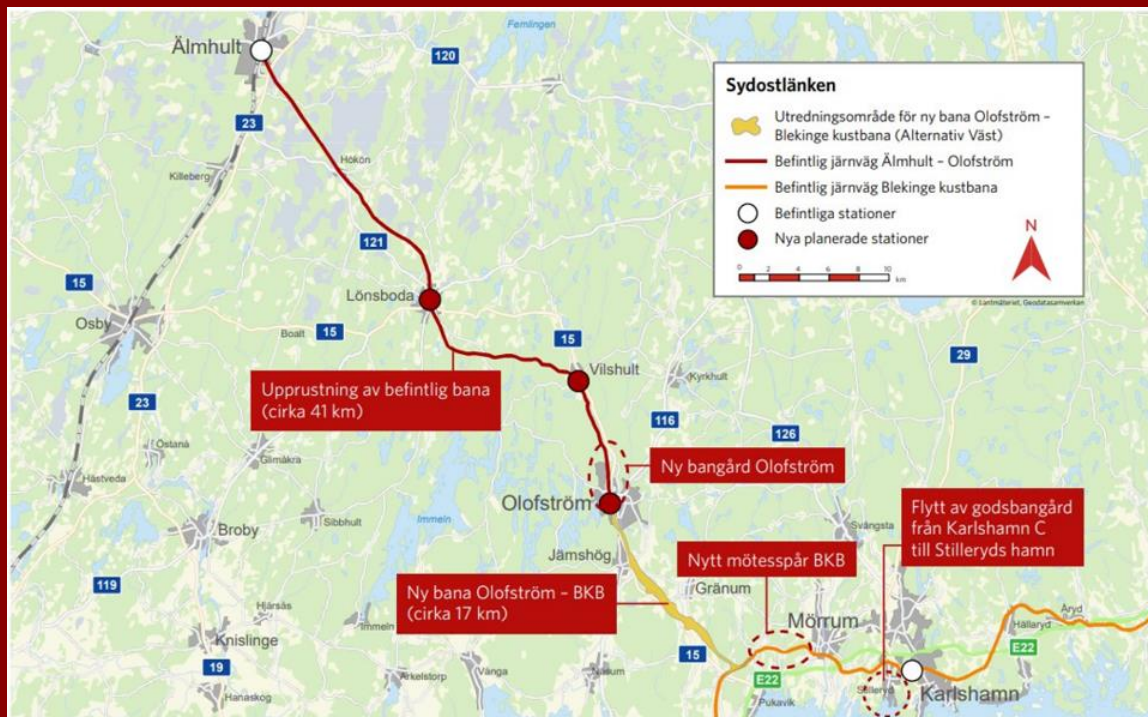


# Samlad effektbedömning

Sydostlänken (Älmhult-Olofström-Karlshamn), elektrifiering och ny bana, JSY202



Objektnummer: JSY202, Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Thórisson Chris, PRp1, 0771-921 921  
Skede: Samrådshandling - Plan inför val av lokaliseringsalternativ  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-05-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Thórisson Chris, PRp1

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

# 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):

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

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:

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

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 ( $-0,1 < \text{NNK} < 0,1$ )
- \* 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:

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

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  $\text{NUK} = \text{NNK} + 1$ .

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 och Kronoberg län och berör Älmhult, Osby, Olofström, Karlshamn kommun.

## Nuläge och brister

Avsaknad av järnväg mellan Olofström och Blekinge kustbana utgör en brist i järnvägssystemet. Stråket mellan Södra stambanan (Älmhult), Olofström och Blekinge kustbana (Karlshamn) har stor betydelse för näringslivet och förutsättningarna för transporter på järnväg, inte minst kopplat till Karlshamns hamn. Befintlig bana mellan Älmhult och Olofström har omfattande godstrafik men saknar elektrifiering och har låg standard med bristande mötesmöjligheter.

## Beskrivning av åtgärden

Upprustning och elektrifiering av befintlig bana mellan Älmhult och Olofström samt byggnation av ny bana mellan Olofström och Blekinge kustbana (alt. Väst). Fyra nya mötesstationer mellan Älmhult och Karlshamn samt ombyggnation av Olofström och Karlshamns bangårdar utifrån trafikala krav. Anpassning av stationer för persontrafik i berörda orter. Bullerskyddsåtgärder tillkommer utmed hela banan.

## Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet är både att förbättra förutsättningarna för godstrafik på befintlig bana och att möjliggöra en utökad godstrafik på järnväg via Blekinges hamnar och möjliggöra för persontrafik i timmestrafik.

## Investeringskostnad

Kostnaden är 7094 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              | -5337 mnkr     |
| Nettonuvärdeskvot (NNK)   | -0,72          |
| Ej beräknade effekter     | Förbättring    |
| Slutligt bedömd lönsamhet | Robust olönsam |

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](http://www.trafikverket.se/sampers).

### Fördelningsanalys

De största godsnyttorna tillfaller nationell godstrafik, och specifikt färdiga industriprodukter (största nytta). Avseende län tillfaller nyttorna framförallt Blekinge och Kronoberg. De största restidsnyttorna tillfaller regionala arbetsresenärer med tåg och de näst största restidsnyttorna nationella tjänsteresenärer med tåg. Nära 60 procent av restidsnyttorna från regionala resor tillfaller Blekinge län. Avseende åldersgrupp tillfaller de största nyttorna vuxna, då det är denna grupp som generellt arbetspendlar. Åtgärderna bedöms inte gynna något kön över ett annat.

### Funktionsmål och hänsynsmål

Kortare transporter och elektrifiering minskar godstransportkostnaderna. Barriäreffekter och intrång i landskapet ökar.

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

### Planeringsläge

Objektet ingår i Nationell plan för transportsystemet 2022-2033 och ny Samlad effektbedömning tas fram inom ramen för åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2026–2037. En järnvägsutredning med miljökonsekvensbeskrivning för sträckan Olofström-Älmhult togs fram 2013. På grund av ändrad lagstiftning kompletteras de tidigare studierna. Aktuellt planeringsläge för Sydostlänkens olika delar (november 2024): • Älmhult-Olofström – Skede samrådsunderlag pågår. • Olofströms bangård - Skede samrådshandling pågår. • Olofström-Blekinge kustbana – Skede samrådshandling efter val av lokalisering utredning pågår. • Mötespår Kråketorp – Skede samrådsunderlag pågår. • Karlshamns C – Funktionsutredning klar, AKJ (anläggnings specifika krav järnväg) pågår. Triangelspåret i Älmhult har utgått enligt regeringsbeslut LI2024/01304 daterat 2024-07-04.

