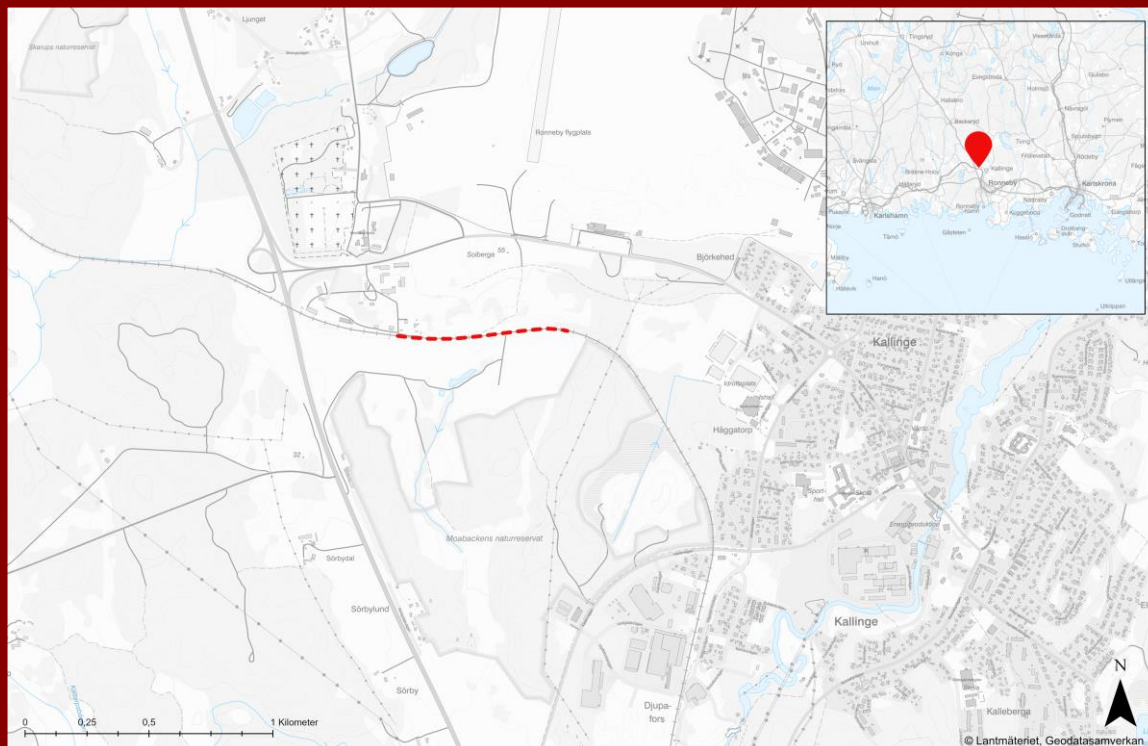


Samlad effektbedömning

Blekinge Kustbana, mötesspår och hastighetshöjning,
JSY1801



Objektnummer: JSY1801, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Olsson Anna, IVsörv3, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-28



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-05-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Olsson Anna, IVsörv3

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

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.

Effektberäkningar och effektbedömningar görs genom att jämföra ett "utredningsalternativ" i vilket åtgärden genomförs med ett "jämförelsealternativ" i vilket åtgärden inte genomförs. För att rättvisande kunna jämföra två åtgärder som analyseras i olika SEB:ar, måste likvärdiga jämförelsealternativ användas i de båda SEB:arna. För att åstadkomma denna jämförbarhet, har Trafikverket riktlinjer om att SEB:ar ska utgå ifrån aktuell basprognos och kalkylförutsättningar i ASEK-rapporten.

För att bedöma en åtgärds samhällsekonomiska lönsamhet beräknas en indikator som kallas för nettonuvärde (NNV):

$$NNV = \text{Samhällsekonomisk nytta} - \text{Utgifter}$$

där, $\text{Utgifter} = \text{Investeringskostnad} + \text{Kostnad för drift och underhåll}$

För att på ett bra sätt kunna rangordna olika åtgärder beräknas nettonuvärdeskvoten (NNK), som visar samhällsekonomisk lönsamhet per satsad skattekrona:

$$NNK = NNV / \text{Utgifter}$$

Lönsamhetsbedömningen av en åtgärd tar hänsyn till både beräknade och ej beräknade effekter. Vissa effekter är svåra att kvantifiera eller värdera i monetära termer och beskrivs därför enbart i ord och bedöms kvalitativt på skalan förbättring, försumbar eller försämring. Lönsamhetsbedömningen tar även hänsyn till graden av osäkerheter i en SEB. Dessa studeras med hjälp av känslighetsanalyser som undersöker om den sammanvägda bedömningen påverkas om vissa kalkylförutsättningar ändras. I enskilda fall, om åtgärden utgör en deletapp av en större åtgärd, görs en systemanalys.

