

Samlad effektbedömning

Lommabanan Söderåsbanan, bulleråtgärder, JSOR2606



Objektnummer: JSOR2606, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bårström Jack, PLSörsa, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-04-02

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bårström Jack, PLSörsa

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomis lönsamhet

- 2.1 Samhällsekonomiska nyttor
- 2.2 Samhällsekonomiska utgifter
- 2.3 Samhällsekonomis sammanvägning
- 2.4 Samhällsekonomisk bedömning

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

- 4.1 Precisering av funktionsmålet
- 4.2 Precisering av hänsynsmålet
- 4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Referenser

Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I en SEB analyseras hur en åtgärd bidrar till detta mål. Först identifieras åtgärdens förväntade effekter och sedan analyseras dessa i en (1) samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys; (2) en fördelningsanalys och (3) en analys av hur åtgärden bidrar till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål.

Såväl effektberäkningar som effektbedömningar kan utvärderas genom att ett "utredningsalternativ" med aktuell åtgärd jämförs med ett "jämförelsealternativ" utan åtgärden. För att rättvisande kunna jämföra den åtgärd som analyseras i denna SEB med en åtgärd som finns beskriven i en annan SEB så måste likvärdiga jämförelsealternativ ha använts i de båda SEB:arna. För att åstadkomma detta har Trafikverket riktlinjer om att SEB:ar ska baseras på aktuell beslutad basprognos och kalkylförutsättningar.

Detta är en SEB för vilken ingen samhällsekonomisk kalkyl har genomförts. Däremot finns det i denna typ av SEB kvalitativa bedömningar av de effekter som uppstår på grund av åtgärden. Till stöd för de kvalitativa bedömningarna kan det också finnas kvalitativa beräkningar av till exempel prognosäreffekter, vilka illustrerar och ger stöd för den gjorda beskrivningen och bedömningen av effekten.

Att man gör en SEB utan samhällsekonomisk kalkyl kan bero på att åtgärden är i ett tidigt skede, att investeringskostnad är liten eller att åtgärden till stor del som inte går att räkna samhällsekonomi på. Det är dock viktigt att olika typer av effekter som påverkar individer och företag positivt eller negativt identifieras, beskrivs och i möjligaste mån kvantifieras. Det faktum att effekter inte kan kvantifieras och/eller värderas i någon exakt mening är inget bra argument för att inte göra grova bedömningar.

I en SEB som inte har en samhällsekonomisk kalkyl bedöms åtgärden sammantaget med något av följande alternativ:

- * Lönsam – endast bedömd
- * Olönsam – endast bedömd
- * Nära noll – endast bedömd
- * Svårbedömd

Den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen kompletteras med en fördelningsanalys.

Målanalysen baseras på samma effekter som i den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen men analyserar de relevanta effekterna i relation till funktions- och hänsynsmålets preciseringar.

En fullständig redogörelse för samhällsekonomiska beräkningskonventioner finns i ASEK 8.0. Läs även mer i avsnitt "Trafikprognoser: Förklarat på ett enkelt sätt" samt "Samhällsekonomi: förklarat på ett enklare sätt" på [Trafikverkets hemsida](#).

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Skåne län och berör Burlöv, Lomma, Kävlinge, Svalöv, Bjuv och Åstorp kommun.

Nuläge och brister

Trafikverket har genomfört åtgärder längs med Lommabanan och Söderåsbanan som har möjliggjort utökad tågtrafik, i dessa projekt har det ingått bulleråtgärder vid de platser där järnvägen byggts om. Efter förelägganden från berörda kommuner som fastställts av länsstyrelsen behöver Trafikverket genomföra bullerskyddsåtgärder längs större delar av Lomma- och Söderåsbanorna, motsvarande den ambitionsnivå som gäller vid väsentlig ombyggnad.

