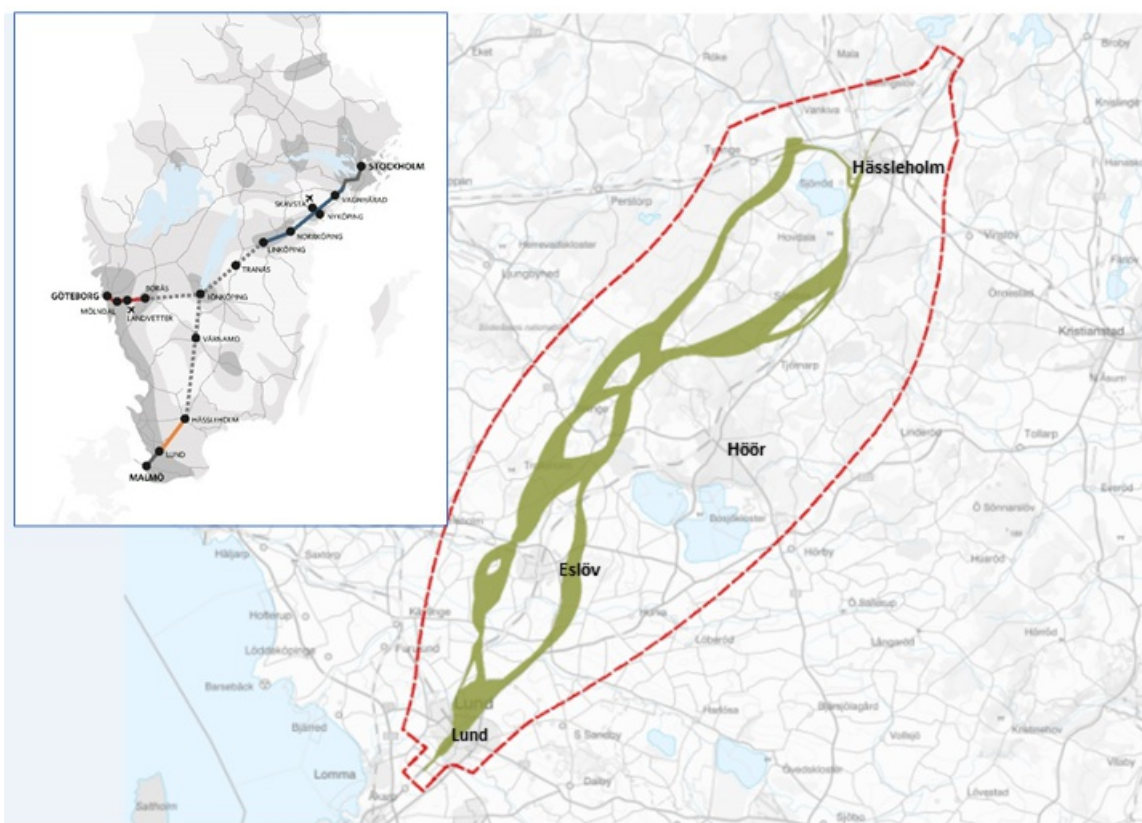


Hässleholm-Lund, del av nya stambanor



Korridorer inom lokaliseringsutredningen

Nuläge och brister:

Södra stambanan genom Skåne är mycket hårt belastad. I kombination med att anläggningen är sliten och att banan trafikeras av tåg med stor variation i hastighet har restiderna successivt blivit längre och kommer att förlängas ytterligare när tåg med korglutning (som möjliggör högre hastigheter i kurvor) tas ur drift. Punktligheten är låg, efterfrågan på utökad trafik kan inte mötas och tid i spår för underhåll är knapp.

<u>Banlängd (km):</u>	ca 70 km
<u>Banstandard:</u>	Elektrifierad, dubbelspår
<u>Bantrafik (tåg per dygn):</u>	Persontrafik (dubbelturer/dygn): 20 fjärrtåg, 41 regionaltåg, 54 lokaltåg. Godstrafik (dubbelturer/dygn): 23 godståg. (år 2017)
<u>Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):</u>	Cirka 6,2-9,1 miljoner resenärer per år, Gods: cirka 7,2 miljoner nettoton per år (JNB 2022)

Åtgärdens syfte:

En ny järnväg mellan Hässleholm och Lund ger fler och tätare regionala avgångar, avlastning av Södra stambanan samt att järnvägen i Skåne blir pålitligare och tåligare. Den möjliggör också mer godstransport på järnväg.

Aktuell sträcka är också en del av nya stambanor, vars syfte är att:

- tillföra betydande kapacitet i Sveriges järnvägssystem samt möjliggöra punktliga och robusta resor och transporter för människor och näringsliv
- ge väsentligt kortare restider med tåg inom Sverige samt mellan Sverige och andra länder i Europa
- genom ökad tillgänglighet skapa goda förutsättningar för starka arbetsmarknadsregioner och regional utveckling
- främja hållbara resor och transporter.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 27190,78 mnkr i prisnivå 2019-06

Nya stambanor för höghastighetståg föreslås enligt "Övergripande Systemutformning 3.1 (ÖSU 3.1)", se referens 2). För delen Hässleholm-Lund föreslås att ny stambana byggs i ny sträckning från Hässleholm C till strax söder om Lund, där den ansluter till fyrspar mot Malmö. Banan byggs som elektrifierat dubbelspar med standard för tågtrafikering med hastighet upp till 320 km/tim och med ballastfritt spar. Förutsättningen för trafikering i denna samlade effektbedömning är dock 250 km/tim då det bedöms att trafikeringen inte sker med höghastighetståg när enbart en etapp är utbyggd med hastighetsstandard upp till 320 km/tim.

Stationer planeras i centralt markläge i Lund och Hässleholm. Cirka sex km söder om Hässleholm planeras en kopplingspunkt till befintlig Södra stambana. Norr om Hässleholm planeras en tillfällig kopplingspunkt till befintlig Södra stambana.

Ny stambana mellan Lund och Hässleholm utnyttjas av snabba regionaltåg dels för att korta restiden dels för att avlasta Södra stambanan. Denna trafikering är integrerad med övrig regiontrafik i södra/sydöstra Sverige.

<u>Banlängd:</u>	Cirka 70 km
<u>Banstandard:</u>	Elektrifierad, dubbelspar, STH 320 km/tim.
<u>Bantrafik (tåg per dygn):</u>	Persontrafik på nya stambana (delen Hm-Lu, dubbelturer per dygn, prognos 2040): 30 fjärrtåg och 28 snabba regionaltåg. Persontrafik på befintliga Södra stambanan: 4 fjärrtåg, 34 regionaltåg och 58 lokaltåg. Godstrafik (dubbelturer per dygn, prognos 2040): 31 godståg på Södra stambanan.
<u>Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):</u>	Cirka 8,0-12,8 miljoner resenärer per år. Gods: cirka 8,5 miljoner nettoton per år. (Prognos 2040).

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	7492	Positivt	Utbyggnaden av ny stambana Hässleholm-Lund skapar möjlighet att bedriva effektivare och attraktivare tågtrafik. Ett tillkommande dubbelspår på sträckan ökar kapaciteten och skapar redundans i trafiksystemet.
Godstransporter	100	Försumbart	Med ökad kapacitet fås ett robustare system med mindre förseningar. I sammanhanget bedöms effekten dock som försumbar.
Persontransportföretag	659	Positivt	Möjlighet att bedriva en effektivare trafik med styva tidtabeller och bättre möjligheter att anpassa tidtabellen till en större efterfrågan.
Trafiksäkerhet	171	Försumbart	Den beräknade trafiksäkerhetsnyttan är underskattad då trafiksäkerheten på ny stambana är bättre än de schabloner som beräkningen bygger på enligt ASEK 7.0. Bland annat är den nya stambanan helt planskild från övrig trafik samt till övervägande del stängslad för att minska risken för obehöriga i spåret.
Klimat	246	Försumbart	-
Hälsa	98	Negativt	Ökad barriär för framförallt det rörliga friluftslivet och sociala rörelsemönster ger sammantaget en negativ påverkan på människors hälsa.
Landskap	-	Negativt	Åtgärden innebär intrång i områden som har ett rikt djur- och växtliv samt innehåller värdefulla kulturmiljöer. Åtgärden innebär även att en ny barriär tillkommer i landskapet. Den nya stambanan innebär att landskapets skala, struktur och visuella karaktär påverkas negativt.
Övriga externa effekter	-371	Försumbart	-
Budgeteffekter	52	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	-4951	Positivt	Drift- och underhållskostnader för järnväg bedöms som överskattade på denna delsträcka av Nya Stambanor då den utförs med ballastfritt spår.
Samhällsekonomisk investeringskostnad	41334		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	-37837	Negativt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
--	-------------------	--------------	--------------------

	Nettonvärdeskvot	Nettonvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	< 0	-37837	<p>Generellt bedöms kvaliteten på kalkylen som god, men kalkylen innehåller ett antal olika osäkerheter som kan påverka resultatet både uppåt och nedåt. Det är svårt att avgöra om de sammantaget innebär en under- eller överskattning av lönsamheten.</p> <p>Den framtida trafikeringen på befintliga Södra stambanan och på den nya stambanan har tagits fram av Trafikverket. Det är möjligt att andra trafikupplägg skulle kunna ge både större eller mindre nyttor än de som redovisas i kalkylen. Det är dock viktigt att beakta att denna åtgärd når sin fulla potential först när hela systemet byggts ut, dvs effekterna av att bygga hela systemet Nya stambanor kan vara större än summan av effekterna för de ingående objekten.</p>
KA högre invkostnad	< 0	-46889	
KA Trafiktillväxt 0%	< 0	-41368	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet
Trafiktillväxt +50%	< 0	-35674	<p>Den samhällsekonomiska kalkylen pekar på att åtgärden är samhällsekonomiskt olönsam. Det finns osäkerheter i kalkylen och ett antal effekter som inte värderats. Dessa kan påverka kalkylen både uppåt och nedåt, men bedöms inte vara av en sådan storlek att de kan ändra den sammanvägda bedömningen till lönsam. Inte heller de känslighetsanalyser som genomförts för att analysera hur robust resultatet är för olika förändringar av förutsättningarna påverkar den slutsatsen. Mot bakgrund av detta är bedömningen att objektet är samhällsekonomiskt olönsamt.</p> <p>Det är dock viktigt att beakta att denna åtgärd når sin fulla potential först när hela systemet byggts ut, d.v.s. nyttan av att bygga hela systemet Nya stambanor kan ge större nytta än summan för de fyra ingående objekten. Dock visar den samhällsekonomiska kalkylen för hela systemet också på samhällsekonomisk olönsamhet.</p>
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Olönsam

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Regionalt	Neutralt
Län	Skåne	Neutralt
Kommun	Hässleholm och Lund	Neutralt
Näringsgren	Underlag saknas för bedömning	Underlag saknas för bedömning
Trafikslag	Persontrafik järnväg	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt

Kommentar till fördelningstabellen

Vuxna pendlings- och tjänsteresenärer med tåg bedöms få störst fördel av åtgärden men samtliga åldersgrupper får fördel i olika grad. Boende och verksamma inom Hässleholm och Lund får störst fördel av åtgärden. Åtgärden bedöms ge lika fördelar för både män och kvinnor.

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	Positivt bidrag
	Lika möjlighet	Inget bidrag
Funktionshinder	Kollektivtrafknätet	Positivt bidrag
Barn och unga	Skolväg	Inget bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Positivt bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Positivt bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET		
Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Positivt bidrag
	Energi per fordonskilometer	Inget bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Positivt & negativt
	Befolkning	Positivt bidrag
	Luft	Positivt bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Negativt bidrag
Landskap	Landskap	Negativt bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Negativt bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Negativt bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Åtgärden innebär förbättrad tillgänglighet i transportsystemet och då framför allt transporter på järnväg. Detta bidrar till ökade möjligheter för klimatsmarta resor.

Även om man försöker undvika känsliga och värdefulla miljöer kommer en så här omfattande utbyggnad innebära betydande intrång, barriärer och störningar i landskapet.

Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hur bidrar åtgärden till detta mål:

Den samhällsekonomiska kalkylen pekar på att åtgärden är samhällsekonomiskt olönsam. Det finns osäkerheter i kalkylen och ett antal effekter som inte värderats. Dessa kan påverka kalkylen både uppåt och nedåt, men bedöms inte vara av en sådan storlek att de kan ändra den sammanvägda bedömningen till lönsam. Inte heller de känslighetsanalyser som genomförts för att analysera hur robust resultatet är för olika förändringar av förutsättningarna påverkar den slutsatsen. Mot bakgrund av detta är bedömningen att objektet är samhällsekonomiskt olönsamt.

Det är dock viktigt att beakta att denna åtgärd når sin fulla potential först när hela systemet byggts ut, d.v.s. nyttan av att bygga hela systemet Nya stambanor kan ge större nytta än summan för de fyra ingående objekten. Dock visar den samhällsekonomiska kalkylen för hela systemet också på samhällsekonomisk olönsamhet.

Åtgärden bidrar positivt till ekologisk hållbarhet genom överflyttning från väg till järnväg vilket medför minskade utsläpp. Åtgärden medför stor negativ miljöpåverkan under byggskedet samt intrång i landskapet. De beräknade utsläppen av CO₂-ekvivalenter under byggskedet har beräknats bli betydligt större än de minskade utsläppen i trafikeringen under anläggningens ekonomiska livslängd. Beslutad politik innebär dock krav på betydande utsläppsminskningar för byggnation, vilket får stark påverkan på utsläpp under byggskedet. Detta är inte inkluderat i aktuell bedömning, då aktuella klimatkalkyler baseras på 2015 års förutsättningar.

Den samhällsekonomiska kalkylen visar att åtgärden är olönsam. Dock ger åtgärden stora restidsnyttor för kollektivtrafikresenärer. Positiva nyttor tillfaller även persontrafikföretagen genom ökade biljettintäkter samt näringslivets transporter genom ökad tillförlitlighet i transportsystemet.

Åtgärden bidrar positivt till social hållbarhet. Överflyttning från väg till järnväg bidrar till färre olyckor i vägtrafiken, minskade utsläpp samt ökat gående och cyklande i form av anslutningsresor. Vidare bidrar åtgärden till ökad tillgänglighet för grupper som inte har tillgång till bil. Åtgärden innebär intrång i tätortsnära rekreationsområden samt barriäreffekter vilket påverkar negativt.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Hässleholm-Lund, del av nya stambanor
Objekt-id	JSY1825
Ärendenummer	
Län	Skåne
Kommun	Lund och Hässleholm
Trafikverksregion	Region Syd
Trafikslag	Järnväg
Skede	Plan inför val av lokaliseringsalternativ
Typ av planläggning	Typfall 5 Tillåtlighetsprövning, betydande miljöpåverkan, alternativa lokaliseringar

Nuläge och brister

Södra stambanan genom Skåne är mycket hårt belastad. I kombination med att anläggningen är sliten och att banan trafikeras av tåg med stor variation i hastighet har restiderna successivt blivit längre och kommer att förlängas ytterligare när tåg med korglutning (som möjliggör högre hastigheter i kurvor) tas ur drift. Punktligheten är låg, efterfrågan på utökad trafik kan inte mötas och tid i spår för underhåll är knapp.

Banlängd (km):	ca 70 km
Banstandard:	Elektrifierad, dubbelspår
Bantrafik (tåg per dygn):	Persontrafik (dubbelturer/dygn): 20 fjärrtåg, 41 regionaltåg, 54 lokaltåg. Godstrafik (dubbelturer/dygn): 23 godståg. (år 2017)
Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):	Cirka 6,2-9,1 miljoner resenärer per år, Gods: cirka 7,2 miljoner nettoton per år (JNB 2022)

Syfte

En ny järnväg mellan Hässleholm och Lund ger fler och tätare regionala avgångar, avlastning av Södra stambanan samt att järnvägen i Skåne blir pålitligare och tåligare. Den möjliggör också mer godstransport på järnväg.

Aktuell sträcka är också en del av nya stambanor, vars syfte är att:

- tillföra betydande kapacitet i Sveriges järnvägssystem samt möjliggöra punktliga och robusta resor och transporter för människor och näringsliv
- ge väsentligt kortare restider med tåg inom Sverige samt mellan Sverige och andra länder i Europa
- genom ökad tillgänglighet skapa goda förutsättningar för starka arbetsmarknadsregioner och regional utveckling
- främja hållbara resor och transporter.

Förslag till åtgärd

Nya stambanor för höghastighetståg föreslås enligt "Övergripande Systemutformning 3.1 (ÖSU 3.1)", se referens 2). För delen Hässleholm-Lund föreslås att ny stambana byggs i ny sträckning från Hässleholm C till strax söder om Lund, där den ansluter till fyrspar mot Malmö. Banan byggs som elektrifierat dubbelspar med standard för tågtrafikering med hastighet upp till 320 km/tim och med ballastfritt spar. Förutsättningen för trafikering i denna samlade effektbedömning är dock 250 km/tim då det bedöms att trafikeringen inte sker med höghastighetståg när enbart en etapp är utbyggd med hastighetsstandard upp till 320 km/tim.

Stationer planeras i centralt markläge i Lund och Hässleholm. Cirka sex km söder om Hässleholm planeras en kopplingspunkt till befintlig Södra stambana. Norr om Hässleholm planeras en tillfällig kopplingspunkt till befintlig Södra stambana.

Ny stambana mellan Lund och Hässleholm utnyttjas av snabba regionaltåg dels för att korta restiden dels för att avlasta Södra stambanan. Denna trafikering är integrerad med övrig regiontrafik i södra/sydöstra Sverige.

Hela systemet Nya stambanor för höghastighetståg innefattar en ny dubbelsparig järnväg för höghastighetståg upp till 320 km/tim mellan Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö. På sträckan Göteborg-Borås samt Linköping-Järna (Ostlänken) är högsta tillåtna hastighet 250 km/tim. Möjlig restid för direkttåg mellan Stockholm-Göteborg beräknas bli 2 timmar och 5 minuter och mellan Stockholm-Malmö 2 timmar och 30 minuter. Åtgärden innebär mestadels centrala/stadsnära stationslägen. De nya stambanorna utnyttjas i delar för regiontrafikupplägg kring de tre storstäderna och kring Jönköping.

Banlängd (km):	Cirka 70 km
Banstandard:	Elektrifierad, dubbelspar, STH 320 km/tim.
Bantrafik (tåg per dygn):	Persontrafik på nya stambana (delen Hm-Lu, dubbelturer per dygn, prognos 2040): 30 fjärrtåg och 28 snabba regionaltåg. Persontrafik på befintliga Södra stambanan: 4 fjärrtåg, 34 regionaltåg och 58 lokaltåg. Godstrafik (dubbelturer per dygn, prognos 2040): 31 godståg på Södra stambanan.
Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):	Cirka 8,0-12,8 miljoner resenärer per år. Gods: cirka 8,5 miljoner nettoton per år. (Prognos 2040).

Saknas

Åtgärdskostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2021-11-10	jun-20	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	27444,0	6010,0	27190,8

Planeringsläge

Denna SEB är framtagen som del i revidering av Nationell plan för perioden 2022-2033. För Nya Stambanor görs fyra SEB:ar i detta sammanhang.

- Hela systemet Nya Stambanor: JTR2205.
- Ostlänken: JO1811
- Hässleholm-Lund: JSY1825
- Göteborg-Borås: JVA200c

Sträckan Hässleholm - Lund är en deletapp av Nya Stambanor. Lokaliseringsutredning pågår för denna sträcka.

Övrigt

I objektet ingår inte investeringskostnader för icke linjebunden kraftförsörjning samt följd- och kringinvesteringar för exempelvis depåer eller omloppsnära uppställningsspår.

Då dessa SEB:ars framtagande har pågått parallellt med arbetet med kostnadsreducerande åtgärder och beslutet om åtgärderna först sker efter att SEB:arna är klara så har hänsyn till dessa åtgärder och beslut inte kunnat göras.

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2021-01-01
Avvikelse från prognos persontrafik	Ja
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2020-06-15
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 7.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2017-medel
Kalkylränta %	3,5%
Prognosår 1	2040
Diskonteringsår	2025
Öppningsår	2025
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	10
Kalkylperiod från startår för effekter	60
Kalkylverktyg	Sampers/Samkalk: 3.4.4 och Bansek: 1.10
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2021-10-15
Trafiktillväxttal Kollektivtrafik period 2017-2040, % per år	1,87
Trafiktillväxttal Kollektivtrafik period 2040-2065, % per år	0,98
Trafiktillväxttal Väg (pb,pby, lbu, lbs) period 2017-2040, % per år	1,38
Trafiktillväxttal Väg (pb,pby, lbu, lbs) period 2040-2065, % per år	0,96

Kommentar

I gällande basprognos för persontrafik (2021-01-01) finns ny stambana mellan Hässleholm och Lund, med tillhörande trafikering, redan med. Det har därför behövts ta fram ett nytt reviderat JA utan den nya stambanan på denna sträcka och en trafikering 2040 anpassad till Södra stambanan i nuvarande sträckning.

Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	41334	-37837	< 0
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	50385	-46889	< 0
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	41334	-41368	< 0
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre än basåret och jämfört med huvudkalkylen	41334	-35674	< 0

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

Kommentar

Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.3 Samhällsekonomisk analys

Effektbenämning och kortfattad beskrivning	Beräknade effekter			Ej beräknade effekter			
	Ex på årlig effekt för prognosår 1 (2040)	Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning	
Trafikanteffekter							
Resenärer							
Förseningar och trafikstörningar	18,9	mnkr/år	541,3	7492	Positivt	Utbyggnaden av ny stambana Hässleholm-Lund skapar möjlighet att bedriva effektivare och attraktivare tågtrafik. Ett tillkommande dubbelspår på sträckan ökar kapaciteten och skapar redundans i trafiksystemet.	
Reskostnad buss, långväga	0	mnkr/år	0,0				
Reskostnad flyg	0	mnkr/år	0,0				
Reskostnad kollektivtrafik, regionalt	0	mnkr/år	0,0				
Reskostnad pb, regionalt arbete	2,5	mnkr/år	-67,7				
Reskostnad pb, regionalt tjänste	1	mnkr/år	-27,1				
Reskostnad pb, regionalt övr. privat	1,8	mnkr/år	-48,7				
Reskostnad tåg, långväga	0	mnkr/år	0,0				
Restid buss, långväga	0	kptim/år	0,0				
Restid flyg	0	kptim/år	0,0				
Restid kollektivtrafik, regionalt	-513,29	kptim/år	2586,5				Positivt: Möjlighet att bedriva en attraktivare trafik med styva tidtabeller som bättre möter resenärernas efterfrågan.
Restid pb, regionalt arbete	-31	kptim/år	130,0				-
Restid pb, regionalt tjänste	-2,1	kptim/år	29,6				-
Restid pb, regionalt övr. privat	-9,2	kptim/år	26,4				-
Restid tåg, långväga	-773,17	kptim/år	4335,4				Positivt: Utrikes tågresor bedöms påverkas positivt. Dessa fångas inte fullt ut i modellen vilket innebär att det finns en tillkommande nytta för dessa resenärer.
Vägavgifter/ vägs katt pb	0,5	mnkr/år	-14,1	-			