En åtgärd kan sammantaget bedömas:

- * Robust lönsam
- * Robust olönsam
- * Lönsam
- * Olönsam
- * Nära noll ($-0,1 < NNK < 0,1$)
- * Svårbedömd (relativt stora och osäkra "ej beräknade effekter" bedöms kunna ändra lönsamhetsbedömningen)

För att belysa en åtgärds kostnadseffektivitet i flera dimensioner, beräknas nyttoutgiftskvoter (NUK), som visar samhällsekonomisk nytta per satsad skattekrona uppdelat på enskilda nyttoposter:

$$NUK = (\text{Samhällsekonomisk nytta}) / \text{Utgifter}$$

NUK för de olika nyttoposterna kan summeras till en total nytta per satsad krona, vilket inte är möjligt med måttet NNK. NUK skiljer sig också genom att gränsen för lönsam eller olönsam går vid 1 istället för 0, dvs $NUK = NNK + 1$.

De samhällsekonomiska indikatorerna och lönsamhetsbedömningen tar inte hänsyn till hur positiva och negativa nyttor fördelar sig på olika grupper i samhället. Samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen kompletteras därför med en fördelningsanalys.

Målanalysen baseras på samma effekter som den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen men analyserar dessa i relation till preciseringar av funktions- respektive hänsynsmålet.

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" [Trafikverkets hemsida](#).

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Blekinge län och berör Ronneby kommun.

Nuläge och brister

Blekinge kustbana är ett viktigt stråk i och med sin koppling till Södra stambanan med anslutning till Malmö- och Köpenhamnsregionen samt Stockholm. Restiderna på banan är långa i förhållande till avståndet på grund av att banan är mycket kurvig på stora delar av sträckan. Det är idag svårt att erbjuda attraktiva tidtabeller med kortare restider mot Malmöregionen.

Beskrivning av åtgärden

Följande åtgärder föreslås - ny mötesstation i Bredåkra, växelbyte för högre växelhastigheter i Bromölla, rälsförhöjning på sträckan Nättraby-Karlskrona, i Sölvesborg och i Kristianstad för att möjliggöra högre hastighet.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Åtgärderna syftar till att minska restiderna samt att öka robustheten på banan och ge ett mer tillförlitligt järnvägssystem.

Investeringskostnad

Kostnaden är 144 mnkr i prisnivå 2023-06. Objektets redovisade investeringskostnad är exklusive signalkostnad. Signalåtgärder i detta objekt förutsätter en nationell samordning och finansiering. Nyttokostnadskalkylen har dock inkluderat tillkommande kostnader för utökad signalanläggning.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	198 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	1,02
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust lönsam

Det har upptäckts fel i prognosmodellen Sampers som ger ett för högt resande med tåg, framförallt för långväga tjänsteresor, vilket innebär att de beräknade nyttorna i denna kalkyl kan vara överskattade. Läs mer på www.trafikverket.se/sampers.

Fördelningsanalys

Beräknade nyttor kommer alla grupper till del, men i varierande grad. Störst nytta i förhållande till sin andel får kvinnor, ensamstående m barn, hushåll utan bil, personer utan körkort, låginkomsttagare, gymnasieungdomar, förvärvsarbetande i Blekinge län, främst i kommunerna Ronneby, Sölvesborg, Karlshamn och Karlskrona. Beräknade effekter är till 70 procent långväga resor. De kortväga, regionala effekterna gynnar arbetspendling och pendling till gymnasieskolor. Godstrafiken får tidsvinster som medför överflyttning från lastbil till tåg.