Beskrivning av åtgärden

Långa bullerskärmar längs tätorter i kommunerna Burlöv, Lomma, Kävlinge, Svalöv, Bjuv och Åstorp. Skärmarnas höjd varierar mellan 2 och 4 meter och längden varierar mellan 75-798 meter. Projektet summerar till totalt 6 645 meter bullerskärm.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med bullerskärmarna är att minska bullernivåerna enligt planeringsfall väsentlig ombyggnad för berörda bostadsfastigheter och därmed infria föreläggandena från kommunerna.

Investeringskostnad

Kostnaden är 299 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Slutligt bedömd lönsamhet	Lönsam - endast bedömd
---------------------------	------------------------

Fördelningsanalys

De största nyttorna tillfaller människor som bor och arbetar i nära relation till järnvägen där det idag saknas bullerskärmar. Åtgärden bedöms inte ge några nackdelar till någon annan grupp.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har positiv påverkan på människors hälsa eftersom buller minskar, men kan påverka landskapsbilden något negativt.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar inte måluppfyllelsen. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Planeringsläge

De genomförda projekten Åstorp-Teckomatorp etapp III (namngivet objekt i nationell plan) respektive Kävlinge-Arlöv (namngivet objekt i regional plan) som möjliggjorde utökad tågtrafik omfattade endast bulleråtgärder vid de platser där järnvägen byggdes om. Dessa båda projekt är avslutade och inte möjliga att öppna igen för att hantera bullerskyddsåtgärderna. Länsstyrelsen i Skåne fastställde 2023-12-21 efter överklagande från Trafikverket likalydande förelägganden från Burlövs kommun, Lomma kommun, Kävlinge kommun, Svalövs kommun, Bjuvs kommun och Åstorps kommun om att inkomma med skriftligt åtgärdsförslag och tidsplan avseende bullerskyddsåtgärder längs med Lomma- och Söderåsbanorna, motsvarande den ambitionsnivå som gäller vid väsentlig ombyggnad. Mark- och miljödomstolen har tidigare avvisat Trafikverkets överklaganden gällande utredningsförelägganden från samma kommuner som gavs Trafikverket 2018. Trafikverkets ställningstagande att inte överklaga domen till Mark- och miljödomstolen innebär att föreläggandet vann laga kraft och att de åtgärder som nu befunnits skäligen också förväntas utföras, för att eftersträva de riktvärden som gäller vid väsentlig ombyggnad. Ställningstagandet om att inte överklaga byggde på definitioner av väsentlig ombyggnad i Trafikverkets riktlinje och handledning för buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg, TDOK 2014:1021 respektive TDOK 2016/0246, vilka i sin tur har beaktat vägledande dom från Mark- och miljööverdomstolen avseende Trelleborgsbanan, MÖD 2016-05-23 Mål nr M 77-16.

Bullerskyddsåtgärderna på Lomma- och Söderåsbanorna föreslås samfinansieras av Nationell och Regional plan för transportinfrastrukturen 2026-2037.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Godstransporter

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Trafiksäkerhet	Skärmar kan minska risken obehöriga i spår.	Försumbart

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Buller	Denna åtgärd medför en positiv hälsoeffekt genom att den minskar bullret för både boende och personer som vistas längs den sträcka där bullerskyddet planeras att uppföras.	Förbättring

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Intrång - människor	Det finns risk för förändrad landskapsbild, men anpassning till särskilt värdefulla kulturmiljöer och kulturskyddad bebyggelse bör beaktas.	Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Åtgärden innebär ett bullerskydd som delvis innebär negativa barriäreffekter för djurliv, samtidigt som skyddet kan innebära minskad risk för att djur kommer till skada. Storleken på effekterna är dock okända, antas därför vara försumbart.	Försumbart

Klimat

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	Ej relevant
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	Ej relevant
Energianvändning (kwh/prognosår)	Ej relevant
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Ej relevant
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	Ej relevant
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	Ej relevant

Klimatrelaterade effekter i det svenska trafiksystemet (tank-to-wheel)

