning		Ex på årlig effekt för prognosår 1		Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Beräknat med verktyg		
			Ej angett						
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	Restid totalt	Restidsvinster	Ej angett	Ej angett	211	211	Bansek 4.0	
		GODSTR ANSPOR TER	Kostnad för godstågsköpa ren	Transporttid och kortare körväg	Ej angett	Ej angett	260	260	Bansek 4.0
			Trafikeringsk ostnad	Samtliga vinster	Ej angett	Ej angett	104	104	Bansek 4.0
EXTERN EFFEKTER (Följande effekter för HÅLSA TRAFIK ÅKERHE T (TS) trafiksä	PERS ONTR ANSP TER	Trafiksäkerhe t-totalt	Ingår under samlade miljöeffekter (externa effekter).	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett	
		Externa effekter	Olykor, miljö och marginellt slitage	Ej angett	Ej angett	65	65	Ban Sek version: 4.0	
BUDG EFFE KTE R		Samtliga budgeteffekte	Detta inkluderar samtliga budgeteffekter	Ej angett	Ej angett	-84		Bansek 4.0	
DRIFT-, UNDERHÅLL S- OCH REINVESTER INGSKOSTN		Reinvestering	34600 meter signal och 250 meter enkelspår samt elkraft	Ej angett	Ej angett	-37	-138	Bansek 4.0	
		Drift och Underhåll	Drift och underhåll	Ej angett	Ej angett	-18		Bansek 4.0	
MINUS SAMMÅLLS EKONOMISK INVESTERINGS- KOSTNAD			Ej angett	Ej angett	mnkr/ år	-940	-940	Ej angett	
Nuvärde av nytta minus samhällsekonomisk investeringskostnad							-439		

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
"Wider economic benefits" pga grad av matchningseffekter på arbetsmarknaden samt vunna stordriftsfördelar	Effekter som uppstår pga dessa orsaker får inte ingå i huvudkalkylens NNK. Däremot kan det ingå som en ej prissatt effekt (tabell 2.5a och 2.5b) i den samlade analysen om effekten påvisats med relevant metodik.

2.1.2.3 Diagram med diskonterade nyttor och kostnader



2.1.2.4 Informationsvärde NNK

Det är tillåtet att använda antingen enkla eller avancerade bedömningsregler om åtgärds-kostnaden är mindre eller lika med 70 mnkr. Om åtgärds-kostnaden är större än 70 mnkr måste avancerade bedömningsregler tillämpas. Informationsvärdet för NNK behöver bara bedömas då avancerade bedömningsregler tillämpas.

Detaljerat informationsvärde för NNK bedöms som:

Övergripande grad av informationsvärde:

Motivering: *Ej angett*

HK/LR
MELLAN

2.2 Ej prissatta effekter (effekter som inte ingår i kalkylen)

I tabell 2.6a redovisas de effekter som är relevanta för åtgärden men som inte beräknats samhällsekonomiskt. Relevanta effekter ska också finnas med i den samhällsekonomiska analysen antingen som monetärt beräknade i tabell 2.5a eller som bedömda i tabell 2.6a. En effekt får bara finnas "bokförd" i en av tabellerna. Det kan dock vara så att vissa effekter bara till viss del fångas genom samhällsekonomisk beräkning. I sådana fall redovisas de delar av effekten som är beräknad i tabell 2.5a och de delar som är bedömda i tabell 2.6a. I de fall då effekten är beräknad men inte värderad redovisas den tillsammans med bedömningen i tabell 2.6a.

En effekter som inte beräknats samhällsekonomiskt (dvs inte ingår i tabell 2.5a) har i tabell 2.6a bedömts i relation till nuvärdet av de beräknade nyttorna minus den samhällsekonomiska investeringskostnaden. I de fall då inga effekter är beräknade samhällsekonomiskt relateras således effekten endast till den samhällsekonomiska investeringskostnaden. En och samma effekt kan bli bedömd som Positiv då den genereras av Åtgärd 1 men som Försumbart då den genereras av Åtgärd 2. Anledningen till detta är att syftet med den samhällsekonomiska analysen är att komma fram till en grov bedömning av åtgärdens sammantagna beräknade och bedömda kostnader och nyttor. Sammanvägningen till en bedömning av om åtgärden är lönsamt eller olönsamt görs i avsnitt 2.3. Det är till denna sammanvägning som beräkningarna i avsnitt 2.1 och bedömningarna i avsnitt 2.2 är underlag.

I den samhällsekonomiska analysen utgår man från en relativ bedömning till skillnad från bedömningen i måluppfyllelseanalysen där man utgår från en absolut skala.

Tabell 2.6a Ej prissatta effekter

Effekter som inte ingår i kalkylen men som ingår i den samlade bedömningen								
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning, kortfattad beskrivning och bedömning		Ex på årlig effekt		Bedömning	Samman-vägd bedömning	Bedömts av	
			Ej angett	Ej angett				
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	Störningar under byggtid	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Restid - total	Kortare restid när man flyttar över resenärer från buss.	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Restids-osäkerhet	Ökade omlidningsmöjligheter när Marieholmsbanan rustas upp.	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Upprättaren av Samlad effektbedömning
	GODSTRANSPORTER	Störningar under byggtid	Mindre påverkan på trafiken	Ej angett	Ej angett	Negativt	Positivt	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Restids-osäkerhet	Ökade omlidningsmöjligheter när Marieholmsbanan rustas upp.	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Upprättaren av Samlad effektbedömning
	PERSONTRANSPORTFÖRETAG	Ange annan effekt för persontransportföretag	Störningar under byggtiden	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Biljett-intäkter	Delvis överflyttning från busstrafik men även totalt sett bedöms kollektivtrafikresandet öka.	Ej angett	Ej angett	Positivt	Försumbart	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Trafikeringskostnad	Dyrare med tågtrafik än busstrafik.	Ej angett	Ej angett	Negativt	Försumbart	Upprättaren av Samlad effektbedömning
	TRAFIK-SÄKERHET (TS)	Trafiksäkerhet-t-totalt	Ökad säkerhet/skydd i plankorsningar och nya planskilda korsningar. Minskad buss- och biltrafik minskar olycksrisken.	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Upprättaren av Samlad effektbedömning

EXTERNA EFFEKTER (Följeffekter för samhället)	KLIMAT	CO2-ekvivalenter	Minskade utsläpp när trafik flyttas från buss och bil till tåg.	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Upprättaren av Samlad effektbedömning
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Människors hälsa - buller	Minskad trafik på Markarydsbanan men ökad trafik längs Åstorp - Teckomatorp. Bulleråtgärder utförs längs Åstorp - Teckomatorp som begränsar störningen av den tillkommande trafiken.	Ej angett	mnkr/år	Positivt	Positivt	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Luft	Minskade utsläpp vid överflyttning från bil och buss till tåg.	Ej angett	Ej angett	Positivt		Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Befolkning - barriär	Minskad barriär där nya planskildheter anläggs men vid plankorsningar kan barriären öka med ökad trafik.	Ej angett	Ej angett	Försumbart		Upprättaren av Samlad effektbedömning
	LANDSKAP	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättaren av Samlad effektbedömning
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Arbetsmarknads effekter	Förbättrade förutsättningar för regionförstoring. Ingår dock i allt väsentligt i bedömningen av restidseffekten i och sker delvis på bekostnad av andra regioner.	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättaren av Samlad effektbedömning

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 (hänvisas i tabell 2.6a till denna tabell med referens nummer) under de rubriker där de hör hemma men orsaken till att de uppstår beskrivs samlat i denna tabell.

Tabell 2.6c Ej prissatta effekter - Samhällsekonomisk lönsamhet

Miljöeffekter som ej ingår i NNK/NK/NNV (sammanvägt)	+	Övriga effekter som ej ingår i NNK/NK/NNV (sammanvägt)	=>	Samtliga effekter som ej ingår i NNV (detaljerad sammanvägning)	=>	Samtliga effekter som ej ingår i NNV (övergripande sammanvägning)
Positivt		Positivt		Positiv (stor)		Positivt

Ange kompetens/er på området som gjort bedömningen.

Upprättaren

Kommentar:

Ej angett

2.3 Sammanvägning av åtgärdens samhällsekonomiska lönsamhet

2.3.1 Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet

Tabell 2.7 Bedömningsrestriktion för samhällsekonomiska bedömningar

BEDÖMNINGSPARAMETRAR	Bedömning
Parametrar i tabellen bedömda av:	Upprättaren av Samlad effektbedömning
Huvudanalysens utredningsalternativ. Nominell åtgärds kostnad inkl sunk cost.	800
Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av:	Upprättaren
Storleken på åtgärds kostnaden tillåter endast användande av avancerade bedömningsregler. Nedanstående parametrar måste bedömas.	
Aktuell NNK	-0,4676
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	Överensstämmer
Sammanvägda ej prissatta effekter:	Positiv (stor)
Detaljerat informationsvärde för NNK	HK/LR
Grad av informationsvärde för NNK	MELLAN
OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT:	
Villkorsfall	Villkorsfall 7
Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet	Olönsam

2.3.2 Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.8

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

Kommentar:

Nyttorna av upprustning av Marieforsbanan och åtgärder på Åstorp - Teckomatorp för att möjliggöra persontrafik bedöms som betydande men ingår inte i kalkylen. Det går dock inte att med säkerhet att säga om de fullt ut väger upp de relaterade kostnaderna. En samhällsekonomisk kalkyl med kostnaden motsvarande de beräknade effekterna ger en NNK på +0,6.

3. Fördelningsanalys

I tabell 3.1 redovisas - om inget annat sägs - hur direkta förändringar av nyttor (fördelar/intäkter och/eller nackdelar/kostnader) fördelas sig på olika grupper och kategorier. De slutliga fördelningskonsekvenserna är ofta är mycket svåra att fastställa eftersom de påverkas även av indirekta effekter i form av interaktioner via marknader samt 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 gjorts som i högre grad inkluderar slutliga effekter så anges detta i beskrivningen av fördelningsaspekten nedan. Samhällsekonomiska analyser är en tillämpning av målet om samhällsekonomisk effektivitet genom användning av det så kallade Kaldor-Hickskriteriet. Enligt detta kriterium ökar samhällets välfärd om summan av positiva nyttoeffekter av en åtgärd minus summan av negativa nyttoeffekter (den totala kostnaden) av åtgärden är större än noll.

Kriteriet tar emellertid inte hänsyn till vem som får nyttorna eller drabbas av kostnaderna, vem som vinner och vem som förlorar på åtgärden. Därför kan den samhällsekonomiska analysen behöva kompletteras med information om den analyserade åtgärdens fördelningseffekter.

Den traditionella samhällsekonomiska analysen (CBA) tar ingen hänsyn till fördelningseffekter.

Fördelningsanalyser av hur enskilda individer eller grupper kan gynnas eller drabbas väsentligt av en åtgärd är därför ett viktigt komplement till den samhällsekonomiska analysen och måluppfyllelseanalysen. Med hjälp av vissa prognosmodeller kan man ta reda på vilka effekter som en viss åtgärd kan få för olika grupper av medborgare, till exempel för kvinnor och män, för olika ålders- och inkomstgrupper eller för olika delar av landet.