Funktionsmål och hänsynsmål

Den positiva nyttoutgiftskvoten för funktionsmålet överstiger den negativa kvoten för hänsynsmålet med marginal. Med hänsyn till ej beräknade effekter bedöms relationen ändras endast marginellt. Konflikten mellan funktions- och hänsynsmål bedöms vara liten. Åtgärden medför kortare res-/transporttider och minskade förseningar, restidsosäkerheten minskar och förutsättningarna att köra fler tåg i framtiden ökar. Utbyggnaden av mötesspåret innebär dock visst intrång i natur- och kulturmiljön men medför också viss förbättring för bland annat vattenkvaliteten. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt. NUK indikerar att det finns konflikter mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Planeringsläge

Samlad effektbedömning, SEB, tas fram inom åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2026-2037. Objektet ingår i nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 och samfinansieras med Länstransportplan för Blekinge 2022-2033. Objektet kom först in i Nationell plan för transportsystemet 2018-2029. För mötesspåret på Blekinge kustbana utgås, enligt Länsstyrelsen beslut 18 april 2022, från att utbyggnaden inte kommer att innebära betydande miljöpåverkan, därav kommer ingen miljökonsekvensbeskrivning att tas fram (typfall 2). Planläggningen för mötesspåret pågår, medan hastighetshöjande rälsförhöjning inte kräver någon planläggning.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil, regionalt	Marginell effekt på reskostnaden personbil.	0 mnkr/år	-0,16
Restid kollektivtrafik, regionalt	Åtgärderna medför totalt sett kortare restider, framför allt i form av kortare åktid men även bytestider och väntetider beräknas bli kortare.	-34 kptim/år	94
Restid personbil, regionalt	Med mindre biltrafik blir det mindre trängsel vilket leder till små restidsnyttor för personbilstrafiken.	-2,7 kptim/år	11
Restid tåg, långväga	Åtgärderna medför totalt sett kortare restider, framför allt i form av kortare åktid men även bytestider och väntetider beräknas bli kortare.	-45 kptim/år	256
Restidsosäkerhet och förseningar	Åtgärderna syftar bland annat till att öka robustheten på Blekinge kustbana och därmed bidra till ett mer tillförlitligt trafiksystem. Risken för förseningar och restidsosäkerheten minskar.		Förbättring

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningstid godståg	Mindre förseningar på sträckan till följd av utbyggnaderna.	0,03 mnkr/år	0,80

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Med mindre vägtrafik blir det mindre trängsel vilket leder till en aning godstidsvinst för lastbilstrafiken.	0 mnkr/år	0,0023
Reskostnad personbil yrkestrafik	Marginell effekt på reskostnaden för personbil i yrkestrafiken	0 mnkr/år	-0,09
Restid personbil yrkestrafik	Med mindre yrkestrafik med bil blir det mindre trängsel vilket leder till restidsnyttor för yrkestrafiken.	-0,30 kptim/år	2,8
Transportkostnader godståg	Kortare transporttider för godståg på sträckan leder till överflyttning av gods till järnväg vilket bidrar till lägre transportkostnader.	0,86 mnkr/år	2,1
Transporttid	Kortare transporttider för godståg på sträckan	0,03 mnkr/år	0,80

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Banavgifter persontåg	Mer järnvägstrafik i utredningsalternativet medför ökade kostnader för trafikeringen.	0,70 mnkr/år	-17
Biljettintäkter	Ökat resande med tåg medför ökade biljettintäkter. Effekten omfattar även viss omfördelning från buss till tåg.	7,0 mnkr/år	179
Fordonskostnader kollektivtrafik	Mer järnvägstrafik i utredningsalternativet medför ökade kostnader för trafikeringen.	4,4 mnkr/år	-97
Moms på biljettintäkter	Ökat resande med tåg medför ökade biljettintäkter och därav följande ökade kostnader för moms. Effekten omfattar även viss omfördelning från buss till tåg.	0,40 mnkr/år	-10

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Ett ökat resande totalt sett beräknas medföra ökade kostnader för trafikolyckor med tåg. En del av det ökade resandet är överflyttning från personbil och buss, vilket medför att kostnaderna för trafikolyckor på väg minskar något.	-0,20 mnkr/år	-6,1
Trafiksäkerhet totalt (beräknat) godståg	Överflyttning av gods från lastbil till godståg medför något ökad trafiksäkerhet för godstransporter.	0,01 mnkr/år	0,26

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Överflyttning från lastbil till godståg beräknas medföra en liten minskning av slitagepartiklar.	0 ton/år	0,0020
Avgaspartiklar	Överflyttning från personbil/buss till persontåg beräknas medföra en liten minskning av avgaspartiklar.	0 ton/år	0,0011
Buller	Överflyttning av gods från lastbil till godståg beräknas minska bullerstörningar från vägtrafiken.	0,0050 mnkr/år	0,15
Kväveoxider	Överflyttning från personbil/buss till persontåg samt successiv övergång till fossilfria bränslen beräknas medföra en viss minskning av utsläpp från biltrafik och flyg.	-0,21 ton/år	0,04
Kväveoxider	Överflyttning av gods från lastbil till tåg beräknas medföra en liten minskning av utsläpp av kväveoxider från lastbilstrafiken.	-0,0067 ton/år	0,0063