Trafikverkets kalkyler baseras på en basprognos där klimatmålet till 2045 uppnås. Målet nås således redan i jämförelsealternativet, utan den åtgärd som här analyseras. Fram till 2045 kan dock åtgärden minska eller öka utsläppen av fossila klimatutsläpp och därigenom minska eller öka behovet av, och kostnaderna för, de klimatåtgärder som alternativt behövs för att nå klimatmålet (användning av biobränsle). Efter 2045 kan åtgärden bara bidra till att direkt påverka användningen av biobränsle eftersom de fossila bränslena då antas vara bortreglerade. För att beräkna åtgärdens klimatpolitiska nytta baseras den totala koldioxidvärderingen på förändringen av både fossila och biogena utsläpp (för mer information se kapitel 14 i ASEK-rapporten).

Förändring av fossila och biogena CO₂-equivaler

Indikator	Bedömt
Startår (kton)	Ej relevant
Prognosår (kton)	Ej relevant
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	Ej relevant

* På grund av förväntad klimatpolitik är andelen fossila utsläpp för landbaserade transporter 0 % i prognosår 1 (2045) och 60-65 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065, då alla landbaserade transporter antas vara elektrifierade. För luft- och sjöfart förväntas andelen fossila utsläpp vara ca 25 % i prognosår 1 (2045) och ca 30-40 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065.

Klimatutsläpp– byggande och drift av infrastruktur (LCA-global)

Utredningsalternativ:

	Koldioxidutsläpp ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning GWh
Byggskede totalt	2049	7,0
Reinvestering per år	51	0,17
Drift och underhåll per år	0	0

Resultatet från klimatkalkylen kan inte adderas till den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen. Detta beror på att klimatkalkylen är baserad på livscykelanalys med globala systemgränser. Det innebär att klimatkalkylen presenterar utsläpp bokföringsmässigt utan hänsyn till att de medel som tilldelas den aktuella åtgärden i ett jämförelsealternativ istället hade använts till något annat som sannolikt också orsakar utsläpp.

Dessutom används i beräkningarna utsläppskoefficienter som speglar nuläget, vilket innebär att ingen hänsyn tas till att framtida produktion förväntas ge mindre klimatpåverkan.

I den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen fångas dock en viss värdering av bygg- och driftskedets utsläpp i åtgärdens utgifter, i den mån dessa utsläpp är prissatta via klimatpolitiska styrmedel. Metodutveckling pågår för att bättre koppla klimatkalkyler till samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser.

Övriga indikatorer

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
-	≈ 0
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
-	≈ 0
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
-	≈ 0
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Skärmar kan minska risken obehöriga i spår.	≈ 0
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Hälsa: Eftersom åtgärden innebär upprättande av bullerskydd bedöms hälsa påverkas positivt med tanke på minskat buller för boende och personer. Den samlade bedömningen för hälsa bedöms således som positiv.	>
Natur- och Kulturmiljö: Eftersom att storleken på de båda försumbara effekterna som är inlagda är okända, så ses den sammanvägda bedömningen som försumbar.	≈ 0
Klimat (övrigt): -	≈ 0
Övriga effekter	Bedömning
-	≈ 0
Skattefinansieringskostnad	
Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad	269 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	<
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	269 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam - endast bedömd

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Ingen kalkyl har upprättats för denna SEB. Åtgärden ger minskat buller och bedöms vara lönsam ge positiva effekter för människors hälsa.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Sammantaget bedöms de ej beräknade effekterna som positiva då bullerskärmarerna innebär positiva effekter för människors hälsa i områden där järnvägen passerar boendeområden.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åstorp-Teckomatorp etapp III respektive Kävlinge-Arlöv (etapp I och II).

3 Fördelningsanalys

De största nyttorna tillfaller människor som bor och arbetar i nära relation till järnvägen där det idag saknas bullerskärmar. Åtgärden bedöms inte ge några nackdelar till någon annan grupp.

Generella fördelningsaspekter beskrivs i dokumentet Generella fördelningseffekter av åtgärder i transportsystemet på www.trafikverket.se

4 Bidrag till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål

4.1 Preciseringar av funktionsmålet

Medborgarnas tillgänglighet

Förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel

Åtgärdens påverkar inte medborgarnas tillgänglighet.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Åtgärds påverkar inte näringslivets tillgänglighet.