# 1 Effekter och indikatorer

## 1.1 Effekter

### Personresor

| Effekt                            | Beskrivning                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Effekt 2045   | Nuvärde (mnkr) /Bedömning |
|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------------------|
| Förseningstid tåg                 | Minskad förseningstid för resenärer på Södra stambanan på grund av att antalet korsande tågvägar minskar när godstågen från Olofström inte längre behöver byta lok i Älmhult.                                                                                                                                                                          | 1,7 mnkr/år   | 45                        |
| Reskostnad personbil, regionalt   | Marginell ökning av kostnader för personbil, regionalt                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 0 mnkr/år     | -0,17                     |
| Restid                            | Åtgärden innefattar stängning av 28 plankorsningar och uppsamling av lokalvägar längs med banan till nya planskilda överfarter. Detta bidrar till längre restider för lokalbefolkningen längs med banan (bil, gång, cykel). Omfattningen av antalet slopade plankorsningar gör det sannolikt att åtgärden kan överstiga 1% av utgifterna för åtgärden. |               | Försämring                |
| Restid kollektivtrafik, regionalt | Genom att en ny linje tillkommer minskar restiden i kollektivtrafiken.                                                                                                                                                                                                                                                                                 | -151 kptim/år | 499                       |
| Restid personbil, regionalt       | Restiden minskar för personbilsresor på grund av överflyttning till kollektivtrafik                                                                                                                                                                                                                                                                    | -11 kptim/år  | 37                        |
| Restid tåg                        | Minskning av korsande tågvägar i och med att godstågen från Olofström inte längre behöver byta lok i Älmhult. Nyttorna tillfaller resenärer på Södra stambanan.                                                                                                                                                                                        | 18 mnkr/år    | 453                       |
| Restid tåg, långväga              | Kortare restid för lokal tågtrafik ger kortare restid för långväga resor med tåg för resenärer som byter.                                                                                                                                                                                                                                              | -94 kptim/år  | 359                       |

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

| Effekt                          | Beskrivning          | Effekt 2045 | Nuvärde (mnkr) /Bedömning |
|---------------------------------|----------------------|-------------|---------------------------|
| Vägavgifter/vägs katt personbil | Marginell förändring | 0 mnkr/år   | 0,20                      |

## Godstransporter

| Effekt                           | Beskrivning                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Effekt 2045   | Nuvärde (mnkr) /Bedömning |
|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------------------|
| Förseningar                      | På bangårdarna i Olofström och Karlshamn blir det möjligt att mötas för två långa godståg. Åtgärden minskar förseningar vid trafikstörning genom ny omledningsväg. Idag måste godstransporter omledas via Kust-till-kustbanan och Blekinge kustbana vid störningar på Södra stambanan.                                                                                                     |               | Förbättring               |
| Förseningstid godståg            | Fem nya mötesstationer minskar förseningar (plus marginell minskning av förseningar för godståg pga färre korsande tågvägar)                                                                                                                                                                                                                                                               | 11 mnkr/år    | 254                       |
| Reskostnad personbil yrkestrafik | Marginell ökning av reskostnad för yrkestrafik med personbil                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 0 mnkr/år     | -0,44                     |
| Restid personbil yrkestrafik     | Marginell minskning av restid för personbil i yrkestrafik när trängseln på vägnätet minskat på grund av överflyttning till järnvägstrafik.                                                                                                                                                                                                                                                 | -1,1 kptim/år | 9,0                       |
| Transportkostnad                 | Utöver godsvolymer i basprognosen finns det potential till överflyttning av gods från lastbil till järnväg. Handkalkylen för den åtgärdsspecifika känslighetsanalysen visar på en nytta för godstrafiken på nära 2 miljarder under kalkylperioden. Beroende på hur godstrafiken sker i det övriga järnvägsnätet finns dock risk för att överflyttning sker på bekostnad av persontrafiken. |               | Förbättring               |

| Effekt             | Beskrivning                                                                                                                                                                                            | Effekt 2045 | Nuvärde (mnkr) /Bedömning |
|--------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------------------------|
| Transportkostnad   | Den potentiella vagnvikten mellan Olofström och Älmhult kan ökas från 950 ton till 1500 ton när diesellok kan ersättas med ellok.                                                                      |             | Förbättring               |
| Transportkostnader | Minskade transportkostnader på grund av kortare transporter, elektrifiering av befintlig sträcka och minskat antal korsande tågvägar                                                                   | 55 mnkr/år  | 1211                      |
| Transporttid       | Minskad transporttid för järnvägstransporter pga kortare sträcka, inget behov av lokbyte och färre korsande tågvägar i och med att godstågen från Olofström inte längre behöver byta lok i Älmhult.    | 7,3 mnkr/år | 161                       |
| Transporttid       | Elektrifieringen av godsbangårdarna i Olofström och Karlshamn innebär en effektivare godshantering med färre växlingsrörelser, vilket ger en förbättring jämfört med JA genom en kortare transporttid. |             | Förbättring               |

### Persontransportföretag

| Effekt                | Beskrivning                                                                                                                                                                      | Effekt 2045   | Nuvärde (mnkr)/ Bedömning |
|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------------------|
| Banavgifter persontåg | Ökning av persontrafik på Södra stambanan ger ökade utgifter för banavgifter                                                                                                     | -0,30 mnkr/år | -6,3                      |
| Banavgifter persontåg | Ny persontrafik innebär ökade utgifter för banavgifter                                                                                                                           | 4,8 mnkr/år   | -102                      |
| Biljettintäkter       | Nya resenärer i regionaltågstrafiken genererar biljettintäkter för persontransportföretag.                                                                                       | 31 mnkr/år    | 728                       |
| Biljettintäkter       | Nya resenärer (företrädesvis långväga resor) ger ökade biljettintäkter i och med minskad restid och förseningstid på Södra stambanan på grund av minskning av korsande tågvägar. | 19 mnkr/år    | 456                       |

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

| Effekt                           | Beskrivning                                                                                 | Effekt 2045  | Nuvärde (mnkr)/ Bedömning |
|----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|---------------------------|
| Fordonskostnader kollektivtrafik | Driftskostnader för kollektivtrafiken ökar när det tillkommer en ny linje.                  | 33 mnkr/år   | -723                      |
| Fordonskostnader persontåg       | Driftskostnader för trafiken minskar på Södra stambanan på grund av färre korsande tågvägar | 0,70 mnkr/år | 33                        |
| Moms på biljettintäkter          | Biljettintäkter i kollektivtrafiken ger momsintäkter                                        | 1,7 mnkr/år  | -41                       |
| Moms på biljettintäkter          | Biljettintäkter ger momsintäkter för staten                                                 | -1,1 mnkr/år | -26                       |
| Omkostnader                      | Ökade kostnader för bland annat biljetthantering på grund av fler resenärer.                | -1,2 mnkr/år | -27                       |

## Trafiksäkerhet

| Effekt                                 | Beskrivning                                                                                                                                                                                                                | Effekt 2045  | Nuvärde (mnkr)/ Bedömning |
|----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|---------------------------|
| Trafiksäkerhet                         | Ny planskildhet byggs i Älmhult vid korsningen med Riksväg 23, vilket förbättrar trafiksäkerheten (har ej kunnat beräknas i Bansek). Trafiksäkerhetseffekter av slopade plankorsningar har heller inte beräknats i Bansek. |              | Förbättring               |
| Trafiksäkerhet plankorsning (beräknat) | Ökad skyddsnivå vid 11 plankorsningar på sträckan Älmhult-Olofström förbättrar trafiksäkerheten.                                                                                                                           | 0,57 mnkr/år | 13                        |
| Trafiksäkerhet totalt (beräknat)       | Trafiksäkerheten förbättras genom att en del av de nya tågresaerna innebär överflyttning från bil.                                                                                                                         | 0,10 mnkr/år | 1,4                       |
| Trafiksäkerhet totalt (beräknat)       | Minskat trafikarbete med personbil innebär förbättrad trafiksäkerhet, samtidigt som                                                                                                                                        | -2,3 mnkr/år | -53                       |

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

| Effekt                           | Beskrivning                                                                                                                                                                       | Effekt 2045 | Nuvärde (mnkr)/<br>Bedömning |
|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|------------------------------|
|                                  | utökad persontrafik på järnväg ger negativa trafiksäkerhetseffekter. Nettoförändringen är ökade kostnader för trafikolyckor.                                                      |             |                              |
| Trafiksäkerhet totalt (beräknat) | Trafiksäkerheten förbättras genom kortare transportväg för gods på järnväg och viss minskning av lastbilskilometerar på grund av överflyttning av gods från lastbil till järnväg. | 4,4 mnkr/år | 105                          |

## Hälsa

| Effekt         | Beskrivning                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Effekt 2045    | Nuvärde (mnkr)/<br>Bedömning |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|------------------------------|
| Avgaspartiklar | Elektrifiering av järnvägen på sträckan Älmhult-Olofström minskar utsläppen av avgaspartiklar.                                                                                                                                                                                                                                              | -0,10 ton/år   | 2,2                          |
| Avgaspartiklar | Trafikarbetet med personbil minskar något genom att en del nya tågresenärer på Södra stambanan flyttat över från bil.                                                                                                                                                                                                                       | -0,0006 ton/år | 0,41                         |
| Buller         | Minskat buller eftersom transportsträckan för gods på järnväg minskar.                                                                                                                                                                                                                                                                      | 2,7 mnkr/år    | 70                           |
| Buller         | Minskning av buller på grund av att nya tågresenärer flyttar från personbil till tåg när det blir färre korsande tågvägar                                                                                                                                                                                                                   | 0,05 mnkr/år   | 1,5                          |
| Buller         | Både sämre och bättre, därav försumbart. På sträckan Älmhult-Olofström minskar bullernivån pga. elektrifiering, men ökar pga. ökad trafikering. På ny sträckning Olofström-Skörsemo ökar bullernivån. Bullerskydd tillkommer utmed hela sträckan för att klara bullerkrav, vilket kommer att minska störningen. Utmed Blekinge kustbana och |                | Försumbart                   |

| Effekt           | Beskrivning                                                                                                                                              | Effekt 2045  | Nuvärde (mnkr)/ Bedömning |
|------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|---------------------------|
|                  | Skånebanan minskar bullernivån pga färre godståg.                                                                                                        |              |                           |
| Kväveoxider      | Viss minskning av kväveoxider när nya tågresenärer flyttar från personbil när res- och förseningstid pga korsande tågvägar minskar.                      | -0,30 ton/år | 0,20                      |
| Kväveoxider      | Minskade utsläpp av kväveoxider genom elektrifiering av sträckan Olofström-Älmhult, vilket minskar kostnaden för hälsoeffekter av lokala luftförorening. | -13 ton/år   | 7,0                       |
| Kväveoxider      | Minskade utsläpp av kväveoxider från vägtrafik med personbil                                                                                             | -0,92 ton/år | 0,14                      |
| Slitagepartiklar | Trafikarbetet med personbil minskar vilket minskar uppkomsten av slitagepartiklar.                                                                       | -0,57 ton/år | 1,9                       |
| Slitagepartiklar | Minskning av slitagepartiklar på grund av att nya tågresenärer flyttar från personbil till tåg när det blir färre korsande tågvägar.                     | -0,60 ton/år | 9,7                       |
| Slitagepartiklar | Överflyttning från väg till järnväg och kortare transportväg för järnväg minskar uppkomsten av slitagepartiklar                                          | -4,0 ton/år  | 47                        |

## Natur- och kulturmiljö

| Effekt              | Beskrivning                                                                                                                            | Effekt 2045 | Nuvärde (mnkr)/ Bedömning |
|---------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------------------------|
| Intrång - människor | Barriäreffekt av järnväg i ny sträckning. Eftersom järnvägen tillkommer i närhet till väg 15 förstärks den befintliga barriäreffekten. |             | Försämring                |
| Intrång - människor | Luftledningar i befintlig sträckning ger visuell påverkan. Påverkan bedöms understiga 1% av kostnaden.                                 |             | Försumbart                |

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

| Effekt                   | Beskrivning                                                                                                     | Effekt 2045 | Nuvärde (mnkr)/<br>Bedömning |
|--------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|------------------------------|
| Växt- och djurlivseffekt | Ny mark behöver tas i anspråk för järnväg i ny sträckning, vilket blir en fysisk barriär för växt- och djurliv. |             | Försämring                   |