Godstransporter							
Förseningar och trafikstörningar	-	-	-	100	Försumbart: Med ökad kapacitet fås ett robustare system med mindre förseningar. I sammanhanget bedöms effekten dock som försumbar.	Försumbart	Med ökad kapacitet fås ett robustare system med mindre förseningar. I sammanhanget bedöms effekten dock som försumbar.
Reskostnad lastbil (släp)	0,5	mnkr/år	-12,4		-		
Reskostnad lastbil (utan släp)	-0,1	mnkr/år	3,9		-		
Reskostnad pb yrkestrafik	1,1	mnkr/år	-28,6		-		
Restid lastbil (släp)	0	kptim/år	0,0		-		
Restid lastbil (utan släp)	0	kptim/år	0,0		-		
Restid pb yrkestrafik	6,6	kptim/år	-75,8		-		
Transportkostnad gods järnväg inkl. banavgifter	4,3	mnkr/år	119,8		-		
Transporttid gods järnväg	3,51	mnkr/år	97,8		-		
Transporttid gods lastbil (släp)	0	mnkr/år	0,0		-		
Transporttid gods lastbil (u. släp)	0	mnkr/år	0,0		-		
Transporttid gods pb yrkestrafik	0	mnkr/år	-0,4		-		
Vägavgifter/vägskatt lastbil (släp)	0	mnkr/år	-0,2		-		
Vägavgifter/vägskatt lastbil (u. släp)	0	mnkr/år	-1,1		-		
Vägavgifter/vägskatt pb yrkestrafik	0,1	mnkr/år	-2,7		-		
Persontransportföretag							
Banavgifter	11,4	mnkr/år	-299,0	659	-	Positivt	Möjlighet att bedriva en effektivare trafik med styva tidtabeller och bättre möjligheter att anpassa tidtabellen till en större efterfrågan.
Biljettintäkter	80,7	mnkr/år	2114,4		-		
Fordonskostnader för kollektivtrafik	35,6	mnkr/år	-1035,7		-		
Fordonskostnader tåg, förseningar	-0,5	mnkr/år	-13,9		-		
Moms på biljettintäkter	4,1	mnkr/år	-106,6		-		
Trafikeringskostnad tåg	-	-	-		Positivt: Möjlighet att bedriva en effektivare trafik med styva tidtabeller och bättre möjligheter att anpassa tidtabellen till en större efterfrågan.		
Externa effekter							

Trafiksäkerhet							
Trafiksäkerhet - gods	0,54	mnkr/år	15,0		-		
Trafiksäkerhet persontrafik	-	-	156,5	171	Positivt: Den beräknade trafiksäkerhetsnyttan är underskattad då trafiksäkerheten på ny stambana är bättre än de schabloner som beräkningen bygger på enligt ASEK 7.0.	Försumbart	Den beräknade trafiksäkerhetsnyttan är underskattad då trafiksäkerheten på ny stambana är bättre än de schabloner som beräkningen bygger på enligt ASEK 7.0. Bland annat är den nya stambanan helt planskild från övrig trafik samt till övervägande del stängslad för att minska risken för obehöriga i spåret.
Klimat							
Luftföroreningar och klimatgaser gods järnväg	0,37	mnkr/år	15,6	246	-	Försumbart	-
CO2-ekvivalenter, Avser koldioxid	-0,75	kton/år	230,7		-		
Hälsa							
Luft - NOX Kväveoxider	-6,47	ton/år	-		-		
Luft - Slitagepartiklar	-4,89	ton/år	-		-		
Luft -Avgaspartiklar	-0,01	ton/år	-		-		
Luft Avser NOX, avgaspartiklar och slitagepartiklar	-	-	71,4		-		
Människors hälsa - buller, gods	0,88	mnkr/år	26,8	98	-	Negativt	Ökad barriär för framförallt det rörliga friluftslivet och sociala rörelsemönster ger sammantaget en negativ påverkan på människors hälsa.
Människors hälsa - buller, persontrafik	-	-	-		Försumbart: För persontrafik finns både positiva och negativa bidrag. Minskad vägtrafik medför mindre buller. Samtidigt kommer den nya banan utgöra en ny bullerkälla vars effekt dock begränsas av att den till stor del går i glesbygd och att bullerskydd planeras. Sammantaget bedöms dessa effekter som försumbara.		

Landskap							
Biologisk mångfald, växt- och djurliv: barriär	-	-	-		Negativt: Den nya stambanan kommer att förses med stängsel vilket innebär en ny barriär i landskapet för djur- och växtliv.	Negativt	Åtgärden innebär intrång i områden som har ett rikt djur- och växtliv samt innehåller värdefulla kulturmiljöer. Åtgärden innebär även att en ny barriär tillkommer i landskapet. Den nya stambanan innebär att landskapets skala, struktur och visuella karaktär påverkas negativt.
Biologisk mångfald, växt- och djurliv: störning	-	-	-		Negativt: Åtgärden innebär intrång i områden med ett rikt och varierat växt och djurliv.		
Forn- och kulturlämningar	-	-	-	-	Negativt: Den nya stambanans geometri innebär svårigheter att undvika intrång i värdefulla kulturmiljöer.		
Landskap: skala, struktur, visuell karaktär	-	-	-		Negativt: Den nya stambanan kommer till stor del att förläggas i ny sträckning och med en geometrisk utformning som är svår att terränganpassa och därför medför stora intrång i landskapet. På de sträckor den nya stambanan anläggs invid befintlig järnväg blir den negativa effekten mindre.		
Övriga externa effekter							
Marginellt slitage kollektivtrafik	14,2	mnkr/år	-373,1	-371	Försumbart: Kalkylen innefattar en dubbelberäkning av underhålls- och reinvesteringskostnaden rörande delen trafikberoende kostnader (som även återfinns under Drift- underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd i delen Ekonomiska effekter). Det har dock bedömts som marginell påverkan på lönsamheten totalt.	Försumbart	-
Slitage gods järnväg	0,07	mnkr/år	1,9		-		
Ekonomiska effekter							
Budgeteffekter							
Banavgifter godstrafik	0,3	mnkr/år	7,9		-	Försumbart	-
Banavgifter persontrafik	11,4	mnkr/år	299,0		-		
Drivmedelsskatt för vägtrafik, långväga	-6,15	mnkr/år	-163,5		-		
Drivmedelsskatt för vägtrafik, regionalt	-7,1	mnkr/år	-189,3	52	-		
Drivmedelsskatt överflyttat gods lastbil till järnväg	-0,92	mnkr/år	-27,0		-		
Moms på biljettintäkter	4,1	mnkr/år	106,6		-		
Vägavgifter/ vägs katt	0,7	mnkr/år	18,2		-		
Inbesparade JA-kostnader							
Effekter saknas						Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd							
Drift och Underhåll	188,1	mnkr/år	-5100,0	-4951	Positivt: Drift- och underhållskostnader för järnväg bedöms som överskattade på denna delsträcka av Nya Stambanor då den utförs med ballastfritt spår.	Positivt	Drift- och underhållskostnader för järnväg bedöms som överskattade på denna delsträcka av Nya Stambanor då den utförs med ballastfritt spår.
Drift och underhåll väg	-5,61	mnkr/år	149,0		-		

SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD	41334		
NETTONUVÄRDE	-37837	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER	Negativt
<p>Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl Generellt bedöms kvaliteten på kalkylen som god, men kalkylen innehåller ett antal olika osäkerheter som kan påverka resultatet både uppåt och nedåt. Det är svårt att avgöra om de sammantaget innebär en under- eller överskattning av lönsamheten.</p> <p>Den framtida trafikeringen på befintliga Södra stambanan och på den nya stambanan har tagits fram av Trafikverket. Det är möjligt att andra trafikupplägg skulle kunna ge både större eller mindre nytta än de som redovisas i kalkylen. Det är dock viktigt att beakta att denna åtgärd når sin fulla potential först när hela systemet byggts ut, dvs effekterna av att bygga hela systemet Nya stambanor kan vara större än summan av effekterna för de ingående objekten.</p>		<p>Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter Åtgärden innebär intrång i områden som har ett rikt djur- och växtliv och innehåller värdefulla kulturmiljöer. Åtgärden innebär även att en ny barriär tillkommer i landskapet. Positiva effekter fås av möjligheten att bedriva effektivare och attraktivare tågtrafik. De positivt bedömda effekterna bedöms inte uppväga de negativa effekterna.</p>	

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet:	Olönsam
Slutlig sammanvägd bedömning av:	Upprättaren

Motivering:

Den samhällsekonomiska kalkylen pekar på att åtgärden är samhällsekonomiskt olönsam. Det finns osäkerheter i kalkylen och ett antal effekter som inte värderats. Dessa kan påverka kalkylen både uppåt och nedåt, men bedöms inte vara av en sådan storlek att de kan ändra den sammanvägda bedömningen till lönsam. Inte heller de känslighetsanalyser som genomförts för att analysera hur robust resultatet är för olika förändringar av förutsättningarna påverkar den slutsatsen. Mot bakgrund av detta är bedömningen att objektet är samhällsekonomiskt olönsamt.

Det är dock viktigt att beakta att denna åtgärd når sin fulla potential först när hela systemet byggts ut, d.v.s. nyttan av att bygga hela systemet Nya stambanor kan ge större nytta än summan för de fyra ingående objekten. Dock visar den samhällsekonomiska kalkylen för hela systemet också på samhällsekonomisk olönsamhet.

3. Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Näst störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel	Motivering
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Enligt schablon utgör kvinnors andel av persontrafikarbetet för tågresor 55 %, vilket kan tyda på att kvinnor får störst nytta av åtgärden. Det går dock inte att veta om denna fördelning även kommer att gälla för resande med höghastighetstågen, varför fördelningsanalysen har satts till neutralt.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Regionalt	Nationellt	Neutralt	Etappen Hässleholm-Lund ge de regionala resenärerna störst fördel då dessa resor påverkas mest. Även nationella resenärer får fördelar av åtgärden. Färdigställs samtliga etapper av Nya Stambanan får de nationella resenärerna störst fördel av utbyggnaden enligt systemanalysen.
Län	Skåne	Neutralt	Neutralt	Sträckan Hässleholm-Lund ligger helt inom Skåne.
Kommun	Hässleholm och Lund	Malmö	Neutralt	Hässleholm och Lund får störst fördel. Malmö får även fördel för de resor som passerar sträckan Hässleholm-Lund.
Näringsgren	Underlag saknas för bedömning	Underlag saknas för bedömning	Underlag saknas för bedömning	Utbyggnad av Ny stambana kommer att frigöra kapacitet för godstransporter på det övriga järnvägsnätet. Det saknas dock underlag i detta skede för att kunna bedöma vilka näringsgrenar som får störst fördel eller nackdel av detta.
Trafikslag	Persontrafik järnväg	Gods järnväg	Neutralt	Persontrafik på järnväg får störst fördel. Gods på järnväg får utökad kapacitet på det övriga järnvägsnätet.
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Unga vuxna: 18-25 år	Neutralt	Alla åldersgrupper gynnas men yrkesverksamma pendlings- och tjänsteresenärer bedöms få störst fördel.

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Kommentar:

Vuxna pendlings- och tjänsteresenärer med tåg bedöms få störst fördel av åtgärden men samtliga åldersgrupper får fördel i olika grad. Boende och verksamma inom Hässleholm och Lund får störst fördel av åtgärden. Åtgärden bedöms ge lika fördelar för både män och kvinnor.

Objektnummer: JSY1825 Ärendenummer: TRV 2020/66057;
Kontaktperson: Windahl Johan, NSgbv, 0771-921 921
Skede: Plan inför val av lokaliseringsalternativ
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-11-30

Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

4. Transportpolitisk målanalys

Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ekologisk hållbarhet

Åtgärden bidrar positivt till ekologisk hållbarhet genom överflyttning från väg till järnväg vilket medför minskade utsläpp. Åtgärden medför stor negativ miljöpåverkan under byggskedet samt intrång i landskapet. De beräknade utsläppen av CO₂-ekvivalenter under byggskedet har beräknats bli betydligt större än de minskade utsläppen i trafikeringen under anläggningens ekonomiska livslängd. Beslutad politik innebär dock krav på betydande utsläppsminskningar för byggnation, vilket får stå påverkan på utsläpp under byggskedet. Detta är inte inkluderat i aktuell bedömning, då aktuella klimatkalkyler baseras på 2015 års förutsättningar.

Ekonomisk hållbarhet

Den samhällsekonomiska kalkylen visar att åtgärden är olönsam. Dock ger åtgärden stora restidsnyttor för kollektivtrafikresenärer. Positiva nyttor tillfaller även persontrafikföretagen genom ökade biljettintäkter samt näringslivets transporter genom ökad tillförlitlighet i transportsystemet.

Social hållbarhet

Åtgärden bidrar positivt till social hållbarhet. Överflyttning från väg till järnväg bidrar till färre olyckor i vägtrafiken, minskade utsläpp samt ökat gående och cyklande i form av anslutningsresor. Vidare bidrar åtgärden till ökad tillgänglighet för grupper som inte har tillgång till bil. Åtgärden innebär intrång i tätortsnära rekreationsområden samt barriäreffekter vilket påverkar negativt.

Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:

Upprättaren

Bedömning av bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Tabell 4.1 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Medborgarnas resor Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Då spårkapaciteten ökar, förbättras möjligheten till tillförlitlig persontrafik på järnväg. Åtgärden ger förutsättningar för järnvägstrafik med minskad restid, god punktlighet och utrymme för utökad turtäthet. Åtgärden innebär även att kapaciteten ökar på det övriga järnvägsnätet med minskad risk för förseningar för de persontåg som kommer att trafikera dessa banor.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: En nybyggd järnväg som dimensioneras för höga hastigheter innebär ökad bekvämlighet för de tågresenärer som väljer att resa med de tåg som kommer att trafikera denna bansträckning jämfört mot de äldre banorna.
Näringslivets transporter Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Då spårkapaciteten ökar frigörs kapacitet på befintlig del av Södra stambanan mellan Hässleholm och Lund vilket skapar utrymme för underhåll och återhämtning som minskar risken för störningar.
	Kvalitet	Positivt bidrag: Som en konsekvens av minskad belastning på dagens stambanor kan godstransporter ske med en högre grad av kvalitet i form av ökad rättidighet och minskad störningskänslighet.
Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Positivt bidrag: Åtgärden bidrar till förbättrade pendlingsmöjligheter i stråket Hässleholm-Lund. Samtidigt avlastas Södra stambanan vilket möjliggör en utökning av den regionala och lokala persontrafiken.
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag: Åtgärden förbättrar tillgängligheten till Malmö/Köpenhamn och Stockholm.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Åtgärden förbättrar tillgängligheten till Malmö/Köpenhamn och dess flygplatser.
Jämställdhet Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Positivt bidrag: Åtgärden innebär ökad tillgänglighet till kollektivtrafik vilket ökar valmöjligheterna vid resor och därmed ökar jämställdheten.
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Båda könen har haft samma möjligheter att påverka transportsystemets utformning och förvaltning och deras värderingar ges samma vikt.

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Funktionshindrade Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafknätets användbarhet för funktionshindrade	Positivt bidrag: Banan förutsätts trafikeras med moderna tåg som uppfyller de krav som gäller för att funktionshindrade ska kunna resa på egen hand.
Barn & unga Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Inget bidrag: Åtgärden kommer inte påverka barns och ungas möjlighet att på egen hand gå eller cykla till skolan då det är olika transportsätt som är helt skilda från varandra.
Kollektivtrafik, gång & cykel Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Positivt bidrag: När fler väljer att resa med tåg kommer troligtvis andelen gång- och cykelresor öka då resenärerna ofta kan gå eller cykla till/från stationen då stationerna är centralt placerade i Hässleholm och Lund.
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Positivt bidrag: Åtgärden gör kollektivtrafik till ett attraktivare val med kortare restider och större tillförlitlighet vilket leder till ökad andel kollektivtrafik.

	Mål	Bedömning och motivering
Hänsynsmål		
Klimat Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet beroende av fossila bränslen År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan 2014:137".	Påverkan på mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg	Positivt bidrag: Åtgärden förbättrar förutsättningarna för kollektivtrafik vilket bidrar till överflyttning från väg till järnväg.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Inget bidrag: Åtgärden förväntas ge en försumbar påverkan på energianvändningen per fordonskilometer på järnväg. Detta då det i utredningsalternativet inte ingår någon trafikering med höghastighetståg.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Ökad anläggningsmassa kräver energi för byggande och underhåll.
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.	Människors hälsa	
	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Inget bidrag: Både positiva och negativa effekter kan förekomma, men underlag för bedömning saknas i detta skede.
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Både positiva och negativa effekter kan förekomma, men underlag för bedömning saknas i detta skede