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden påverkar inte funktionshindrades tillgänglighet.

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer

Åtgärden påverkar inte barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer.

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle

Läs om trafikverkets jämställdhetsarbete på www.trafikverket.se samt läs om fördelningseffekter på www.trafikverket.se/seb

4.2 Preciseringar av hänsynsmålet

Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Skärmar kan minska risken för obehöriga i spår, vilket bedöms påverka trafiksäkerheten lite positivt.

Utsläppen från den svenska transportsektorn ska minska med minst 70 procent år 2030 jämfört med 2010. År 2045 ska samhället vara klimatneutralt.

Åtgärden påverkar inte energieffektivisering/klimatpåverkande utsläpp.

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Luftkvalitet

Åtgärden bedöms inte påverka luftkvaliteten.

Buller och vibrationer

Åtgärden minskar buller.

Landskap

Åtgärden kommer att påverka landskapsbilden, men det finns olika typer av skärmar med olika grad av landskapspåverkan.

Vatten

Åtgärden bedöms inte påverka vatten.

Material och kemiska produkter

Åtgärden bedöms inte påverka material eller kemiska produkter.

Förorenade områden och masshantering

Åtgärden bedöms inte påverka förorenade områden eller masshantering.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden har positiv påverkan på människors hälsa eftersom buller minskar, men kan påverka landskapsbilden något negativt.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar inte måluppfyllelsen. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Objektnummer: JSOR2606, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bårström Jack, PLSörsa, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Lommabanan Söderåsbanan, bulleråtgärder
Objekt-id	JSOR2606
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Skåne
Kommun	Burlöv, Lomma, Kävlinge, Svalöv, Bjuv och Åstorp
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Trafikverket har genomfört åtgärder längs med Lommabanan och Söderåsbanan som har möjliggjort utökad tågtrafik, i dessa projekt har det ingått bulleråtgärder vid de platser där järnvägen byggts om. Efter förelägganden från berörda kommuner som fastställts av länsstyrelsen behöver Trafikverket genomföra bullerskyddsåtgärder längs större delar av Lomma- och Söderåsbanorna, motsvarande den ambitionsnivå som gäller vid väsentlig ombyggnad.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Banlängd	Åstorp-Teckomatorp 35 km och Kävlinge-Arlöv 19 km
Banstandard	Elektrifierat enkelspår
Bantrafik	Trafikering i JA 2045: 38 persontåg och 9 godståg för Åstorp-Teckomatorp respektive 76 persontåg och 12 godståg för Kävlinge-Arlöv.
Banflöde	Banflöde i JA 2045: ca 2,1 miljoner resenärer per år för linjen Åstorp-Hyllie (i båda riktningarna) och 3,1 miljoner resenärer per år för linjen Kävlinge-Malmö (i båda riktningarna) samt 1,2 miljoner ton/år på sträckan Åstorp-Teckomatorp respektive 1,5 miljoner ton/år på sträckan Kävlinge-Arlöv.

Beskrivning av åtgärden

Långa bullerskärmar längs tätorter i kommunerna Burlöv, Lomma, Kävlinge, Svalöv, Bjuv och Åstorp. Skärmarnas höjd varierar mellan 2 och 4 meter och längden varierar mellan 75-798 meter. Projektet summerar till totalt 6 645 meter bullerskärm.

Järnvägsplaner behöver tas fram för bullerskärmarna. Så kallade låga spårnära skärmar ska utvärderas där det är trångt mellan bana och bebyggelse.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	Åstorp-Teckomatorp 35 km och Kävlinge-Arlöv 19 km
Banstandard	Elektrifierat enkelspår
Bantrafik	Trafikering i UA 2045: 38 persontåg och 9 godståg för Åstorp-Teckomatorp respektive 76 persontåg och 12 godståg för Kävlinge-Arlöv.
Banflöde	Banflöde i UA 2045: ca 2,1 miljoner resenärer per år för linjen Åstorp-Hyllie (i båda riktningarna) och 3,1 miljoner resenärer per år för linjen Kävlinge-Malmö (i båda riktningarna) samt 1,2 miljoner ton/år på sträckan Åstorp-Teckomatorp respektive 1,5 miljoner ton/år på sträckan Kävlinge-Arlöv.