## Klimat

| Effekt                  | Beskrivning                                                                                                                                                                                      | Effekt 2045 | Nuvärde (mnkr)/<br>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        | Transportarbete med långväga flygresor minskar med 0,96 pkm/år vilket minskar utsläpp på hög höjd.                                                                                               | -120 ton/år | 3,0                          |

## Övriga effekter

| Effekt       | Beskrivning                                                                                                                                                                                                                                                           | Effekt 2045 | Nuvärde (mnkr)/<br>Bedömning |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|------------------------------|
| Övrig effekt | Nybyggnation av godsbangårdarna i Olofström och Karlshamn ger en förbättrad arbetsmiljö. Bättre arbetsmiljö uppkommer genom elektrifiering (inga lokbyten=färre växlingsrörelser), gångbanor och belysning enligt modernt regelverk och elektriskt omläggbara växlar. |             | Förbättring                  |

## 1.2 Kompletterande indikatorer

### Förändring på grund av åtgärden

| Indikator                                     | Beräknat alt. Bedömt |
|-----------------------------------------------|----------------------|
| Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår) | -8,78                |
| Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)   | -6450,16             |
| Energianvändning (kwh/prognosår)              | Ej beräknat          |
| Godsflöde (tonkm/prognosår)                   | Ej beräknat          |
| Resande personbil (Mpkkm/prognosår)           | -14,11               |
| Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)     | 32,46                |

## 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)                           | -8,22                |
| Prognosår (kton)                         | -3,60                |
| Ackumulerat under kalkylperioden (kton)* | -186,99              |

|                                                                               |        |
|-------------------------------------------------------------------------------|--------|
| Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr) | 408,32 |
|-------------------------------------------------------------------------------|--------|

\* 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<br>ton CO2-ekvivalenter | Energianvändning GWh |
|----------------------------|------------------------------------------|----------------------|
| Byggskede totalt           | 111537                                   | 333                  |
| Reinvestering per år       | 748                                      | 2,4                  |
| Drift och underhåll per år | 39                                       | 2,0                  |

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)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Nuvärde   | NUK*   |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|--------|
| Förbättring för resenärer eftersom ny tåglinje kan trafikera sträckan Karlshamn-Älmhult. Därutöver en förbättring för resenärer på Södra stambanan på grund av minskning av korsande tågvägar.                                                                                                                                                                                                       | 1393 mnkr | < 0,19 |
| Försämring sker på grund av slopning av 28 plankorsningar vilket bidrar till längre restider för lokalbefolkningen längs med banan (bil, gång, cykel). Bedömningen är att omfattningen kan överstiga 1% av åtgärdens utgifter.                                                                                                                                                                       | <         |        |
| Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Nuvärde   | NUK*   |
| Förbättring för godstransporter med järnväg.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 1635 mnkr | > 0,22 |
| Åtgärden minskar förseningar vid trafikstörning genom att det tillkommer en ny omledningsväg. Nybyggnation och elektrifiering av bangårdarna i Olofström och Karlshamn ger effektivare godshantering. Därutöver finns potential till överflyttning av gods till järnväg.                                                                                                                             | >         |        |
| Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Nuvärde   | NUK*   |
| Ny spårbunden kollekttrafik ger ökade kostnader som inte täcks av de ökade biljettintäkterna. Minskningen av antalet korsande tågvägar ger tidsvinster som minskar driftskostnaderna och ökar biljettintäkterna. Nettoeffekten är positiv.                                                                                                                                                           | 292 mnkr  | 0,04   |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |           |        |
| Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Nuvärde   | NUK*   |
| Trafiksäkerheten förbättras genom ökad skyddsnivå vid kvarvarande plankorsningar och minskat trafikarbete med personbil samtidigt som trafiksäkerheten för järnväg på grund av ny regionalstågslinje försämrar. Nettoeffekten är en förbättring av trafiksäkerheten.                                                                                                                                 | 67 mnkr   | > 0,01 |
| Ny planskildhet byggs i Älmhult vid korsningen med Riksväg 23 och trafiksäkerhetseffekter av slopade plankorsningar (har ej kunnat beräknas i Bansek).                                                                                                                                                                                                                                               | >         |        |
| Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Nuvärde   | NUK*   |
| Hälsa: Minskade utsläpp av lokala luftföroreningar från dieseltåg och personbilar ger en förbättring av luftkvaliteten. Även uppkomsten av slitagepartiklar minskar.                                                                                                                                                                                                                                 | 140 mnkr  | 0,02   |
| Hälsa: Både sämre och bättre, därav försumbart. På sträckan Älmhult-Olofström minskar bullernivån pga. elektrifiering, men ökar pga. ökad trafikering. På ny sträckning Olofström-Skörsemo ökar bullernivån. Bullerskydd tillkommer utmed hela sträckan för att klara bullerkrav, vilket kommer att minska störningen. Utmed Blekinge kustbana och Skånebanan minskar bullernivån pga färre godståg. | ≈ 0       |        |
| Natur- och Kulturmiljö: Barriäreffekt för människor samt växt- och djurliv där ny järnväg dras. Luftledning ger visuell påverkan där banan elektrifieras.                                                                                                                                                                                                                                            | <         |        |
| Klimat (höghöjdseffekter): Minskade utsläpp på hög höjd från flygresor.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 3,0 mnkr  | 0,00   |

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

| Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Nuvärde | NUK* |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|------|
| Klimat (övrigt): Värdet av förändrade koldioxidutsläpp på grund av överflyttning av personer och gods från väg till järnväg samt elektrifiering av godståg på sträckan Älmhult-Olofström ingår i nuvärdena och bedömningarna. Utöver transportrelaterade utsläpp förväntas åtgärden innebära en förbättring på grund av elektrifiering av utrustning på de ombyggda bangårdarna i Olofström och Karlshamn. |         |      |

| Övriga effekter                                                                                                                                                                                                                                                       | Nuvärde |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
|                                                                                                                                                                                                                                                                       | mnkr    |
| Nybyggnation av godsbangårdarna i Olofström och Karlshamn ger en förbättrad arbetsmiljö. Bättre arbetsmiljö uppkommer genom elektrifiering (inga lokbyten=färre växlingsrörelser), gångbanor och belysning enligt modernt regelverk och elektriskt omläggbara växlar. | >       |

| Skatte- och avgiftsintäkter                                                                | Nuvärde |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Intäktsökningen från banavgifterna är större än summan av minskade skatter från vägtrafik. | 10 mnkr |

| Skattefinansieringskostnad                                                                                                                                       | Nuvärde    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona. | -1454 mnkr |

| Sammanfattning                                 |           |
|------------------------------------------------|-----------|
| Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden | 2086 mnkr |
| Total nyttoutgiftskvot, NUK*                   | 0,3       |