3.1 Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Näst störst nytta/fördel	(störst) Negativ nytta/nackdel	Kommentar	Underlag och kompetens/er på området som gjort bedömningen
Delanalys kön - Restid, reskostnad och restidsosäkerhet (persontrafik)	Neutralt	Ej bedömt	-	Ungefär lika stor andel kvinnor som män åker med tåg i Skåne (Resvanor Syd 2007).	Upprättaren av Samlad effektbedömning
Lokalt/Regionalt/ Nationellt/Internationellt	Internationellt	Regionalt	Neutralt	Bättre förutsättningar för internationell godstrafik. Persontrafiken är i första hand regional.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
Länsvis fördelning	Skåne	Västra Götaland	Neutralt	Vägtrafiken avlastas främst i Skåne. Godset kommer främst från Västra sverige.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
Kommunvis fördelning	Svalöv, Bjuv	Åstorp, Kävlinge, Eslöv	Neutralt		Upprättaren av Samlad effektbedömning
Trafikanter, transporter och externt berörda	Resenärer	Persontransportföretag	Neutralt	Persontrafiken gynnas pga färre godståg går längs SSB och ny trafik på Åstorp - Teckomatorp.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
Näringsgren	flera	Ej bedömt	Neutralt	Alla näringsgrenar som är beroende av snabba godstransporter på järnväg.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
Trafikslag	Järnväg	Neutralt	Neutralt	Åtgärden avser järnväg.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
Ålder	Personer mellan 18 och 65 år	Ej bedömt	Neutralt	I första hand gynnas arbetspendlare.	Upprättaren av Samlad effektbedömning

3.2 Fördjupad fördelningsanalys

4. Transportpolitisk målanalys

Riksdagen biföll i maj 2009 förslagen till ny målstruktur i den transportpolitiska propositionen Mål för framtidens resor och transporter (Prop. 2008/09:93). Förslaget innebär att det transportpolitiska övergripande målet "att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet" kvarstår, medan ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa) ersätter de tidigare sex delmålen.

4.1 Bedömning av bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning

En åtgärd är samhällsekonomiskt lönsam och bidrar till en välfärdsökning om de samhällsekonomiska intäkterna (positiva nyttoeffekter, såväl beräkningsbara som bedömda) är större än kostnaderna (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 indikator på en åtgärds bidrag till samhällsekonomisk effektivitet är en sammanvägd bedömning av de effekter som åtgärden ger upphop till. En sådan sammanvägning är gjord i kapitlet 2. Samhällsekonomisk analys. Resultatet från analysen blev följande:

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Osäker lönsamhet

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

En hållbar utveckling är en utveckling som för oss närmare ett tillstånd av långsiktigt 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 utgörs av en god balans mellan tre ömsesidigt beroende delar – ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. Bedömningen om en enskild åtgärd bidrar till hållbar utveckling innebär därför att de ekologiska, ekonomiska och sociala konsekvenserna på lång sikt ska bedömas, samt balansen mellan dem. Det finns för närvarande inget enkelt sätt att besvara frågan om huruvida en åtgärd bidrar till hållbarhet utveckling eller inte, men det kan delvis mätas med mått för samhällsekonomisk effektivitet och med utfall för de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen. Men det betyder inte att summan av utfallen för de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen är lika med (bidrag till) en hållbar utveckling.

Tabell 4.1 Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling

	Hållbarhet	Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling	Kompetens/-er på området som gjort bedömningen
Bidrag till långsiktig hållbarhet	Ekologisk hållbarhet	<i>Förbättrad möjlighet att flytta över trafik till järnväg minskar utsläpp av till exempel koldioxid.</i>	<i>Upprättaren av Samlad effektbedömning</i>
	Ekonomisk hållbarhet	<i>Åtgärden bidrar till ekonomisk hållbarhet genom att nyttorna av investeringen bedöms vara högre än kostnaderna.</i>	<i>Upprättaren av Samlad effektbedömning</i>
	Social hållbarhet	<i>En attraktivare kollektivtrafik bidrar till social hållbarhet.</i>	<i>Upprättaren av Samlad effektbedömning</i>

Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling

Ökad kapacitet och flexibilitet i järnvägstrafiken skapar ett robustare transportsystem.

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. Utgångspunkten är alltså inte den samma som för den samhällsekonomiska analysen. Bedömningarna av bidrag till måluppfyllelse görs enligt skalan:

- Positivt Bidrag = grönt
- Negativt Bidrag = rött
- Inget bidrag = ofärgat
- Ej bedömt = grått

Till exempel skiljer sig "Inget bidrag" i måluppfyllelseanalysen 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 olika dokument som kommit olika långt i besluts- och konsensusprocesser. Utformningen av tabellen är inte slutlig utan kommer att behöva uppdateras framöver.

Tabell 4.2 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Kvalitativ beskrivning av bidraget till måluppfyllelse	Kompetens på området som gjort bedömningen
Funktionsmålet¹			
Medborgarnas resor. Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Ökade omledningsmöjligheter och avlastning av södra stambanan.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Tåg upplevs som tryggare och bekvämare än bil och buss.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
Näringslivets transporter. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Ökad kapacitet ger mindre känslighet för ströningar. Lägre driftskostnad.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
	Kvalitet	Positivt bidrag: Åtgärden minskar väsentligt störningsorsakerna i trafiken längs Västkustbanan/godsstråket genom Skåne.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
Tillgänglighet regionalt/länder. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Pendling	Positivt bidrag: Åtgärden bidrar till att minska restiderna i ett område som har inflyttning och där pendlingsresandet ökar.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag: Ökad tillgänglighet till Malmö.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Förbättrad koppling till det övergripande järnvägsnätet.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
Jämställdhet. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag	Upprättaren av Samlad effektbedömning
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag	Upprättaren av Samlad effektbedömning
Funktionshindrede. Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Positivt bidrag: Högre standard på hållplatser och fordon med tågtrafik.	Upprättaren av Samlad effektbedömning

<p>Barn & unga. Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.</p>	<p>Skolväg - gå eller cykla på egen hand</p>	<p>Positivt bidrag: Troligtvis förbättring i samband med nya planskildheter.</p>	<p>Upprättaren av Samlad effektbedömning</p>	
<p>Kollektivtrafik, gång & cykel. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.</p>	<p>Andel gång & cykelresor av totala kortväga</p>	<p>Inget bidrag:</p>	<p>Upprättaren av Samlad effektbedömning</p>	
	<p>Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)</p>	<p>Positivt bidrag: Överflyttning från biltrafik.</p>	<p>Upprättaren av Samlad effektbedömning</p>	
Hänsynsmål²				
<p>Klimat. Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.</p>	<p>Betydelse för mängden personbils- och lastbilstrafik, samt gång, cykel och kollektivtrafik. (GC/Koll, se Befolkning)</p>	<p>Positivt bidrag: Åtgärden förbättrar för gods- och persontrafik på järnväg.</p>	<p>Upprättaren av Samlad effektbedömning</p>	
	<p>Betydelse för energieffektiv användning av transportsystemet .</p>	<p>Positivt bidrag: Åtgärden förbättrar för gods- och persontrafik på järnväg.</p>	<p>Upprättaren av Samlad effektbedömning</p>	
	<p>Betydelse för energieffektivisering av fordon, fartyg och flygplan samt främjande av ökad andel förnybar energi.</p>	<p>Positivt bidrag: Ökad konkurrenskraft för järnvägstransporter.</p>	<p>Upprättaren av Samlad effektbedömning</p>	
	<p>Betydelse för energianvändning i infrastrukturhållningen.</p>	<p>Negativt bidrag: Ökad anläggningsmassa kräver energi för byggande och underhåll.</p>	<p>Upprättaren av Samlad effektbedömning</p>	
	Människors Hälsa	<p>Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller</p>	<p>Positivt bidrag: Minskad trafik på Markarydsbanan men ökad trafik längs Åstorp - Teckomatorp. Bulleråtgärder utförs längs Åstorp - Teckomatorp som begränsar störningen av den tillkommande trafiken.</p>	<p>Upprättaren av Samlad effektbedömning</p>
		<p>Antalet exponerade för höga bullernivåer, bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena</p>	<p>Negativt bidrag: Ökad godstrafik längs Söderåsbanan medför fler exponerade.</p>	<p>Upprättaren av Samlad effektbedömning</p>
		<p>Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet</p>	<p>Negativt bidrag: Omflyttningen från SSB till Söderåsbanan medför mer utbrett buller.</p>	<p>Upprättaren av Samlad effektbedömning</p>