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med bullerskärmarna är att minska bullernivåerna enligt planeringsfall väsentlig ombyggnad för berörda bostadsfastigheter och därmed infria föreläggandena från kommunerna.

Kostnader

Investeringskostnads kalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-05-31	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	299	90	299	90

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	269

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Drift och underhåll	Åtgärden innebär drift- och underhållskostnader för 6 645 meter bullerskärm.	Försämring

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Reinvesteringar	Åtgärden innebär ökade reinvesteringskostnader för bullerskärmarna.	Försämring

Planeringsläge

De genomförda projekten Åstorp-Teckomatorp etapp III (namngivet objekt i nationell plan) respektive Kävlinge-Arlöv (namngivet objekt i regional plan) som möjliggjorde utökad tågtrafik omfattade endast bulleråtgärder vid de platser där järnvägen byggdes om. Dessa båda projekt är avslutade och inte möjliga att öppna igen för att hantera bullerskyddsåtgärderna. Länsstyrelsen i Skåne fastställde 2023-12-21 efter överklagande från Trafikverket likalydande förelägganden från Burlövs kommun, Lomma kommun, Kävlinge kommun, Svalövs kommun, Bjuvs kommun och Åstorps kommun om att inkomma med skriftligt åtgärdsförslag och tidsplan avseende bullerskyddsåtgärder längs med Lomma- och Söderåsbanorna, motsvarande den ambitionsnivå som gäller vid väsentlig ombyggnad. Mark- och miljödomstolen har tidigare avvisat Trafikverkets överklaganden gällande utredningsförelägganden från samma kommuner som gavs Trafikverket 2018. Trafikverkets ställningstagande att inte överklaga domen till Mark- och miljödomstolen innebär att föreläggandet vann laga kraft och att de åtgärder som nu befunnits skäligen också förväntas utföras, för att eftersträva de riktvärden som gäller vid väsentlig ombyggnad. Ställningstagandet om att inte överklaga byggde på definitioner av väsentlig ombyggnad i Trafikverkets riktlinje och handledning för buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg, TDOK 2014:1021 respektive TDOK 2016/0246, vilka i sin tur har beaktat vägledande dom från Mark- och miljööverdomstolen avseende Trelleborgsbanan, MÖD 2016-05-23 Mål nr M 77-16. Bullerskyddsåtgärderna på Lomma- och Söderåsbanorna föreslås samfinansieras av Nationell och Regional plan för transportinfrastrukturen 2026-2037.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	
Avvikelse från prognos persontrafik	
Prognos godstrafik - huvudanalys	
Avvikelse från prognos godstrafik	
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2030
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	2
Kalkylperiod	40
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	

Kommentar: Ingen samhällsekonomisk kalkyl har genomförts.

Läs mer om samhällsekonomi och trafikprognoser i följande dokument på [Trafikverkets hemsida](#):
Samhällsekonomisk analys - förklarat på ett enklare sätt
Trafikprognoser - förklarat på ett enklare sätt

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		

Kommentar: Åstorp-Teckomatorp etapp III respektive Kävlinge-Arlöv (etapp I och II).

Fördjupad konsekvensanalys

Objektnummer: JSOR2606, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bårström Jack, PLSörsa, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	Arbets-PM ej prissatta effekter
2	GKI
2	Klimatkalkyl

SEB Id för denna SEB: 6642e8ed-087a-43ef-b845-d8789c78cf5b

Objektnummer: JSOR2606, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bårström Jack, PLSörsa, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-04-02

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bårström Jack, PLSörsa

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader