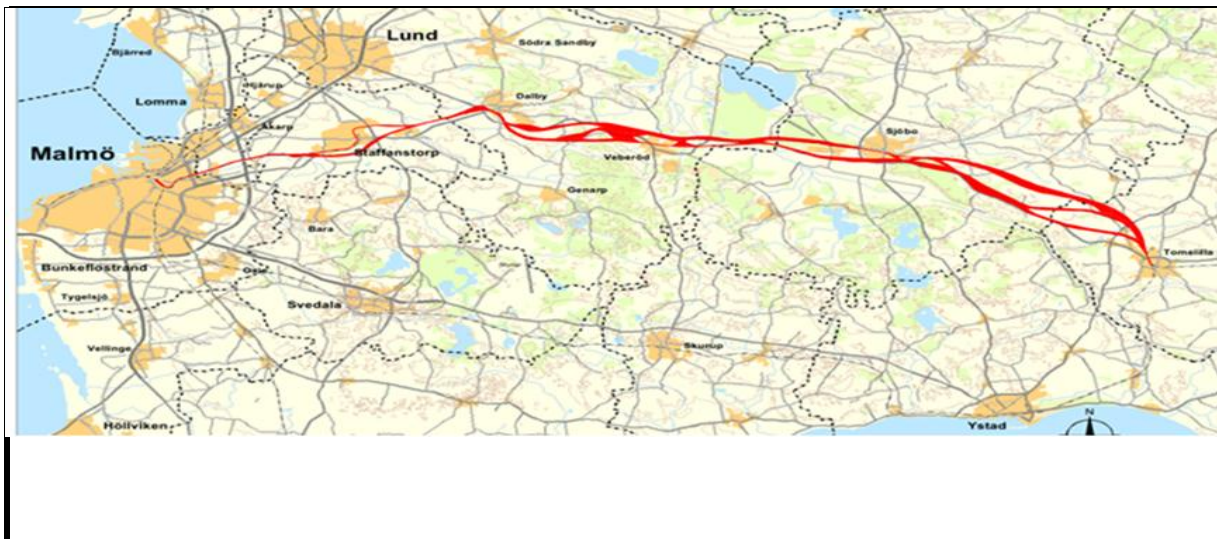


Simrishamnsbanan, flera alt. Järnvägssträckning, utredning, XSY700



1. Beskrivning av åtgärden

Simrishamnsbanan är en ny järnvägslinje mellan Malmö och Tomelilla inklusive den befintliga banan Tomelilla-Simrishamn. Den nya banan är ca 65 km lång och med den tänkta trafikeringen försörjs tätorterna Simrishamn, Tomelilla, Sjöbo, Veberöd, Dalby samt i Malmö Östervärn, Malmö C, Triangeln och Hyllie. Befolkningsstillväxten är låg och konkurrenskraftiga restider för tätorter längs stråket uppnås inte. Bussförbindelserna kan inte tillskapa tillräckligt korta restider. Tätorterna längs stråket Malmö Tomelilla Simrishamn har potential för befolkningsökning och tillväxt genom förbättrade restider till Malmö/Öresundsregionen.

Syftet med banan är att bidra till konkurrenskraftiga restider i stråket för tillväxt och befolkningsutveckling. Skapa förutsättningar för en långsiktigt ekonomisk, social och miljömässigt hållbar utveckling genom att:

Stärka utvecklingen av en flerkärning ortstruktur i södra Skåne så att förutsättningarna för regional tillväxt och balans mellan olika delar av Skåne förbättras.

Öka tillgängligheten till arbetsplatser, utbildning och bostäder inom regionen.

Minska miljö- och klimatpåverkan inom transportsektorn genom ökad andel resor med kollektiva färdmedel.

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 4925 mnkr i prisnivå 2013-06.

Åtgärden är en järnväg enkelspårig för persontrafik, med stationslösningar för attraktiva resmöjligheter. OBS att prisnivån för kalkylen är egentligen jan 2014.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
-3452		Negativt		Ingen effekt		Olönsam

Tabell 2 Effekter som ingår i den samhällsekonomiska analysen - sammanfattning

Effekter som har värderats i kalkylen				
	Exempel på effekter år 2030	Nuvärde (mnkr)	Diagram	
Resenärer	Restid: -687,7 kptim/år	2 783		
Godstransporter	Restid gods: -1,2 kptim/år	13		
Persontransp.företag	Biljettintekter: 48 mnkr/år	-710		
Trafiksäkerhet	Dödade och svårt skadade: -0,61 DSS/år	120		
Klimat	CO2-utsläpp: -1,297 kton/år	50		
Hälsa	Utsläpp av luftföroreningar	36		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	DoU-kostnad: -0,4 mnkr/år	39		
SamEk Inv.	Annuitetskostnad: 244 mnkr/år	-5 783		
Nettonuvärde		-3 452		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK-i=	-0,60	Informationsvärde NNK =	HÖG	
NNK-i _{KA} *	-0,69	NNK-idu=	-0,60	
Effekter som inte har värderats i kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt		Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning
Miljö	Klimat	Negativt	Negativt	Trafikering positivt och byggnation negativt
	Hälsa	Försumbart		Luftföroreningar marginellt positivt
	Landskap	Negativt		Intrång och barriär i natur- och kulturmiljö
Övrigt	Resenärer	Ingen effekt	Ingen effekt	Ingår i kalkylen
	Godstransporter	Ingen effekt		Förbättring för vägtp ingår i kalkylen
	Persontransportföretag	Ingen effekt		Ingår i kalkylen
	Trafiksäkerhet	Ingen effekt		Ingår i kalkylen
	Övrigt	Ingen effekt		Ej relevant
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde		Negativt		Miljö och landskap