\*nyttor/utgifter

## 2.2 Samhällsekonomiska utgifter

| Utgifter                                        | Nuvärde          |
|-------------------------------------------------|------------------|
| Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad. | 6233 mnkr        |
| Reinvesteringskostnad, beräknad                 | 937 mnkr         |
| Reinvesteringskostnad, ej beräknad              | ≈ 0              |
| Drift- och underhållskostnad, beräknad          | 253 mnkr         |
| Drift- och underhållskostnad, ej beräknad       |                  |
| <b>Totala utgifter</b>                          | <b>7423 mnkr</b> |

## 2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

|                   |            |
|-------------------|------------|
| Nettonuvärde, NNV | -5337 mnkr |
|-------------------|------------|

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

|                                                     |                |
|-----------------------------------------------------|----------------|
| Nettonuvärdeskvot, NNK                              | -0,72          |
| Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter       | Förbättring    |
| Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet | Robust olönsam |

## 2.4 Samhällsekonomisk bedömning

### Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden har bedömts som robust olönsam, vilket baseras på att åtgärden är olönsam i huvudanalys och har  $NNK < -0,1$  i samtliga obligatoriska känslighetsanalyser. För fånga överflyttning av gods har en åtgärdspecifik känslighetsanalys genomförts. Även den har  $NNK < -0,1$ .

### Kvalitetsbedömning

#### Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Kalkylerna bedöms hålla hög kvalitet då använda kalkylverktyg utvecklats för järnvägsåtgärder. Genom detta säkerställs att korrekta ASEK-värden nyttjas och är jämförbara med andra kalkyler upprättade enligt ASEK:s riktlinjer och rekommendationer. Godsöverflyttning saknas dock, se känslighetsanalys.

#### Ej beräknade effekter:

Bland ej beräknade effekter finns betydande förbättringar (exv. möjligöverflyttning av gods, slopande av plankorsningar, effektivare godshantering och bättre arbetsmiljö), vilka tillsammans ger nytta på minst 10% av utgifterna. Samtidigt uppkommer svårvärderbara intrångseffekter på grund av ny bana.

#### Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Sydostlänken JSY202 kopplar till JSY1820 Triangelspår Alvesta och JSY1822 Älmhult bangård och SEB för delen Älmhult-Olofström elektrifiering och upprustning och förbigångsspår på Södra stambanan.

## 3 Fördelningsanalys

De största godsnyttorna tillfaller nationell godstrafik, och specifikt färdiga industriprodukter (största nytta). Avseende län tillfaller nyttorna framförallt Blekinge och Kronoberg. De största restidsnyttorna tillfaller regionala arbetsresenärer med tåg och de näst största restidsnyttorna nationella tjänsteresenärer med tåg. Nära 60 procent av restidsnyttorna från regionala resor tillfaller Blekinge län. Avseende åldersgrupp tillfaller de största nyttorna vuxna, då det är denna grupp som generellt arbetspendlar. Åtgärderna bedöms inte gynna något kön över ett annat.

Utbredningen av buller påverkas av åtgärden. Nyttorna av minskat buller tillfaller boende utmed Blekinge kustbana och Skånebanan där färre godståg trafikerar med Sydostlänken. Ökad trafikering påverkar bullernivåerna för boende utmed Sydostlänken. Bullerskydd tillkommer utmed hela sträckan för att klara bullerkrav, vilket kommer att minska störningen.

Generella fördelningsaspekter beskrivs i dokumentet Generella fördelningseffekter av åtgärder i transportsystemet på [www.trafikverket.se](http://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**

Åtgärden möjliggör kollektivtrafikupplägg med tåg, vilket är positivt för kollektivtrafiknätets användbarhet och förbättrar medborgarnas förutsättningar för att välja kollektivtrafik. Genom att åtgärden innefattar stängning av plankorsningar och uppsamling av lokalvägar längs med banan till nya planskilda överfarter bidrar det till längre restider för lokalbefolkningen längs med banan (bil, gång, cykel).

#### **Näringslivets tillgänglighet**

##### **Stärkt internationell konkurrenskraft**

Åtgärden binder ihop Blekinge kustbana med Södra stambanan och det tillkommer fem nya mötesstationer mellan Älmhult och Karlshamn samt ombyggnation av Olofström och Karlshamns bangårdar, vilket bidrar till effektivare godshantering och till ökad kapacitet som innebär minskad risk för förseningar vilket ökar tillförlitligheten.

#### **Funktionshinderades tillgänglighet**

Åtgärden möjliggör kollektivtrafikupplägg med tåg, vilket är positivt för kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshinderade.

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

Ökad säkerhet vid plankorsningar förbättrar barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet.

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

Läs om trafikverkets jämställdhetsarbete på [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se) samt läs om fördelningseffekter på [www.trafikverket.se/seb](http://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.**

Ökad säkerhet vid kvarvarande plankorsningar förbättrar trafiksäkerheten.

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

Överflyttning av resenärer och gods från väg till järnväg bidrar till minskade utsläpp av växthusgaser. Viss minskning sker också av flygandet vilket minskar höghöjdseffekterna.

**Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål 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***

Minskade utsläpp av lokala luftföroreningar från vägtrafik och dieseltåg förbättrar luftkvaliteten.

### ***Buller och vibrationer***

Buller och vibrationer från godståg fördelas om eftersom Sydostlänken innebär en ny väg för godstrafiken. Trafikeringen med godståg och persontåg ökar på Sydostlänken. Bullerskydd tillkommer för att klara bullerkrav.

### ***Landskap***

Ny järnväg innebär intrång i landskapet, vilket innebär barriärer för såväl människor som växt- och djurliv.

### ***Vatten***

Där ny järnväg byggs kan det finnas risk för påverkan på vatten.

### ***Material och kemiska produkter***

Underlag saknas

### ***Förorenade områden och masshantering***

Underlag saknas

## 4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Kortare transporter och elektrifiering minskar godstransportkostnaderna. Barriäreffekter och intrång i landskapet ökar.