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Slitagepartiklar	Överflyttning av gods från lastbil till godståg beräknas medföra minska slitagepartiklar.	-0,0097 ton/år	0,12
Slitagepartiklar	Överflyttning från personbil/buss till persontåg beräknas medföra en viss minskning av slitagepartiklar.	-0,09 ton/år	0,49
Vattenkvalitet	I samband med utbyggnaden av mötesspåret vidtas åtgärder för omhändertagande av dag- och dränvatten vilket medför att reningseffekten förväntas öka. Projektet innebär dock grundvattenbortledning och infiltration i utkanten av grundvattenmagasin, effekten är försumbar i förhållande till det totala flödet i magasinet. Utredning avseende PFAS-nivåer i yt- och grundvatten har genomförts. Slutsatsen är att det inte krävs några åtgärder inom undersökningsområdet utifrån planerad markanvändning. Dock ska kontroller göras enligt i utredningen beskrivet kontrollprogram. Vattenkvaliteten i området vid mötesspåret bedöms förbättras något, men effekten är totalt sett försumbar.		Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Mötesspåret innebär intrång i kulturlandskapet i Svenstorps gamla bebyggelseläge och odlingslandskap. I området finns en möjlig fornlämning som kan behöva tas bort. Länsstyrelsen har bedömt att lämningen inte har fornlämningsstatus. Det gamla stationshuset med tillhörande ekonomibyggnad är av särskild kulturhistorisk		Försumbart

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	betydelse och kan påverkas negativt under byggtiden. Dessa ska inventeras och åtgärder tas fram innan byggstart. Påverkan på forn- och kulturlämningar är försumbar.		
Växt- och djurlivseffekt	En biotopskyddad åkerholme kommer att tas bort. Kompensationsåtgärder vidtas. Andra livsmiljöer finns kvar i närområdet. Sandödlor har påträffats i närområdet men inga permanenta bosättningar finns inom arbetsområdet. Sandödlan bör sannolikt inte påverkas av utbyggnaden av mötesspåret. Invasiva arter finns i området, fyra objekt berörs av utbyggnaden och kommer att tas om hand i samband med utbyggnaden. Utbyggnaden innebär visst markanspråk i riksintresse för naturvård. Anspråket är marginellt och bedöms inte påverka riksintressets bevarandeintentioner.		Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag".		
Höghöjdseffekter	Åtgärden leder till ett marginellt minskat flygresande därför blir utsläppen från flygflottan marginellt mindre.	-30 ton/år	0,76

Övriga effekter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Markanvändning	Utbyggnaden innebär att jordbruksmark och betesmark tas i anspråk, vilket är negativt ur ett hushållningsperspektiv. Arealen är dock liten och anspråket medför ingen fragmentering.		Försumbart

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	-1,33
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-15,17
Energianvändning (kwh/prognosår)	Ej beräknat
Godsflöde (tonkm/prognosår)	277819
Resande personbil (Mpkm/prognosår)	-2,05
Resande kollektivtrafik (Mpkm/prognosår)	5,89

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-evivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	
Prognosår (kton)	-0,04
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-2,65

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	2,53
---	------

* 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	886	3,0
Reinvestering per år	10	0,03
Drift och underhåll per år	0,68	0,0084