<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>		Fysisk aktivitet i transportsystemet	Inget bidrag	Upprättaren av Samlad effektbedömning
	Befolkning	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Tryggare och bekvämare att resa med tåg. Nya planskildheter.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Tillgängligheten med kollektivtrafik och gång och cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Kortare restid.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
	Luft	Vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).	Positivt bidrag: Med förbättrad kapacitet kan trafik flyttas över från väg till järnväg.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Halter av kvävedioxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids.	Inget bidrag	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Antalet personer exponerade för halter över MKN.	Inget bidrag	Upprättaren av Samlad effektbedömning
	Vatten	Kvalitet på vatten ur hälsoperspektiv	Positivt bidrag: Omflyttning till järnväg minskar luftföroreningar.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt	Positivt bidrag: Omflyttning till järnväg minskar luftföroreningar.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
	Mark	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Marginell nybyggnation vid nya mötesstationer.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag:	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag:	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag:	Upprättaren av Samlad effektbedömning
	Materiella tillgångar	Betydelse för areella näringar.	Inget bidrag:	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Betydelse för uppkomsten samt hanteringen av avfall.	Inget bidrag:	Upprättaren av Samlad effektbedömning

Landskap	Landskap	Betydelse för upprätthållande och/eller utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	Inget bidrag:	Upprättaren av Samlad effektbedömning
	Biologisk mångfald, Växtliv samt Djurliv	Betydelse för mortalitet	Inget bidrag:	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Betydelse för barriärer	Inget bidrag:	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Betydelse för störning	Inget bidrag:	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	Inget bidrag:	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	Inget bidrag:	Upprättaren av Samlad effektbedömning
	Forn- och kulturiämnningar, Annat kulturarv, Bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	Inget bidrag:	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Betydelse för strukturomvandling.	Inget bidrag:	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband	Inget bidrag:	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.	Inget bidrag:	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Betydelse för utradering	Inget bidrag:	Upprättaren av Samlad effektbedömning
	Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och antalet allvarligt skadade. ³	Positivt bidrag: Ökad säkerhet/skydd i plankorsningar och ny planskilda korsningar.	Upprättaren av Samlad effektbedömning

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

¹ Förslag till konkretisering av målstrukturen respektive åiterrapportering av verksamheten utifrån transportpolitisk målproposition (prop. 2008/09:93)
http://www.trafikverket.se/PageFiles/21527/bilaga_2_forslag_per_prec_091214.pdf

²Definitioner och beskrivningar finns dokumenterade i Trafikverkets Miljöbedömningsgrunder som finns tillgängliga på Trafikverkets hemsida under rubriken "Metod för bedömning av planer och program" från och med 12-09-10.

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

³ Underhandsmaterial om trafiksäkerhet i samband med konkretisering av funktionsmålet

Tabell 4.3 Kostnadseffektivitet

Kostnadseffektivitet för beräknade effekter				
Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning		År som kostnads- effektiviteten redovisas för		Beräknat med verktyg
		Ej angett		
Ej angett	Ej angett	Ej	Ej angett	Ej angett

4.4 Bedömning av bidrag till regionala- och lokala mål

Ej angett

Tabell 4.4 Regionala- och lokala mål

Benämning av mål	Beskrivning av mål	Bedömning av bidrag till måluppfyllelse	Kompetens på området som gjort bedömningen
------------------	--------------------	---	---

4.5 Målkonflikter

Inga identifierade.

5 Bilaga & Referenser

Bilaga 1: Introduktion till Samlad effektbedömning

Kalkylen är upprättad av Patrik Sterky.

Bansek 4.0

Kapacitetsberäkningar i excell

Summering av effekter i excell

Succesiv kalkyl

Effektsamband Åstrop-Teckomatrop etapp 2.