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	Negativt bidrag: Delar av ny stambana passerar genom områden av riksintresse för friluftsliv med höga krav på tyst miljö.
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: När fler resenärer nyttjar järnvägen antas antalet resor till fots och med cykel öka till och från stationerna.
	Befolkning	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Inget bidrag: Sociala rörelsemönster på lokal nivå kan påverkas negativt men möjligheten att använda kollektivtrafik förbättras (ökat utbud och nya stationer). Sammanvägning av dessa är osäker.
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: En ökat attraktiv kollektivtrafik och centrumnära stationer ger bättre möjligheter att nå utbud och aktiviteter med gång- cykel och kollektiva färdmedel.
	Luft	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Positivt bidrag: Överflyttning av personresor och gods från väg till järnväg minskar utsläppen av luftföroreningar.
	Halter av kväveoxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids	Inget bidrag: Underlag för bedömning saknas.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Underlag för bedömning saknas.
	Vatten	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Underlag för bedömning saknas.
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Underlag för bedömning saknas.
	Betydelse för skyddsvärda områden	Negativt bidrag: Det förväntas inte gå att undvika påverkan på områden som är skyddade genom Miljöbalkens kap 7 (naturreservat, vattenskyddsområden osv) och riksintressen enl kap 3 och 4.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Underlag för bedömning saknas.
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Underlag för bedömning saknas. Normalt sett saknas förekomst av sulfidjordar i denna del av landet.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Negativt bidrag: Det förväntas inte gå att undvika påverkan på områden som är skyddade genom Miljöbalkens kap 7 (naturreservat, vattenskyddsområden osv) och riksintressen enl kap 3 och 4.
Landskap	Landskap	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Negativt bidrag: Ny stambana i ny sträckning är en storskalig anläggning som medför stora intrång i landskapet som gäller skala, struktur och visuell påverkan.
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	Betydelse för mortalitet	Negativt bidrag: Trots att skyddsåtgärder kan vidtas skyddar dessa inte helt från exempelvis påkörning, påflygning, strömgenomledning och andra mortalitetsrisker för vilda djur som trafiken och anläggningen innebär.
	Betydelse för barriärer	Negativt bidrag: En lång och storskalig infrastrukturanläggning tillkommer i landskapet som även med åtgärder kommer att utgöra en barriär för vilda djur.
	Betydelse för störning	Negativt bidrag: Då stora delar av banan kommer att gå i ny sträckning innebär det ökad bullerstörning för djurlivet.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Negativt bidrag: Åtgärden innebär stora intrång i orörd natur vilket ger negativt bidrag till förekomsten av livsmiljöer.
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Negativt bidrag: Åtgärden innebär stora intrång i orörd natur vilket ger negativt bidrag till den biologiska mångfalden.
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Negativt bidrag: Den nya järnvägen kommer med stor sannolikhet att ge negativ påverkan på värdeområden. I detta skede saknas kunskap om vilka utpekade värdeområden som kan komma att beröras och i vilken omfattning.
Betydelse för strukturomvandling	Negativt bidrag: Lokalisering av järnvägen i ny sträckning innebär en strukturell förändring av landskapet.	
Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Åtgärden innebär en ny bana som till största delen går i ny sträckning. Befintlig bana kommer fortsatt att användas.	

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för utträdning	Negativt bidrag: Järnväg i ny sträckning riskerar att påverka närliggande forn- och kulturlämningar speciellt i ett landskap där dessa är vanligt förekommande.
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Åtgärden innebär att det kommer att ske överflyttning av resor från väg till järnväg med färre allvarliga olyckor som följd.

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Tabell 4.2 Kostnadseffektivitet

Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning		Effektivitetstal	Enhet
Trafiksäkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej angett	D/mdkr
Trafiksäkerhet DAS	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och allvarligt skadade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej angett	DAS/mdkr
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-1,04	restid tim/tkr
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-0,59	ton/mnkr

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Åtgärden innebär förbättrad tillgänglighet i transportsystemet och då framför allt transporter på järnväg. Detta bidrar till ökade möjligheter för klimatsmarta resor.

Även om man försöker undvika känsliga och värdefulla miljöer kommer en så här omfattande utbyggnad innebära betydande intrång, barriärer och störningar i landskapet.

Resultat från Klimatkalkyl

Tabell 4.3 Utsläpp och energianvändning: Byggande, drift, underhåll, reinvestering

	Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	693616	1925
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	8274	24,9
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	496427	1494

Bilaga: bilaga3 klimatkalkyl 2021-09-22.pdf

Kommentar:

Klimatkalkylen baseras på 2015 års värden. Beslutad politik medför betydande utsläppsminskningar för antagna perioder för byggnation. För infrastruktur som färdigställs efter år 2035 ska klimatpåverkan reduceras med 80% jämfört mot klimatpåverkan beräknade i 2015 års nivåer. Infrastruktur som färdigställs efter år 2045 ska vara klimatneutral.

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK

Hm-Lu_Sammanställning av Kostnadskalkyl
anläggningskostnadskalkyler
TMALL 1001_20211110 rev C

Klimatkalkyl

Bilaga 3 Klimatkalkyl

SEA

Bilaga 4a Arbets-PM Sampers/Samkalk

Bilaga 4b Arbets-PM Bansek

Bilaga 4c Arbets-PM Drift, underhåll och reinvestering

Bilaga 5a SK46 fil - resultat Samkalk

Bilaga 5b Överföringsfil från SK46 till SEB-IT

Bilaga 5c Bansek

Bilaga 5d Effektberäkning förseningar

Bilaga 5e Förseningsberäkning JA

Bilaga 5f Förseningsberäkning UA

Bilaga 5g SK46 fil - resultat känslighetsanalys 0 %

Bilaga 5h SK46 fil - resultat känslighetsanalys 50 %

Referenser

Beteckning

Beskrivning

Referens 1 Sampersriggning huvudanalys

Referens 2 SEB för JTR 2205, Ny stambana, höghastighetståg (Järna-Almedal, Jönköping-Lund)

System-ID, nummer för identifikation i databas: fc493d6f-f3fb-4461-a6e3-f1d3cb81e3fa

Utskriftsdatum : 2021-11-30