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

| Mål                                                                  | NUK     |
|----------------------------------------------------------------------|---------|
| Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm) | >0,45   |
| Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)   | 0,03    |
| Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)           | 0,05501 |

## Fördjupat underlag

# Fördjupad beskrivning

## Beskrivning av åtgärden

|                     |                                                                        |
|---------------------|------------------------------------------------------------------------|
| Åtgärdsnamn         | Sydostlänken (Älmhult-Olofström-Karlshamn), elektrifiering och ny bana |
| Objekt-id           | JSY202                                                                 |
| Ärendenummer        | TRV 2024/35446                                                         |
| Län                 | Blekinge och Kronoberg                                                 |
| Kommun              | Älmhult, Osby, Olofström, Karlshamn                                    |
| Trafikverksregion   | Södra regionen                                                         |
| Trafikslag          | Järnväg                                                                |
| Skede               | Samrådshandling - Plan inför val av lokaliseringsalternativ            |
| Typ av planläggning | Varierande (se Planeringsläge)                                         |

## Nuläge och brister

Avsaknad av järnväg mellan Olofström och Blekinge kustbana utgör en brist i järnvägssystemet. Stråket mellan Södra stambanan (Älmhult), Olofström och Blekinge kustbana (Karlshamn) har stor betydelse för näringslivet och förutsättningarna för transporter på järnväg, inte minst kopplat till Karlshamns hamn. Befintlig bana mellan Älmhult och Olofström har omfattande godstrafik men saknar elektrifiering och har låg standard med bristande mötesmöjligheter.

På befintlig bana mellan Älmhult och Olofström är dessutom hastigheten låg och den har flertalet plankorsningar. Stråket är en viktig del i en hållbar utveckling av regionen och bidrar till ett ökat hållbart handelsutbyte, även internationellt.

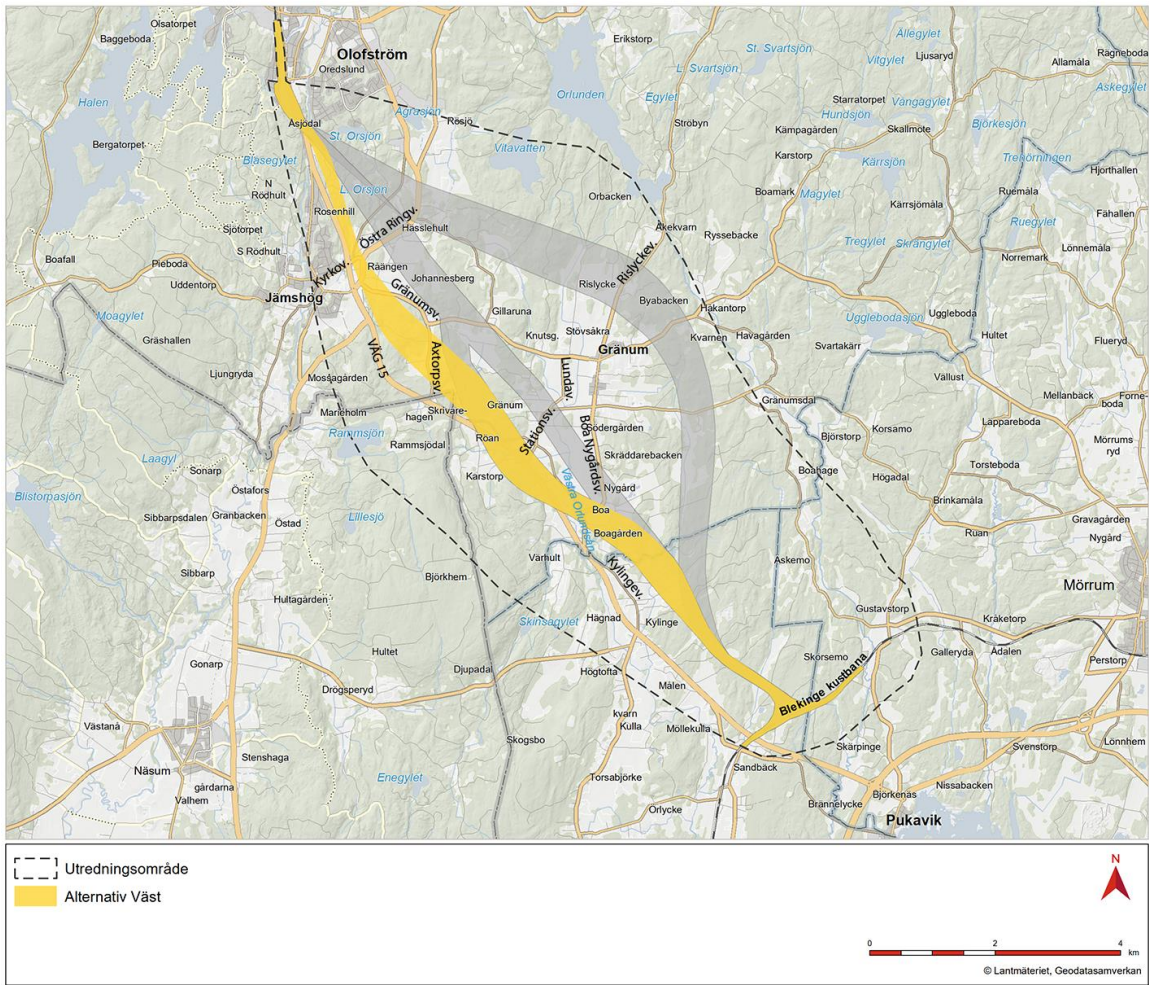
## Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

|             |                                                                                                             |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Banlängd    | Älmhult-Olofström, 41 km                                                                                    |
| Banstandard | Enkelspår, 60-80m/h, lastprofil A. Ej elektrifierad                                                         |
| Bantrafik   | I JA 2045 antas 18 godståg Älmhult-Olofström per dygn och 0 godståg Olofström-Sandbäck. Ingen persontrafik. |
| Banflöde    | Ingen persontrafik. Volym på bandel i JA (utan Sydostlänk): cirka 0,71 miljoner nettoton 2045.              |

### Beskrivning av åtgärden

Upprustning och elektrifiering av befintlig bana mellan Älmhult och Olofström samt byggnation av ny bana mellan Olofström och Blekinge kustbana (alt. Väst). Fyra nya mötesstationer mellan Älmhult och Karlshamn samt ombyggnation av Olofström och Karlshamns bangårdar utifrån trafikala krav. Anpassning av stationer för persontrafik i berörda orter. Bullerskyddsåtgärder tillkommer utmed hela banan.