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)	Nuvärde	NUK*
Åtgärderna medför totalt sett kortare restider, framför allt i form av kortare åktid men även bytestider och väntetider beräknas bli kortare.	361 mnkr	> 1,87
Ökad robusthet och tillförlitlighet minskar risken för förseningar och restidsosäkerhet.	>	
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Restidsnyttor för personbil i yrkestrafik uppstår utan uppenbar orsak, men nyttorna är förhållandevis små. Godstågen på sträckan Kristianstad-Karlshamn beräknas få såväl körtidsvinster som minskade förseningar till följd av utbyggnaderna.	6,4 mnkr	0,03
-		
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Ökat resande med tåg medför ökade biljettintäkter men även ökade kostnader för mer järnvägstrafik.	54 mnkr	0,28
-		
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Ett ökat resande totalt sett medför ökade kostnader för trafikolyckor för persontrafiken men något mindre kostnader för trafiksäkerhet för godstransporter.	-5,8 mnkr	-0,03
-		
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Överflyttning från väg till järnväg beräknas medföra en liten minskning av luftföroreningar (kväveoxider, avgas- och slitagepartiklar) samt en liten minskning av bullerstörningarna. Nyttan är positiv men ger ett litet tillskott till utbyggnadens lönsamhet.	0,81 mnkr	0,00
Hälsa: Åtgärder för omhändertagande av dag- och dränvatten medför ökad reningseffekt, men effekten bedöms som försumbar. Kontrollprogram avseende PFAS-nivåer i grundvattnet ska genomföras.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Intrång i möjlig fornlämning, risk för skador på byggnader av kulturhistorisk betydelse. Biotopskyddad åkerholme tas bort. Sandödlar påträffats men bör sannolikt inte påverkas av utbyggnaden. Markanspråk i riksintresse för naturvård, dock litet och i utkanten av riksintresset.	≈ 0	
Klimat (höghöjdseffekter): Viss minskning av flygresor ger positiva (men små) effekter på utsläpp av klimatpåverkande gaser.	0,76 mnkr	0,00
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag".		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr
Utbyggnaden av mötesspår innebär ett mindre markanspråk, men ingen fragmentering av jordbruksmark.	≈ 0

Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
Överflyttning från vägtrafik till järnväg innebär minskade intäkter från vägtrafikskatt. Ökat resande och ökade godsmängder på tåg innebär ökade intäkter för staten i form av banavgifter och moms på biljettintäkter.	9,4 mnkr

Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-35 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	391 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	2,0

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	129 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	39 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	25 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	194 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	198 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	1,02
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Den samhällsekonomiska kalkylen visar ett tydligt positivt resultat och de ej monetärt värderade effekterna bedöms som försumbara. Samtliga genomförda känslighetsanalyser indikerar positiva resultat med god marginal.

Samkalk-versionen som har använts innebär ett litet beräkningsfel, vilket underskattar nyttorna något, men bedöms inte påverka slutsatserna.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Valet av beräkningsmodell är inte självklart, men bedöms rimlig. Modellen innehåller osäkerheter som kan ha inverkan på NUK/NNK, dessa bedöms vara marginella. Bansek kompletterar för vissa osäkerheter. Projektet är i ett skede där AKK bedöms hålla god kvalitet. Kvalitet på analysen bedöms vara god.

Ej beräknade effekter:

Merparten av de ej beräknade effekterna är små då utbyggnaden sker i direkt anslutning till befintlig järnväg och påverkan sker i miljöer som redan idag är påverkade av järnvägen och tågtrafiken. Åtgärderna innebär bättre förutsättningar att hantera störningar, restidsosäkerheten minskar.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden har kopplingar till SEB JSY1825 Hässleholm-Lund, två nya spår, SEB JSY202 Sydostlänken och till SEB JSOR2611 Attarp-Kristianstad, dubbelspår.

3 Fördelningsanalys

Beräknade nyttor kommer alla grupper till del, men i varierande grad. Störst nytta i förhållande till sin andel får kvinnor, ensamstående m barn, hushåll utan bil, personer utan körkort, låginkomsttagare, gymnasieungdomar, förvärvsarbetande i Blekinge län, främst i kommunerna Ronneby, Sölvesborg, Karlshamn och Karlskrona. Beräknade effekter är till 70 procent långväga resor. De kortväga, regionala effekterna gynnar arbetspendling och pendling till gymnasieskolor. Godstrafiken får tidsvinster som medför överflyttning från lastbil till tåg.

Vissa grupper (ensamstående med barn, hushåll utan bil, personer utan körkort och låginkomsttagare) drar en större nytta i förhållande till sin andel av antalet personer, dock inte nödvändigtvis den största nyttan i absoluta termer i respektive kategori. Åtgärderna gynnar Blekinge som län och bidrar till en större arbetsmarknadsregion generellt. Karlskrona som huvudort i länet och pendlingskommunerna Ronneby, Sölvesborg och Karlshamn är de kommuner som drar störst nytta av åtgärderna. Godstrafiken beräknas få såväl något kortare körtider som mindre förseningar, vilket medför en mindre överflyttning av godstransporter från lastbil till tåg. Bedömningarna är baserade på den fördelningsanalys som gjorts i Sampers/Samkalk, samt utifrån resultat från Bansek och den plan- och miljöbeskrivning som tagits fram för utbyggnaden av mötesspåret.

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

Kortare restider och minskad risk för förseningar bidrar till förbättrad tillgänglighet. Åtgärderna ökar förutsättningarna att utöka trafikeringen på Blekinge kustbana och att välja kollektivtrafik med tåg istället för buss eller att resa med bil.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Kortare körtid med godståg och minskade förseningar ger bättre förutsättningar för näringslivets tillgänglighet. Åtgärderna bidrar till en mindre överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärderna påverkar inte funktionshindrades tillgänglighet.

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

Åtgärderna påverkar inte barns möjlighet att använda transportsystemet.

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.

Trafiksäkerheten minskar till följd av viss utökning av trafikeringen på banan, delen Karlshamn-Karlskrona med 2 avgångar per dygn samt överflyttning av resenärer från personbil/buss till tåg. För godstransporter ökar trafiksäkerheten något till följd av överflyttningen från lastbil till tåg. Effekterna för persontrafiken överväger dock.

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

Trafikarbetet för vägtrafiken minskar något till följd av överflyttning av resenärer och gods till tåg. Den därav följande minskningen av drivmedelsförbrukningen tillsammans med den tekniska utvecklingen bidrar till minskade CO₂utsläpp. Åtgärden minskar flygresandet något, vilket innebär att utsläppen från flyg minskar marginellt.

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

Överflyttning från personbil/buss/lastbil till persontåg/godståg samt en successiv övergång till fossilfria bränslen bidrar till minskade utsläpp och därmed bättre luftkvalitet.

Buller och vibrationer

Endast en bostad berörs av åtgärderna. Bullernivåerna beräknas minska trots att utbyggnaden medför att järnvägen delvis kommer närmare berörd bostad till följd av tystare tåg, dvs ingen följd av själva utbyggnaden. Riktvärdet överskrids med 1 dB i utbyggnadsalternativet. Bansekberäkningarna visar på en generell minskning av bullerstörningarna till följd av överflyttningen av godstransporter från lastbil till järnväg.

Landskap

Utbyggnaden innebär ett mindre markintrång. En biotopskyddad åkerholme kommer att tas bort men kompensationsåtgärder vidtas för att återskapa liknande livsmiljöer. Sandödla har nyligen påträffats i närområdet, inventering har gjorts men är inte dokumenterad än. Inga bosättningar har hittats inom arbetsområdet varför påverkan sannolikt är försumbar. En möjlig fornlämning kommer att tas bort

men denna har inte bedömts vara skyddsvärd. Påverkan på landskapet bedöms totalt sett vara försumbar.

Vatten

Åtgärder för att ta hand om dag- och dränvatten kommer att vidtas vilket innebär att reningseffekten ökar, vilket medför en förbättring.

Material och kemiska produkter

Ej relevant för den aktuella utbyggnaden.

Förorenade områden och masshantering

Utbyggnaden berör inte förorenade områden. Ett överskott av schaktmassor som av tekniska skäl inte kan användas behöver fraktas från området för mötesspåret. Massor för underballast och förstärkningslager behöver fraktas till området. Transporterna kan innebära viss klimatpåverkan beroende på val av fordon och drivmedel.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och mål-synergier

Den positiva nyttoutgiftskvoten för funktionsmålet överstiger den negativa kvoten för hänsynsmålet med marginal. Med hänsyn till ej beräknade effekter bedöms relationen ändras endast marginellt. Konflikten mellan funktions- och hänsynsmål bedöms vara liten. Åtgärden medför kortare res-/transporttider och minskade förseningar, restidsosäkerheten minskar och förutsättningarna att köra fler tåg i framtiden ökar. Utbyggnaden av mötesspåret innebär dock visst intrång i natur- och kulturmiljön men medför också viss förbättring för bland annat vattenkvaliteten.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt. NUK indikerar att det finns konflikter mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	2,18
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	-0,02
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0,01309

Objektnummer: JSY1801, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Olsson Anna, IVsörv3, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-28

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Blekinge Kustbana, mötesspår och hastighetshöjning
Objekt-id	JSY1801
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Blekinge
Kommun	Ronneby
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Samrådshandling - Plan inför granskning
Typ av planläggning	Typfall 2 Ej betydande miljöpåverkan

Nuläge och brister

Blekinge kustbana är ett viktigt stråk i och med sin koppling till Södra stambanan med anslutning till Malmö- och Köpenhamnsregionen samt Stockholm. Restiderna på banan är långa i förhållande till avståndet på grund av att banan är mycket kurvig på stora delar av sträckan. Det är idag svårt att erbjuda attraktiva tidtabeller med kortare restider mot Malmöregionen.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Banlängd	Bräkne-Hoby-Ronneby, 17 km
Banstandard	Elektrifierat enkelspår med STH 160. Banan väster om Karlshamn har överlag relativt bra hastighetsstandard, ofta STH 160, medan det öster om Karlshamn till Karlskrona är långa sträckor med STH 80 och 60 på grund av kurvig bana och lutningar upp till 17 promille. Linjeklass D2 med STAX 22,5/6,4 (STAX/STVM).
Bantrafik	JA år 2045 (enligt Sampers): Karlskrona-Karlshamn: 38 persontåg/dygn och 0 godståg, Karlshamn-Sölvesborg: 50 persontåg/dygn och 9 godståg, Sölvesborg-Kristianstad: 62 persontåg/dygn och 7 godståg.
Banflöde	Ca 0,48-1,71 miljoner resenärer per år (öst respektive väst om Karlshamn) samt ca 2,8 miljoner ton gods per år, JA prognosår 2045.

Objektnummer: JSY1801, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Olsson Anna, IVsörv3, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-28



Samlad effektbedömning

Beskrivning av åtgärden

Följande åtgärder föreslås - ny mötesstation i Bredåkra, växelbyte för högre växelhastigheter i Bromölla, rälsförhöjning på sträckan Nättraby-Karlskrona, i Sölvesborg och i Kristianstad för att möjliggöra högre hastighet.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	Bräkne-Hoby-Kallinge 10 km, Kallinge-Ronneby 7 km
Banstandard	Linjeklass D2 med STAX 22,5/6,4 (STAX/STVM)
Bantrafik	UA år 2045 (enligt Sampers): Karlskrona-Karlshamn: 42 persontåg/dygn och 0 godståg, Karlshamn-Sölvesborg: 50 persontåg/dygn och 9 godståg, Sölvesborg-Kristianstad: 62 persontåg/dygn och 7 godståg.
Banflöde	Ca 0,58-1,75 miljoner resenärer per år (öst respektive väst om Karlshamn) samt ca 2,8 miljoner ton gods per år (liten ökning med 684 ton/år), i UA prognosår 2045.

Syfte och viktigaste effekt

Åtgärderna syftar till att minska restiderna samt att öka robustheten på banan och ge ett mer tillförlitligt järnvägssystem.

Det är idag 30-minuters persontrafik under för- och eftermiddagar på sträckan Kristianstad-Karlshamn. För en motsvarande utökning av 30-minuterstrafik genom hela länet till Karlskrona behövs fysiska investeringar på banan samt stödjande åtgärder som ökar förutsättningarna för ökad användning när 30-minuterstrafik införs.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-10-21	2023-1	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och	139	17	144	17

Objektnummer: JSY1801, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Olsson Anna, IVsörv3, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-28

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
		underlagskalkyl samt FKS)				

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	129

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad trafikberoende järnväg	Ökad trafikering medför ökade underhållskostnader för järnväg.	-17
Underhållskostnad trafikberoende järnväg	Ökade godsmängder på järnväg beräknas öka den trafikberoende underhållskostnaden kopplad till godstrafik.	-0,28
Underhållskostnad trafikberoende väg	Minskad trafikering på väg till följd av överflyttning till järnväg bidrar till minskade underhållskostnader för väg.	2,2
Underhållskostnad trafikberoende väg	Minskade godsmängder på väg beräknas minska den trafikberoende underhållskostnaden kopplad till godstrafik.	0,40
Underhållskostnad trafikberoende järnväg	Utbyggnaden innebär en utökad anläggningsmassa främst för mötesspåret i Bredåkra, vilket medför att kostnaderna för underhåll ökar.	-11

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Reinvesteringskostnad	Ökad anläggningsmassa medför ökade kostnader för reinvesteringar.	-7,0
Tillkommande investeringskostnad för signal i BCA	Tillkommande signalkostnad i UA, del av investeringskostnaden	-32

Planeringsläge

Samlad effektbedömning, SEB, tas fram inom åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2026-2037. Objektet ingår i nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 och samfinansieras med Länstransportplan för Blekinge 2022-2033. Objektet kom först in i Nationell plan för transportsystemet 2018-2029. För mötesspåret på Blekinge kustbana utgås, enligt Länsstyrelsen beslut 18 april 2022, från att utbyggnaden inte kommer att innebära betydande miljöpåverkan, därav kommer ingen miljökonsekvensbeskrivning att tas fram (typfall 2). Planläggningen för mötesspåret pågår, medan hastighetshöjande rälsförhöjning inte kräver någon planläggning.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2024-04-02
Avvikelse från prognos persontrafik	-
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 2024-04-02
Avvikelse från prognos godstrafik	-
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	-
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2030
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	2
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Sampers/Samkalk: 4 samt Bansek 2024.5
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-06-14