*Känslighetsanalys med högre kostnad; succesivkalkyl 85% eller motsvarande

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

För- delnings- aspekt	Kön: restid, res-kostn, restidsos äkerhet	Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ ntern- nationellt	Länsvi s för- delning	Kommun- vis för- delning	Trafi- kanter, trans- porter, externt berörda	Närings- gren	Trafikslag	Ålder	Åtgärds- specifik för- delnings aspekt
Störst nytta/ fördel	Kvinnor: (60%)	Regionalt	Skåne	Sjöbo	Resenärer	Allmän tjänst service	Spår	Personer mellan 18 och 65 år	Staffanstorp
(störst) negativ nytta/ nackdel	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Landskap	Neutralt	Buss	Neutralt	Sjöbo

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET	Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
		Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
	Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Inget bidrag
		Nöjdhet & kvalitet	Inget bidrag. Litet bidrag rörande
	Tillgänglighet regionalt/ länder	Pendling	Positivt bidrag
		Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag
		Interregionalt	Positivt bidrag
	Jämställdhet	Jämställdhet transport	Positivt bidrag
		Lika möjlighet	Positivt bidrag
	Funktionshindre	Kollektivtrafiknätet	Positivt bidrag
	Barn och unga	Skolväg	Negativt bidrag
	Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Positivt bidrag
		Kollektivtrafik, andel	Positivt bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET	Klimat	Överflyttning transportslag	Positivt bidrag
		Energi: transportsystemet	Inget bidrag
		Energi: fordon	Inget bidrag
		Energi: infrastrukturhållning	Negativt bidrag
	Hälsa	Människors hälsa	Positivt&Negativt
		Befolkning	Positivt
		Luft	Positivt
		Vatten	Inget bidrag
		Mark	Negativt
		Materiella tillgångar	Bedöms inte fn
	Landskap	Landskap	Negativt
		Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Negativt
		Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse	Positivt&Negativt
	Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Målkonflikter

Ny bana ger intrång och barriär samt negativ påverkan på landskap, samtidigt uppfylls mål om funktionell pendlingsregion

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Med befintlig planering om markanvändning ger åtgärden inte ett effektivt bidrag

1 .Beskrivning av åtgärden

1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Beskrivning av åtgärd					
Åtgärdsnamn	Objekt-id	Syfte	Åtgärds-kostnad (mnkr)	Sammanhang	Län
Simrishamnsbanan, flera alt. Järnvägssträckning, utredning	XSY700	Regional tillväxt och Tillgänglighet	4 925	Ingår i: regionens långsiktiga strategi och utvecklingsplaner	Skåne

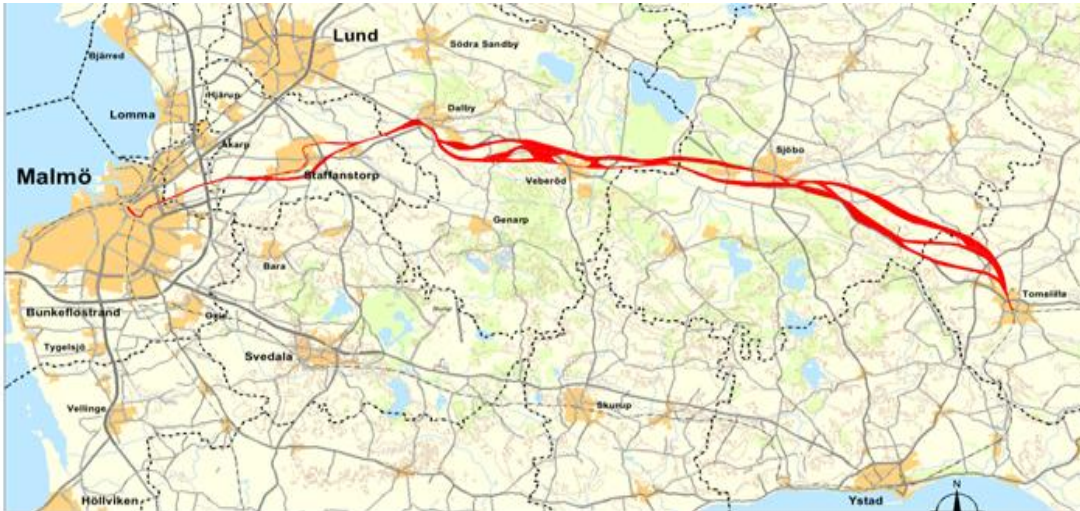
Tabell 1.2 Åtgärdstypsbeskrivning enligt fyrstegsprincipen

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 relevant	Ej relevant	Befintliga vägar och gc anpassas till JU	Järnvägsbana

Tabell 1.3 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Kvalitetsstatus för åtgärdsförslaget							
Aktuellt skede vid upprättande av den samlade effektbedömningen	Senaste ställnings-tagande före upp-rättandet av samlad effekt-bedömning	Datum och namn för senaste ställnings-tagande före upprättandet av samlad effekt-bedömning	Betydande miljö-påverkan?	Är MKB gjord?	Innebär befintliga för-hållanden att normer överskrids eller lagar överträds?	Om normer eller lagar överskrids eller överträds, löser i så fall åtgärds-förslaget problemet?	Leder åtgärden till att normer överskrids eller lagar överträds i annan del av transport-systemet?
Lokaliseringsutredning pågår	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett

1.2 Kompletterande diagram, figurer eller kartbilder



1.3 Nuläge och brister

Ej angett

Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder	<i>Ej angett</i>
Lokalisering av service och handel	<i>Ej angett</i>
Distansarbete	<i>Ej angett</i>
Resvanor och/eller godsflöden	<i>Ej angett</i>
Färdmedelsfördelning persontrafik	<i>Ej angett</i>
Färdmedelsfördelning godstrafik	<i>Ej angett</i>
Banlängd:	<i>Ej angett</i>
Banstandard:	<i>Ej angett</i>
Bantrafik:	<i>Ej angett</i>
Banflöde:	<i>Ej angett</i>

1.4 Fyrstegsanalys

Ej angett

1.5 Syfte

Ej angett

1.6 Förslag till åtgärd/er

Ej angett

Vilka steg 1-åtgärder för persontransporter ingår?	<i>Ej angett</i>
Vilka steg 1-åtgärder för godstransporter ingår?	<i>Ej angett</i>
Vilka steg 2-åtgärder för persontransporter ingår?	<i>Ej angett</i>
Vilka steg 2-åtgärder för godstransporter ingår?	<i>Ej angett</i>
Vilka steg 3-åtgärder ingår?	<i>Ej angett</i>
Vilka steg 4-åtgärder ingår?	<i>Ej angett</i>
Banlängd:	<i>Ej angett</i>
Banstandard:	<i>Ej angett</i>
Bantrafik:	<i>Ej angett</i>
Banflöde:	<i>Ej angett</i>

1.7 Åtgärds kostnad och finansiering

Tabell 1.4 Åtgärds kostnad i löpande priser

	Namn på kostnadskalkyl	Åtgärds-kostnad i löpande priser	Datum för upprättad kostnads-kalkyl	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds kostnad	Referens 141209 Rapport Simrishamnsbanan. pdf (Kostnadskalkyl)	4952	Ej angett	2014-01	Successiv kalkyl 50 %, upprättad hösten 2014

Tabell 1.5 Åtgärds kostnad och finansiering

	Eventuell uppdelning på finans eller finansiär	Åtgärds-kostnad per finansiär (mnkr)	Sammanlagd åtgärds-kostnad (mnkr)	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds kostnad	TRV, ej planlagd i ÅP2014-2025	4925	4925	2013-06	Successiv kalkyl 50 %, omräknat från prisnivå 2014-01 med Investeringsindex banhållning

1.8 Planeringsläge

JU plan

1.9 Relation till andra åtgärder

Indirekt har åtgärden starka samband med utvecklingsplaner och målambitioner inom regionen och som delstråk för mellanregional pendling och socialt utbyte

1.10 Övrigt

Denna samlade effektbedömningen (Seb) bygger på UA1 som innebär att banan går genom tätorterna med centralt stationsläge. I UA2, som redovisas i en separat Seb, går banan söder om Staffanstorp med ett perifert stationsläge. Det finns ytterligare två UA som kan vara aktuella att bedöma. UA3 är en annan järnvägskorridor mellan Dalby och Veberöd, i övrigt lik UA1 rörande nyttor och kostnader. UA4 är en järnvägskorridor norr om Veberöd med ett perifert stationsläge. Skillnaden jämfört med UA1 är tillgängligheten till stationen för Veberöds tätort. Den bedöms inte ha någon avgörande betydelse för den samlade bedömningen. Övriga nyttor och kostnader är likvärdiga med UA1.

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 svärvärderade effekter som inte har varit praktiskt möjliga att värdera och inkludera i kalkylen. De svärvärderade effekterna beskrivs i många fall endast verbalt men de kan även kvantifieras.

2.1 Prissatta effekter

2.1.1 Kalkylförutsättningar

2.1.1.1 Allmänna kalkylförutsättningar

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Person2030_140401_JA	
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej	
Prognosverktyg - persontrafik	Sampers/Samkalk 2.9.14	
Prognos godstrafik - huvudanalys	Ej relevant	
Avvikelse från prognos godstrafik	Ej relevant	
Prognosverktyg - godstrafik	Ej relevant	
Befolkningsscenario	Enligt Person2030_140401_JA	
Ekonomiskt scenario	Enligt Person2030_140401_JA	
Näringslivsscenario	Enligt Person2030_140401_JA	
Övrig scenarionformation	Enligt Person2030_140401_JA	
Trafikering - kollektivtrafik	Enligt Person2030_140401_JA	
Trafikering - gods	Ej relevant	
Infrastrukturnät	Enligt Person2030_140401_JA	
ASEK-version	ASEK 5.1	
Avvikelse från ASEK	Nej	
Prisnivå för kalkylvärden	2010-medel	
Kalkylränta %	3,5%	
Prognosår 1	2030	
Diskonteringsår	2012	
Öppningsår	2017	
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	5	
Ekonomisk livslängd (projektspecifik), antal år	60	
Kalkylperiod från startår för effekter	60	
Kalkylverktyg - samhällsekonomi	Kalkyldatum	Sampers/Samkalk 2.9.14 Exekv.tillfälle 2014-04-28 05:33:40

2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalkylresultatet

2.1.1.3 Trafiktillväxttal

Tabell 2.2 Trafiktillväxttal

Trafikökning [%]				
Tidsperiod	Huvudscenario		Referensscenario:	
			Ej angett	
	Årlig före 2030	Årlig efter 2030	Ej angett	Ej angett
Persontrafik på järnväg	2,53%	1,02%	Ej angett	Ej angett
Godstrafik på järnväg	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett

Kommentar 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	Successiv kalkyl 50 %		Ej angett		Ej angett		Ej angett	
Basår för penningvärde	2014-01	2010-medel	Ej angett	2010-medel	2014-01	2010-medel	Ej angett	2010-medel
Nominell åtgärds kostnad	4952		0		0		0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		5783		0		7518		0

2.1.2 Kalkylresultat

2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi

		Kalkylmetod för åtgärdskostnad	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-i**	NNK-idu***
Huvudanalys		<i>Successiv kalkyl 50 %</i>	5 783	-3 452	-0,60	-0,60
Känslighetsanalyser	Känslighetsanalys med högre kostnad t.ex. succesivkalkyl 85% eller motsvarande	<i>Ej angett</i>	7 518	-5 187	-0,69	-0,69
	Alternativ markanvändning	<i>Successiv kalkyl 50 %</i>	5 783	-3 158	-0,55	-0,55
	Bilinnehav prognos låg	<i>Successiv kalkyl 50 %</i>	5 783	-3 378	-0,58	-0,59

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

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

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

Klassificering av åtgärder utifrån NNK-i, enligt ASEK5

Kategori	NNK-i - intervall
Mycket hög lönsamhet	NNK-i ≥ 2
Hög lönsamhet	$1 \leq \text{NNK-i} < 2$
Lönsam	$0,5 \leq \text{NNK-i} < 1$
Svagt lönsam	$0 \leq \text{NNK-i} < 0,5$
Olönsam	$-0,3 \leq \text{NNK-i} < 0$
Mycket olönsam	NNK-i $< -0,3$

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

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

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

Tabell 2.5a Beräkning av samhällsekonomiskt nettouvärde

Effekter som värderats monetärt och som ingår i beräkning av nettouvärde							
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
			2030				
RESENÄRER	Restid pb, regionalt tjänste	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	-4,5	kptim/år	51	2 783	Sampers/ Samkalk 2.9.14
	Restid pb, regionalt arbete	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	-20,3	kptim/år	69		Sampers/ Samkalk 2.9.14
	Restid pb, regionalt övr. privat	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	-41,3	kptim/år	96		Sampers/ Samkalk 2.9.14
	Reskostnad pb, regionalt tjänste	Ej angett	0,0	mnkr/år	0		Sampers/ Samkalk 2.9.14
	Reskostnad pb, regionalt arbete	Ej angett	0,1	mnkr/år	-2		Sampers/ Samkalk 2.9.14
	Reskostnad pb, regionalt övr. privat	Ej angett	0,2	mnkr/år	-4		Sampers/ Samkalk 2.9.14
	Vägavgifter/ vägskatt pb	Ej angett	0,0	mnkr/år	0		Sampers/ Samkalk 2.9.14
	Restid tåg, långväga	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	-65,4	kptim/år	662		Sampers/ Samkalk 2.9.14
	Restid kollektiv- trafik, regionalt	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	-556,3	kptim/år	1 912		Sampers/ Samkalk 2.9.14
	Reskostnad kollektiv- trafik, regionalt	Ej angett	0,0	mnkr/år	0		Sampers/ Samkalk 2.9.14

TRAFIKANT EFFEKTER						13	Sampers/ Samkalk 2.9.14		
GODSTRANSPORTER	Restid buss, långväga	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	0,0	kptim/år	0	13	Sampers/ Samkalk 2.9.14		
	Reskostnad buss, långväga	Ej angett	0,0	mnkr/år	0		Sampers/ Samkalk 2.9.14		
	Restid flyg	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	0,0	kptim/år	0		Sampers/ Samkalk 2.9.14		
	Reskostnad flyg	Ej angett	0,0	mnkr/år	0		Sampers/ Samkalk 2.9.14		
	Restid pb yrkestrafik	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	-1,2	kptim/år	13		Sampers/ Samkalk 2.9.14		
	Restid lastbil (utan släp)	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	0,0	kptim/år	0		Sampers/ Samkalk 2.9.14		
	Restid lastbil (släp)	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	0,0	kptim/år	0		Sampers/ Samkalk 2.9.14		
	Reskostnad pb yrkestrafik	Ej angett	-0,00858	mnkr/år	0		Sampers/ Samkalk 2.9.14		
	Reskostnad lastbil (utan släp)	Ej angett	0	mnkr/år	0		Sampers/ Samkalk 2.9.14		
	Reskostnad lastbil (släp)	Ej angett	0	mnkr/år	0		Sampers/ Samkalk 2.9.14		
	Transporttid gods pb yrkestrafik	Ej angett	-0,00412	mnkr/år	0		Sampers/ Samkalk 2.9.14		
	Transporttid gods lastbil (u. släp)	Ej angett	0	mnkr/år	0		Sampers/ Samkalk 2.9.14		
	Transporttid gods lastbil (släp)	Ej angett	0	mnkr/år	0		Sampers/ Samkalk 2.9.14		
	Vägavgifter/vägskatt pb yrkestrafik	Ej angett	0	mnkr/år	0		Sampers/ Samkalk 2.9.14		
	Vägavgifter/vägskatt lastbil (u. släp)	Ej angett	0	mnkr/år	0		Sampers/ Samkalk 2.9.14		
	Vägavgifter/vägskatt lastbil (släp)	Ej angett	0	mnkr/år	0		Sampers/ Samkalk 2.9.14		
	PERSONTRANSPORTFÖRETAG	Biljett-intäkter	Ej angett	48,04	mnkr/år		1 076	-710	Sampers/ Samkalk 2.9.14
		Fordonskostnader för kollektivtrafik	Ej angett	68,86	mnkr/år		-1 555		Sampers/ Samkalk 2.9.14
		Moms på biljett-intäkter	Ej angett	2,71946	mnkr/år		-61		Sampers/ Samkalk 2.9.14
Banavgifter		Ej angett	7,61353	mnkr/år	-170	Sampers/ Samkalk 2.9.14			

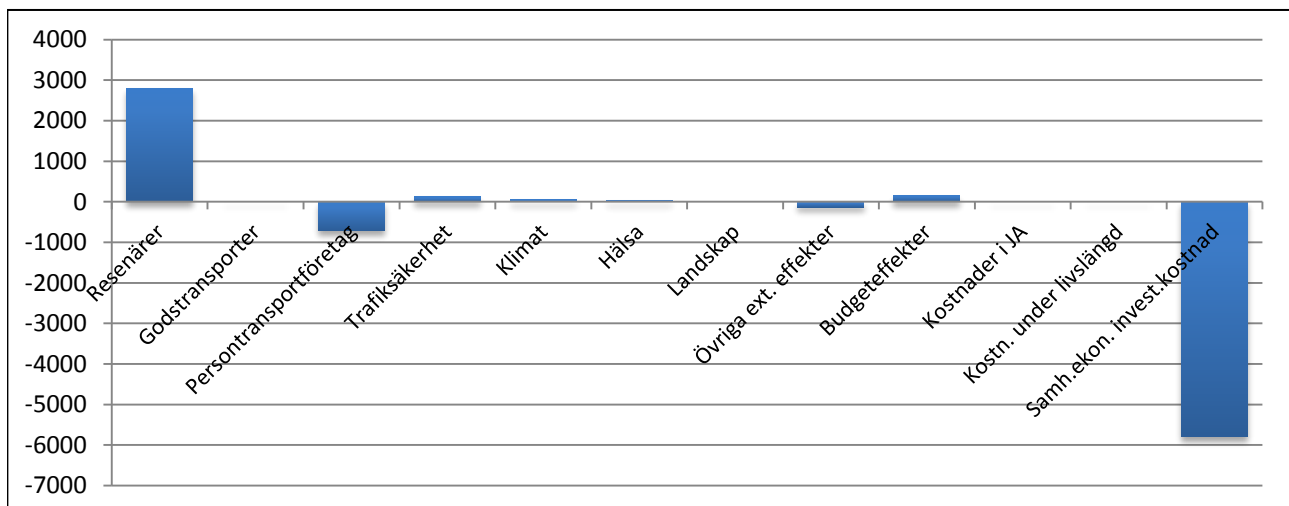
EXTERNA EFFEKTER	TRAFIKSÄKERHET (TS)	Trafiksäkerhet-t-totalt	Total olyckskostnad	Ej angett	Ej angett	120	120	Sampers/ Samkalk 2.9.14
		Döda	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade	0,01	D/år	Ej beräknat		Sampers/ Samkalk 2.9.14
		Svårt skadade	Förändring av statistiskt förväntat antal svårt skadade	-0,62332	SS/år	Ej beräknat		Sampers/ Samkalk 2.9.14
	KLIMAT	CO2-ekvivalenter	Avser koldioxid	-1,30	kton/år	50,26	50	Sampers/ Samkalk 2.9.14
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Luft	Avser NOX, VOC, SO2, och Partiklar	-5,76	ton/år	17,91	36	Sampers/ Samkalk 2.9.14
		Luft - NOX	Kväveoxider	-4,49804	ton/år	14,35		Sampers/ Samkalk 2.9.14
		Luft - VOC	Kolväten	-1,184	ton/år	1,42		Sampers/ Samkalk 2.9.14
		Luft - SO2	Svaveldioxid	-0,004	ton/år	0,11		Sampers/ Samkalk 2.9.14
		Luft - Partiklar	Partiklar	-0,080	ton/år	2,01		Sampers/ Samkalk 2.9.14
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Marginellt slitage kollektivtrafik	Ej angett	5,90	mnkr/år	-132	Sampers/ Samkalk 2.9.14	
BUDGETEFFEKTER	Drivmedels-skatt för vägtrafik, regionalt	Ej angett	-3,04505	mnkr/år	-68	39	Sampers/ Samkalk 2.9.14	
	Väggavgifter/väggskatt	Ej angett	0	mnkr/år	0		Sampers/ Samkalk 2.9.14	
	Moms på biljett-intäkter	Ej angett	2,71946	mnkr/år	61		Sampers/ Samkalk 2.9.14	
	Banavgifter	Ej angett	7,61353	mnkr/år	170		Sampers/ Samkalk 2.9.14	
	Moms fordonskostnader	Ej angett	0,05578	mnkr/år	-1		Sampers/ Samkalk 2.9.14	

MINUS SAMHÄLLS EKONOMISK INVESTERINGS- KOSTNAD	INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA <i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	0	<i>Ej relevant</i>	
	DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGS KOSTNADER UNDER LIVSLÄNGD	DoU vägtrafik	Drift- och underhållskostnad för väg under kalkylperioden	-0,4	mnkr/år	9	Sampers/ Samkalk 2.9.14
	Trafik- oberoende DoU järnväg	Drift- och underhållskostnad för järnväg under kalkylperioden	0,00	mnkr/år	0	Sampers/ Samkalk 2.9.14	
	Re- investeringar järnväg	Reinvesteringar under kalkylperioden	0,00	mnkr/år	0	Sampers/ Samkalk 2.9.14	
Effekten år 2030 avser annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad inklusive skattefaktor	244	mnkr/ år	-5 783	-5 783	<i>Ej relevant</i>		
NETTONUVÄRDE						-3 452	

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

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

2.1.2.3 Diagram med diskonterade nyttor och kostnader



2.1.2.4 Informationsvärde NNK-i

När åtgärdskostnaden är högst 70 miljoner kronor är det tillåtet att använda antingen enkla eller avancerade bedömningsregler. När åtgärdskostnaden är större än 70 miljoner kronor måste man tillämpa avancerade bedömningsregler. Informationsvärdet för NNK-i behöver bara bedömas då avancerade bedömningsregler tillämpas.