Banlängd och banstandard avser Sydostlänken och ej de inkluderade åtgärderna på Blekinge kustbana. Sth 160 blir standard på den nya sträckan.



Valt alternativ Väst mellan Olofström och Blekinge kustbana

### Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

|             |                                                                                                |
|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Banlängd    | Älmhult-Sandbäck 58 km                                                                         |
| Banstandard | Enkelspår, 80-160m/h, lastprofil A.                                                            |
| Bantrafik   | Persontrafik: 24 lokaltåg per dygn på sträckan Sandbäck-Älmhult enligt basprognos. Godstrafik: |

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

|          |                                                                                                                                                                                                                                                              |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|          | Älmhult-Olofström 25 godståg per dygn och Olofström-Sandbäck 7 godståg per dygn i UA år 2045.                                                                                                                                                                |
| Banflöde | Cirka 0,125 miljoner resor mellan Olofström och Blekinge kustbanan och 0,175 miljoner resor Olofström och Älmhult för UA 2045. Godstrafik: Olofström-Sandbäck 0,86 miljoner nettoton och Älmhult-Olofström 2,12 miljoner nettoton år 2045 enligt basprognos. |

### Syfte och viktigaste effekt

Syftet är både att förbättra förutsättningarna för godstrafik på befintlig bana och att möjliggöra en utökad godstrafik på järnväg via Blekinges hamnar och möjliggöra för persontrafik i timmestrafik.

Den nya banan avlastar Södra stambanan och bidrar till ökad flexibilitet och robusthet i transportsystemet. Objektet som helhet bidrar till att effektivisera trafikeringen, öka trafiksäkerheten och möjliggöra för utvecklingen av näringslivet och hållbara gods- och persontransporter.

### Kostnader

#### Investeringskostnadskalkyl

| Senaste rev datum | Prisnivå | Beräkningsmetod                                                               | Total-kostnad (mnkr) | Standard-avvikelse (mnkr) | Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr) | Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr) |
|-------------------|----------|-------------------------------------------------------------------------------|----------------------|---------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------|
| 2024-12-18        | 2023-6   | Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS) | 7094                 | 1338                      | 7094                                        | 1338                                    |

#### Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

| Prisnivå | Antal byggår | Totalkostnad (mnkr) |
|----------|--------------|---------------------|
| 2019     | 5            | 6233                |

## Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

| Effekt                                   | Beskrivning                                                                                                                                         | Nuvärde (mnkr)/Bedömning |
|------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| Trafikberoende underhållskostnad väg     | Minskade trafikberoende underhållskostnader på väg pga minskat antal fordonskilometer med personbil                                                 | 7,1                      |
| Trafikberoende underhållskostnad väg     | Minskat antal fordonskilometer med personbil på grund av överflyttning till järnväg i och med tidsvinst på grund av minskat antal korsande tågvägar | 4,7                      |
| Trafikberoende underhållskostnad väg     | Trafikberoende underhållskostnader på väg minskar pga färre fordonskilometer med godstransporter på lastbil                                         | 160                      |
| Underhållskostnad trafikberoende järnväg | Ökning av underhållskostnaderna på järnväg pga ny regionalstågslinje                                                                                | -102                     |
| Underhållskostnad trafikberoende järnväg | Trafikberoende underhållskostnader på järnväg ökar                                                                                                  | -49                      |
| Underhållskostnad trafikberoende         | De trafikberoende underhållskostnaderna ökar på grund av större anläggningsmassa och förbättrat vägskydd vid plankorsningar                         | -267                     |
| Underhållskostnad trafikberoende järnväg | Trafikberoende underhållskostnad på järnväg ökar på grund av fler resenärer                                                                         | -6,7                     |

## Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

| Effekt          | Beskrivning                                                                                                                 | Nuvärde (mnkr)/Bedömning |
|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| Reinvesteringar | Investeringen i planskildheter och på bangårdarna Olofström, Älmhult och Karlshamn minskar behoven av reinvesteringar i JA. | Försumbart               |

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

|                                                   |                                                                                |      |
|---------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|------|
| Reinvesteringskostnad                             | Reinvesteringskostnaden ökar för bland annat ny järnvägssträcka och nya växlar | -211 |
| Tillkommande investeringskostnad för signal i BCA | Tillkommande signalkostnad i UA, del av investeringskostnaden                  | -726 |

## Planeringsläge

Objektet ingår i Nationell plan för transportsystemet 2022-2033 och ny Samlad effektbedömning tas fram inom ramen för åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2026–2037. En järnvägsutredning med miljökonsekvensbeskrivning för sträckan Olofström-Älmhult togs fram 2013. På grund av ändrad lagstiftning kompletteras de tidigare studierna. Aktuellt planeringsläge för Sydostlänkens olika delar (november 2024): • Älmhult-Olofström – Skede samrådsunderlag pågår. • Olofströms bangård - Skede samrådshandling pågår. • Olofström-Blekinge kustbana – Skede samrådshandling efter val av lokaliseringstudie pågår. • Mötesspår Kråketorp – Skede samrådsunderlag pågår. • Karlshamns C – Funktionsutredning klar, AKJ (anläggnings specifika krav järnväg) pågår. Triangelspåret i Älmhult har utgått enligt regeringsbeslut LI2024/01304 daterat 2024-07-04.

Sydostlänken JSY202 kopplar till JSY1820 Triangelspår Alvesta och JSY1822 Älmhult bangård och SEB för delen Älmhult-Olofström elektrifiering och upprustning.

# Kalkylförutsättningar

|                                      |                                  |
|--------------------------------------|----------------------------------|
| Prognos persontrafik - huvudanalys   | Basprognos Person2045_240610_v04 |
| Avvikelse från prognos persontrafik  | Ja                               |
| Prognos godstrafik - huvudanalys     | Basprognos 20240402              |
| Avvikelse från prognos godstrafik    | Nej                              |
| ASEK-version                         | ASEK 8.0                         |
| Avvikelse från ASEK                  | Nej                              |
| Prisnivå för kalkylvärden            | 2019                             |
| Kalkylränta (%)                      | 3,5                              |
| Prognosår 1                          | 2045                             |
| Diskonteringsår                      | 2028                             |
| Trafikstartår                        | 2033                             |
| Byggtid, antal år (projektspecifikt) | 5                                |
| Kalkylperiod                         | 60                               |
| Kalkylverktyg – samhällsekonomi      | Sampers/Samkalk version 4        |
| Datum för samhällsekonomisk kalkyl   | 2024-11-10                       |

| Namn                                                | Tillväxttal |
|-----------------------------------------------------|-------------|
| Väg Gods (Pby, Lbu, Lbs) period 2019-2045, % per år | 1,1         |
| Godstrafik på järnväg period t.o.m. 2045            | 0,97        |
| Väg Gods (Pby, Lbu, Lbs) period 2045-2065, % per år | 0,66        |
| Väg Personbil (Pb) period 2045-2065, % per år       | 0,64        |
| Kollektivtrafik period 2045-2065, % per år          | 1,4         |
| Godstrafik på järnväg period fr.o.m. 2045           | 0,54        |
| Kollektivtrafik period 2019-2045, % per år          | 1,5         |
| Väg Personbil (Pb) period 2019-2045, % per år       | 0,77        |

Kommentar: Kalkyl genomförd i flera program: Persontrafik Sampers/Samkalk (skaftning och justering av busslinjer) Persontrafik komplettering i Bansek av persontrafikeffekter pga minskning av

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

korsande tågvägar på Södra stambanan Godstrafik: Bansek gods som förts över till Bansek  
Plankorsningar: separat Bansekanalys

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   |
|------------------------------|-----------------|--------------|--------------|-------|
| 6233 mnkr                    | 1190 mnkr       | 2086 mnkr    | -5337 mnkr   | -0,72 |

## Obligatoriska känslighetsanalyser

| Analys                                              | Omräknad investeringskostnad (mnkr) | Övriga utgifter (mnkr) | Summa nyttor (mnkr) | Nettonuvärde (mnkr) | NNK   |
|-----------------------------------------------------|-------------------------------------|------------------------|---------------------|---------------------|-------|
| Högre investeringskostnad                           | 8726                                | 1190                   | 1587                | -8329               | -0,84 |
| Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %          | 6233                                | 1194                   | 2883                | -4543               | -0,61 |
| Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %          | 6233                                | 1186                   | 1316                | -6103               | -0,82 |
| Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme  | 6233                                | 1190                   | 2205                | -5218               | -0,70 |
| Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %             | 6233                                | 1190                   | 2103                | -5321               | -0,72 |
| Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %            | 6233                                | 1190                   | 2069                | -5354               | -0,72 |
| Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 % | 6233                                | 1190                   | 2249                | -5174               | -0,70 |
| Högre värdering av luftföroreningar, +50 %          | 6233                                | 1190                   | 2120                | -5303               | -0,71 |
| Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %          | 6233                                | 1190                   | 2052                | -5372               | -0,72 |

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: Sydostlänken JSY202 kopplar till JSY1820 Triangelspår Alvesta och JSY1822 Älmhult bangård och SEB för delen Älmhult-Olofström elektrifiering och upprustning och förbigångsspår på Södra stambanan.

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

## Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

| Namn                  | Totala utgifter | Nettonuvärde | NNK   |
|-----------------------|-----------------|--------------|-------|
| KA Överflyttning gods | 7508            | -4619        | -0,62 |

## Fördjupad konsekvensanalys

## Referenser

| Referenser                                              | Namn/beskrivning                                                                           |
|---------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| Arbets-PM Ej beräknade effekter                         | Arbets-PM Ej beräknade effekter                                                            |
| Arbets-PM Godsanalyser och Bansek                       | Arbets_PM godsanalyser och persontrafikeffekter av korsande tågvägar                       |
| Arbets-PM Samkalk                                       | Arbets-PM för persontrafikanalyser                                                         |
| Bilaga K1                                               | Klimatkalkyl ny sträckning                                                                 |
| Bilaga K2                                               | Klimatkalkyl Olofströms bangård                                                            |
| Bilaga K3                                               | Klimatkalkyl befintlig sträckning, mötesspår och Karlshamns bangård                        |
| Effektbedömning Sydostlänken                            | Kapacitetscenter 2025-03-26                                                                |
| Excellfil för summering                                 | Summering av uppgifter i Bilaga K1-Bilaga K3                                               |
| HA_Bansek godskalkyl                                    | Resultat överfört från Bansek gods till Bansek 2024.5                                      |
| HA_Bansek_Korsande_tågvägar_person                      | Persontrafikeffekter i Bansek av färre korsande tågvägar                                   |
| Indikatorer                                             | Summering av indikatorer i kalkylverktyg                                                   |
| KA_Bansek med investeringskostnad för känslighetsanalys | Åtgärdsspecifik känslighetsanalys KA Resultat överfört från Bansek gods till Bansek 2024.5 |
| KA_handkalkyl överflyttning gods                        | Åtgärdsspecifik känslighetsanalys                                                          |
| KA_känslighetskalkyl Samkalk                            | Åtgärdsspecifik KA                                                                         |
| KA_signalkostnad                                        | Omräkning KA signalkostnad                                                                 |
| Nyckeltal för Sydostlänken                              | Beräkning baserad på utdata från olika beräkningsverktyg                                   |
| Omräkning investeringskostnad HA                        | Omräkning investeringskostnad HA                                                           |
| Omräkning investeringskostnad KA                        | Omräkning investeringskostnad KA                                                           |
| Plankorsningar i Bansek                                 | Plankorsningar i Bansek 2024.5                                                             |

|                                |                                                                     |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Samkalk enhetligt tidsvärde    | SK fil för känslighetsanalys enhetligt tidsvärde                    |
| Samkalk Huvudanalys            | SEK-importkälla                                                     |
| Samkalk känslighetsanalys +20% | SK fil för känslighetsanalys +20%                                   |
| Samkalk känslighetsanalys -20% | SK fil för känslighetsanalys -20%                                   |
| Sammanläggning SEA kalkyler HA | Summering av effekter beräknade i Bansek och Samkalk                |
| Sammanläggning SEA kalkyler HA | Summering av handkalkyl och effekter beräknade i Bansek och Samkalk |
| Signalkostnad omräkning BCA    | Signalkostnad omräkning BCA                                         |
| Summering av CO2               | Summering av effekter i Samkalk och Bansek                          |

SEB Id för denna SEB: bc0e0120-7833-4eb8-a8ba-8adcd7f8f629

Objektnummer: JSY202, Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Thórisson Chris, PRp1, 0771-921 921  
Skede: Samrådshandling - Plan inför val av lokaliseringsalternativ  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-05-28  
Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Thórisson Chris, PRp1  
Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1  
Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**