Namn	Tillväxttal
Väg Personbil (Pb) period 2045-2065, % per år	0,60
Kollektivtrafik period 2019-2045, % per år	1,5
Godstrafik på järnväg period t.o.m. 2045	0,97
Väg Personbil (Pb) period 2019-2045, % per år	0,70
Godstrafik på järnväg period fr.o.m. 2045	0,54
Väg Gods (Pby, Lbu, Lbs) period 2045-2065, % per år	0,60
Väg Gods (Pby, Lbu, Lbs) period 2019-2045, % per år	0,70
Kollektivtrafik period 2045-2065, % per år	1,4

Kommentar: Datum för samhällsekonomisk kalkyl: 2024-06-14 Sampers/Samkalk, 2024-09-03 Bansek.

Objektnummer: JSY1801, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Olsson Anna, IVsörv3, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-28



Samlad effektbedömning

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

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
129 mnkr	64 mnkr	391 mnkr	198 mnkr	1,02

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	168	64	384	151	0,65
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	129	65	527	333	1,71
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	129	66	297	102	0,52
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	129	64	418	225	1,16
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	129	64	390	196	1,01
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	129	64	393	199	1,03
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	129	64	392	199	1,03
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	129	64	392	198	1,02
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	129	64	391	198	1,02

Kommentar:

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		
Känslighetsanalys för åtgärdens effekter som del i trafiksystemet		

Kommentar: Åtgärden har kopplingar till SEB JSY1825 Hässleholm-Lund, två nya spår, SEB JSY202 Sydostlänken och till SEB JSOR2611 Attarp-Kristianstad, dubbelspår.

Objektnummer: JSY1801, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Olsson Anna, IVsörv3, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-28

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
ArbetsPM beräknade effekter Bansek	ArbetsPM avseende förutsättningar och resultat för Bansekberäkningar
ArbetsPM beräknade effekter Sampers/Samkalk	ArbetsPM avseende förutsättningar för Sampersberäkningar samt resultat av Samkalkberäkningar.
Arbets-PM ej beräknade effekter	Bedömning av ej beräknade effekter.
Bansek	Bansek för BKB mötesspår mm
Fördelningsanalys från Sampers/Samkalk.	Fördelningsanalys från Sampers/Samkalk underlag för fördelningsanalys i SEB.
Kapacitetscenters effektbedömning av planerad utbyggnad.	Kapacitetscenters effektbedömning av planerad utbyggnad.
Klimatkalkyl SEB- bilaga.	Klimatkalkyl med indata och resultat
Resultatfil Sampers/Samkalk	SEK-importkälla känslighetsanalys +20%
Resultatfil Sampers/Samkalk	SEK-importkälla huvudanalys
Resultatfil Sampers/Samkalk	SEK-importkälla känslighetsanalys tidsvärde
Resultatfil Sampers/Samkalk	SEK-importkälla känslighetsanalys -20%
Sampers/Samkalk	Underlagsfiler från Sampers/Samkalk.

Objektnummer: JSY1801, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Olsson Anna, IVsörv3, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-28



Samlad effektbedömning

Sampers/Samkalk Underlagsfiler från Sampers/Samkalk.

Sampers/Samkalk Underlagsfiler från Sampers/Samkalk.

Sampers/Samkalk Underlagsfiler från Sampers/Samkalk.

Sampers/Samkalk Underlagsfiler från Sampers/Samkalk.

Tillkommande Tillkommande investeringskostnad i UA, del av investeringskostnaden
investeringskostnad
för signal i BCA

Referens 1 Granskningshandling Blekinge kustbana, Bredåkra-Kallinge, nytt mötesspår, Plan- och
miljöbeskrivning, 2024-01-11.

Referens 2 SEB godkänd 2023-01-19, SEB IDnr: af236beb-bef6-46f0-bab7-378fe5bf8f4f

SEB Id för denna SEB: 99aa9e84-859a-4091-8301-31413b2acfac

Objektnummer: JSY1801, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Olsson Anna, IVsörv3, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-28



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-05-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Olsson Anna, IVsörv3

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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