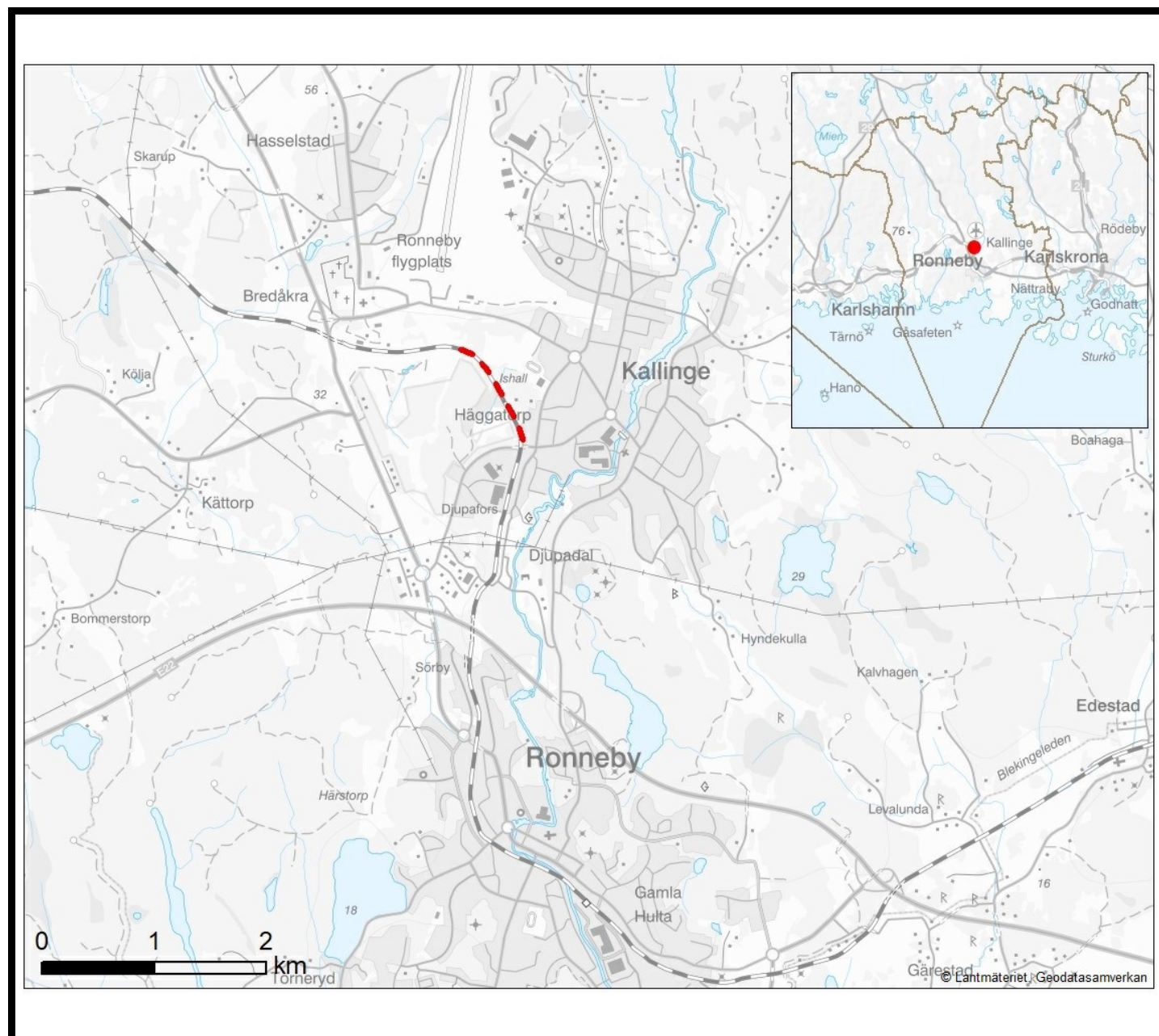


Blekinge kustbana, mötesspår och hastighetshöjning



Översikt

Nuläge och brister:

Blekinge kustbana är ett mycket viktigt stråk i och med sin koppling till Södra stambanan med anslutning till Malmö- och Köpenhamnsregionen och Stockholm. Sedan den stora upprustningen på 90-talet har trafiken ökat från 200 000 till att snart överstiga 2 000 000 resor/år. 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 attraktivare tidtabeller med kortare restider mot Malmöregionen.

<u>Banlängd (km):</u>	Bräkne-Hoby - Ronneby, 17 km
<u>Banstandard:</u>	Elektrifierat enkelspår med STH 160, Banan öster 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).
<u>Bantrafik (tåg per dygn):</u>	År 2040 (enligt Sampers): Karlskrona-Karlshamn: 38 persontåg/dygn och 0 godståg, Karlshamn-Sölvesborg: 50 persontåg/dygn och 9 godståg, Sölvesborg-Kristianstad: 62 persontåg/dygn och 9 godståg
<u>Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):</u>	År 2040 (enligt Sampers) miljoner resenärer per år: 1,75 Kristianstad-Sölvesborg, 0,90 Sölvesborg-Karlshamn, 0,66 Karlshamn-Ronneby, 0,37 Ronneby-Karlskrona

Åtgärdens syfte:

Åtgärderna syftar till att minska restiderna samt att bibehålla eller öka robustheten på banan.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 132,62 mnkr i prisnivå 2019-06

Ny mötesstation Kallinge, växelbyten för högre växelhastigheter i Bromölla och Nättraby, rälsförhöjning på sträckan Nättraby-Karlskrona, enklare trimningsåtgärder i Sölvesborg.