Detaljerat informationsvärde för NNK-i bedöms som:

HK/HR
HÖG

Övergripande grad av informationsvärde:

Motivering: *Ej angett*

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 bedömning								
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning, kortfattad beskrivning och bedömning		Ex på årlig effekt		Bedömning	Samman-vägd bedömning	Bedömt av	
			2030					
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	<i>Ej angett</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>			<i>Ingen effekt</i>	<i>Ingen effekt</i>	<i>Upprättar en</i>
	GODSTRANSPORTER	<i>Ej angett</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>			<i>Ingen effekt</i>	<i>Ingen effekt</i>	<i>Upprättar en</i>
	PERSONTRANSPORTFÖRETAG	<i>Ej angett</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>			<i>Ingen effekt</i>	<i>Ingen effekt</i>	<i>Upprättar en</i>

EXTERNA EFFEKTER (Följef effekter för samhället)	TRAFIK-SÄKERHET (TS)	<i>Ej angett</i>	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen			Ingen effekt	Ingen effekt	Upprättar en	
	KLIMAT	CO2-ekvivalenter	Särskild Klimatkalkyl har upprättats, avser främst under byggtiden	350000	ton	Negativt	Negativt	Upprättar en	
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Människors hälsa - buller	Någon minskat buller pga av minskad biltrafik				Positivt	Försumbart	Upprättar en
		Människors hälsa - buller	Ökat buller pga etableringen av tågtrafik				Negativt		Upprättar en
	LANDSKAP	Landskap - skala, struktur och visuell karaktär	Här bedöms hur järnvägen anpassas till landskapet med hänsyn till olika landskapstyper. Kunskapen i järnvägsutredningen är mycket god.				Negativt	Negativt	Upprättar en
INBE-SPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	<i>Ej relevant</i>				Ingen effekt	Ingen effekt	Upprättar en	
KOSTNADER UNDER LIVSLÄNGD		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen				Ingen effekt		Upprättar en	

Kommentar:

Ej angett

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

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

Tabell 2.6c Sammanvägning av ej värderbara effekter

Miljöeffekter som ej ingår i NNK-i/NNK-idu/NNV (sammanvägt)	+	Övriga effekter som ej ingår i NNK-i/NNK-idu/NNV (sammanvägt)	=>	Samtliga effekter som ej ingår i NNV (detaljerad sammanvägning)	=>	Samtliga effekter som ej ingår i NNV (övergripande sammanvägning)
Negativt		Ingen effekt		Negativ (liten)		Negativt

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

Motivering:

Bedömningsmöte med experter inom järnväg, väg, samhälle, kollektivtrafik och miljö/landskap

2.3 Sammanvägning av åtgärdens samhällsekonomiska lönsamhet

2.3.1 Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet

Tabell 2.7 Bedömningsrestriktion för samhällsekonomiska bedömningar

BEDÖMNINGSPARAMETRAR	Bedömning
Parametrar i tabellen bedömda av:	Upprättaren
Huvudanalysens utredningsalternativ. Nominell åtgärds kostnad.	4 925
Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av:	Expertgrupp
Storleken på åtgärds kostnaden tillåter endast användande av avancerade bedömningsregler. Nedanstående parametrar måste bedömas.	
Aktuell NNK-i	-0,5969
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	Överensstämmer
Sammanvägda ej prissatta effekter:	Negativ (liten)
Detaljerat informationsvärde för NNK-i	HK/HR
Grad av informationsvärde för NNK-i	HÖG
OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT:	
Villkorsfall	Villkorsfall 24
Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet	Olönsam

2.3.2 Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.8

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet	Olönsam
Slutlig sammanvägning bedömd av:	Upprättaren

Motivering:

Samhällsekonomisk lönsamhet klart negativ och icke värderade effekter har sammantaget inte bidragit till förändrad bedömning och resultat

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 är 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 den i avsnitt 3.2 Fördjupad fördelningsanalys.

3.1 Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Största nytta/ fördel	Näst största nytta/ fördel	(största) negativa nytta/ nackdel	Kommentar	Underlag och kompetens-område för dem som gjort bedömningen
Delanalys kön: restid, reskostnad och restidsosäkerhet (persontrafik)	Kvinnor: (60%)	Män: (40%)	Neutralt	Ökat kollektivt resand tillfaller främst kvinnor	Upprättaren
Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt	Regionalt	Neutralt	Neutralt	Banan ingår i Region Skånes prioriterade stråk	Upprättaren
Länsvis fördelning	Skåne	Neutralt	Neutralt	Banan betjänar trafikanter i Skåne	Upprättaren
Kommunvis fördelning	Sjöbo	Tomelilla	Neutralt	Dessa kommuner ges störst effekt (relativ)	Upprättaren
Trafikanter, transporter och externt berörda	Resenärer	TS	Landskap	Negativ effekt av barriär/intrång i landskapet	Trafikanalytiker Region Syd
Näringsgren	Allmän tjänst service	Ej bedömt	Neutralt	Betjänar endast resenärer	Upprättaren
Trafikslag	Spår	Bil	Buss	Järnvägssatsning	Upprättaren
Ålder	Personer mellan 18 och 65 år	Ej bedömt	Neutralt	Främst arbetspendling	Upprättaren
Station i centralt läge	Staffanstorps	Veberöd	Sjöbo	Banan går centralt genom orterna	Upprättaren

3.2 Fördjupad fördelningsanalys

Ej angett	Ej angett
-----------	-----------

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

Olönsam

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 hållbar 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 åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling.

Tabell 4.1 Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling

Bidrag till långsiktig hållbarhet	Hållbarhet	Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling	Bedömt av (namn, kompetensområde)
	Ekologisk hållbarhet	<i>Barriäreffekt och hinder försämrar utsikterna till vital och uthållig ekomiljö</i>	<i>Upprättaren</i>
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	<i>Mycket olönsam åtgärd och negativa bedömningar om icke beräknade effekter</i>	<i>Upprättaren</i>
	Social hållbarhet	<i>Utökad och förstärkt regionsammanhållning. Stärker den regionala identiteten och tillför en funktionellt social region med förbättrade möjlighet på flertalet socioekonomiska plan</i>	<i>Upprättaren</i>

Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling

Ej angett

4.3 Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

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

Följande skala används:

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

Att skalan är absolut innebär till exempel att ”inget bidrag” i måluppfyllelseanalysen skiljer sig från bedömningen ”försumbart” i den samhällsekonomiska analysen. När man ska bedöma bidrag till måluppfyllelse har ”inget bidrag” en absolut betydelse.

Observera att de olika delarna i nedanstående tabell bygger olika dokument som kommit olika långt i besluts- och konsensusprocesser. Utformningen av tabellen är inte slutlig, utan den kommer att behöva uppdateras framöver.

Tabell 4.2 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Kvalitativ beskrivning av bidraget till måluppfyllelse	Bedömt av (namn, kompetensområde)
Funktionsmålet¹			
Medborgarnas resor. Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Fler alternativa resmöjligheter erbjuds	Upprättaren
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Fler resor erbjuds med tåg som är säkrare och har hög komfort	Upprättaren
Näringslivets transporter. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Tillförlitlighet	Inget bidrag	Upprättaren
	Kvalitet	Inget bidrag. Litet bidrag rörande lastbilstransporterna bättre framkomlighet på väg 11	Upprättaren
Tillgänglighet regionalt och mellan länder. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Pendling	Positivt bidrag: Fler kommuner får bra pendlingsmöjligheter till Malmö och Lund	Upprättaren
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag: Tillgängligheten till Malmö och Köpenhamn ökar	Upprättaren
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Fler turister kan nå Österlen. Fler kommuner kan lättare nå Lund, Malmö och Köpenhamn	Upprättaren
Jämställdhet. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Positivt bidrag: Både kvinnor och män har varit delaktiga i åtgärdens utformning	Regional trafikanalytiker
	Lika påverkansmöjlighet	Positivt bidrag: Fler kan delta i samhällslivet utan tillgång till bil eller körkort	Upprättaren

Funktionshindrade. Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Positivt bidrag: Stationerna och tågen är anpassade för funktionshindrade. Dock kan reduktionen av antalet hållplatser göra att gångavståndet blir längre.	Upprättaren
Barn & unga. Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Negativt bidrag: Det blir längre väg till hållplatsen. För icke-resenärer kan järnvägen bilda en barriär	Upprättaren
Kollektivtrafik, gång & cykel. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Positivt bidrag: Fler kan åka kollektivt och cykla till stationen	Upprättaren
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Positivt bidrag: Kollektivtrafikens andel i stråket ökar	Upprättaren
Hänsynsmål²			
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.	Betydelse för mängden personbils- och lastbilstrafik, samt gång-, cykel- och kollektivtrafik. (GC/Koll, se Befolkning)	Positivt bidrag: Bilresorna minskar något	Upprättaren
	Betydelse för energieffektiv användning av transportsystemet .	Inget bidrag: Minskad biltrafik balanseras av att fyllnadsgraden i tågen inte gör det nämnvärt energieffektivare	Upprättaren
	Betydelse för energieffektivisering av fordon, fartyg och flygplan samt främjande av ökad andel förnybar energi.	Inget bidrag: Ej utrett	Upprättaren
	Betydelse för energianvändning i infrastrukturhållningen.	Negativt bidrag: Byggnation, drift och underhåll	Regional trafikanalytiker

<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>Människors hälsa</p>	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Negativt bidrag: Stort antal bostadshus över riktvärdena även efter åtgärder.	Upprättaren
		Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Litet bidrag tack vare låg hastighet	Upprättaren
		Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	Negativt bidrag: Mellan Sjöbo och Tomelilla finns ett område med hög ljudmiljö kvalitet. Vissa partier är ändå påverkade av bl a väg 11	Upprättaren
		Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: Ökat kollektivtrafikresande vilket medför bl.a. aktivitet med gång och cykel. Hänsyn är taget till passagemöjligheter för övrig GC-trafik	Upprättaren
	<p>Befolkning</p>	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Stationerna är i centrala lägen och stationerna och tågen är anpassade för funktionshindrade. Dock bör ökat avtånd till hållplatserna beaktas.	Upprättaren
		Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Tåget ger möjligheter till fler resmål.	Upprättaren
	<p>Luft</p>	Vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).	Positivt bidrag: Minskade vägutsläpp.	Upprättaren
		Halter av kvävedioxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids.	Positivt bidrag: Biltrafiken minskar i Malmö och på väg 11, som har höga halter av aktuella ämnen.	Upprättaren
		Antalet personer exponerade för halter över MKN.	Inget bidrag: Bidraget är underordnat den totala förorenings situationen i bl.a. Malmö	Upprättaren
	<p>Vatten</p>	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Detta alternativ berör inga större vattentäkter	Upprättaren
		Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant

	Mark	Betydelse för förorenade områden	<i>Inget bidrag: Ev förorenade massor tas om hand</i>	<i>Upplättaren</i>
		Betydelse för skyddsvärda områden	<i>Negativt bidrag: Flera riksintressen berörs</i>	<i>Upplättaren</i>
		Betydelse för bakgrundshalt metaller	<i>Inget bidrag: Ej utrett</i>	<i>Upplättaren</i>
		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	<i>Inget bidrag: Ej utrett</i>	<i>Upplättaren</i>
		Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	<i>Negativt bidrag: Flera riksintressen berörs</i>	<i>Upplättaren</i>
	Materiella tillgångar	Betydelse för areella näringar.	<i>Bedöms inte för närvarande</i>	<i>Ej relevant</i>
		Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall.	<i>Bedöms inte för närvarande</i>	<i>Ej relevant</i>
Landskap	Landskap	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	<i>Negativt bidrag: Landskapstypen är av sådan karaktär att det är svårt att anpassa järnvägens linjeföring till landskapet. I detta alternativ skärs samband av vid Romeleåsen</i>	<i>Upplättaren</i>
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för mortalitet	<i>Negativt bidrag: Kompenseras delvis av djurpassager</i>	<i>Upplättaren</i>
		Betydelse för barriärer	<i>Negativt bidrag</i>	<i>Upplättaren</i>
		Betydelse för störning	<i>Negativt bidrag: vissa områden för djurlivet störs</i>	<i>Upplättaren</i>
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	<i>Negativt bidrag: Viktiga livsmiljöer påverkas framför allt vid Vombsänkan</i>	<i>Upplättaren</i>
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	<i>Negativt bidrag: Flera områden berörs, bl.a. Fäladsmarken vid Romeleåsen och Klingavålsån</i>	<i>Upplättaren</i>

	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	<i>Negativt bidrag: Påverkan på riksintressen Vid Dalby, Romeleåsen och Görslöv</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för strukturomvandling.	<i>Inget bidrag: Dock viss påverkan på lokala strukturer</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband	<i>Ingår i "Betydelse för upprätthållande och/eller utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär"</i>	<i>Ej relevant</i>
		Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.	<i>Positivt bidrag: De gamla stationsmiljöerna stärks i detta alternativ</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för utradering	<i>Negativt bidrag: Vissa fornlämningar berörs</i>	<i>Upprättaren</i>
Trafiksäkerhet		Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.	<i>Positivt bidrag: Färre förväntade skadade</i>	<i>Upprättaren</i>

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

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

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

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

Tabell 4.3 Kostnadseffektivitet

Kostnadseffektivitet för beräknade effekter				
Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning		År som kostnads-effektiviteten redovisas för		Beräknat med verktyg
		2030		
Trafik-säkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr prognosår 1 (förändrad effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	0,1	D/mdkr	Sampers/Sam kalk 2.9.14
Trafik-säkerhet DSS	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och svårt skadade per mdkr prognosår 1 (förändrad effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-3,3	DSS/mdkr	Sampers/Sam kalk 2.9.14
Restid	Förändrade antal timmar (totalt) per kkr år 2030 (förändrad effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-3,7	tim/tkr	Sampers/Sam kalk 2.9.14
Koldioxid	Förändrade antal kton CO2 per mnkr år 2030 (förändrad effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-6,9	ton/mnkr	Sampers/Sam kalk 2.9.14

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 mål-uppfyllelse	Kompetens på området som gjort bedömningen
Utveckling och tillväxt	Utökad arbetsmarknadsregion genom bl a restid Simrishamn Malmö inom 60 minuter	Positivt bidrag	Upprättaren

4.5 Målkonflikter

Ny bana ger intrång och barriär samt negativ påverkan på landskap, samtidigt uppfylls mål om funktionell pendlingsregion

5 Process, Bilagor & Referenser

Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

2015-02-05; Samkalk, M4Traffic trafikanalytiker Johannes Östlund, Anders Sjöholm trafikplanerare Ramböll Sverige

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2015-03-18; Göran Sewring & Per Eriksson, Ramböll Sverige

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

Lars Fredén Samhälle, Lena Åsander Naturvård, Katarina Nykvist Kulturvård

4. Skickad till kvalitetsgranskning av:

2015-03-23; Christina Ripa, Trafikverket Plsyu

5. Kvalitetsgranskning av enheten för Samhällsekonomi och modeller:

2015-04-10; René Braune, Trafikanalytiker, Trafikverket Plet

6. Godkänd av:

2015-04-12; Peo Nordlöf, cPLet, Trafikverket och 2015-04-27; Håkan Persson, cPLnpp, Trafikverket

Bilaga 1: Introduktion till Samlad effektbedömning
se www.trafikverket.se/seb

Bilaga 1: PM Samhällsekonomi.pdf

Bilaga 2: Lokaliseringsutredning

Bilaga 3: Klimatkalkyl PM, 2014

Bilaga 4: PM Regional Analys, 2014

Bilaga 5: 141209 Rapport Simrishamnsbanan.pdf (Kostnads kalkyl)

Bilaga 6: Kostnadsomräkning Simrishamnsbanan 20150319

Bilaga 7: Diskontering Simrishamnsbanan 20150319

Samkalk-körning