<u>Banlängd:</u>	Bräkne-Hoby - Kallinge 11 km och Kallinge-Ronneby, 6 km
<u>Banstandard:</u>	Linjeklass D2 med STAX 22,5/6,4 (STAX/STVM)
<u>Bantrafik (tåg per dygn):</u>	År 2040 (enligt Sampers): Karlskrona-Karlshamn: 38 persontåg/dygn och 0 godståg, Karlshamn-Sölvesborg: 50 persontåg/dygn och 9 godståg, Sölvesborg-Kristianstad: 62 persontåg/dygn och 9 godståg
<u>Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):</u>	År 2040 (enligt Sampers) miljoner resenärer per år: 1,79 Kristianstad-Sölvesborg, 0,94 Sölvesborg-Karlshamn, 0,66 Karlshamn-Ronneby, 0,41 Ronneby-Karlskrona

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	310	Försumbart	
Godstransporter	8	Försumbart	-
Persontransportföretag	11	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	7	Försumbart	Skyddsräcke på Kristianstads bangård ökar säkerheten för banarbetare
Klimat	6	Försumbart	-
Hälsa	1	Försumbart	-
Landskap	-	Försumbart	Åtgärd sker i befintlig infrastruktur.
Övriga externa effekter	-18	Försumbart	-
Budgeteffekter	8	Försumbart	
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	-21	Försumbart	-
Samhällsekonomisk investeringskostnad	175		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	138	Försumbart	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	0,70	138	Den valideringen som gjorts för år 2017 ser bra ut och resandet ligger bra i nivå med statistik för 2014. Modellen har dock inte fångat den resandeminskning som skett senaste åren. I samråd med Expertcenter beslutades att inte göra någon kalibrering utan beskriva detta i den samlade effektbedömningen då det minskade tågresandet kan leda till att restidsnyttan blir överskattad i kalkylen.
KA högre invkostnad	0,34	85	
KA Trafiktillväxt 0%	0,46	87	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet
Trafiktillväxt +50%	1,13	222	Den samhällsekonomiska kalkylen visar på ett positivt resultat. Det är framförallt restidsvinsten som ger den största nyttan. Här råder en osäkerhet hur stor den verkliga nivån på nyttan är, då den minskning i resande från år 2014 ej har fångats upp i modellen. Eftersom även känslighetsanalysen med 0% trafiktillväxt visar på lönsamhet bedöms åtgärderna vara lönsamma. Det finns inte några betydande ej beräknade effekter.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Lönsam

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Regionalt	Neutralt
Län	Blekinge	Neutralt
Kommun	Karlskrona, Ronneby, Karlshamn	Neutralt
Näringsgren	Neutralt	Neutralt
Trafikslag	Spår	Buss
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt

Kommentar till fördelningstabellen

Tillgängligheten till snabbare resor inom regionen förbättras. Också lokalt blir det något kortare restider. Den största resenärsggruppen som gynnas av åtgärden bedöms vara vuxna mellan 25 och 65 år, exempelvis arbetspendlare.

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET		
Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Tryggt & bekvämt	Inget bidrag
Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Nöjdhet & kvalitet	Inget bidrag
Tillgänglighet regionalt/länder	Pendling	Positivt bidrag
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag
	Interregionalt	Positivt bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag
	Lika möjlighet	Inget bidrag
Funktionshindrade	Kollektivtrafiknätet	Inget bidrag
Barn och unga	Skolväg	Inget bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Inget bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Positivt bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET		
Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Positivt bidrag
	Energi per fordonskilometer	Inget bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Positivt bidrag
	Befolkning	Positivt bidrag
	Luft	Positivt bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Inget bidrag
Landskap	Landskap	Inget bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Negativt bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Inget bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Åtgärden bedöms förbättra kollektiva färdmedel och ett mer hållbart resande, exempelvis för arbetspendling och bör därför gynna både kvinnor och män. Vidare påverkas energianvändningen av byggande, då anläggningen byggs om men också i samband med en högre hastighet.

Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hur bidrar åtgärden till detta mål:

Den samhällsekonomiska kalkylen visar på ett positivt resultat. Det är framförallt restidsvinsten som ger den största nyttan. Här råder en osäkerhet hur stor den verkliga nivån på nyttan är, då den minskning i resande från år 2014 ej har fångats upp i modellen. Eftersom även känslighetsanalysen med 0% trafik tillväxt visar på lönsamhet bedöms åtgärderna vara lönsamma. Det finns inte några betydande ej beräknade effekter.

Åtgärden bidrar till ekologisk hållbarhet eftersom utsläppen reduceras då kortare restider bedöms leda till överflyttning från väg till tågtrafik.

Den samhällsekonomiska kalkylen visar på ett positivt resultat. De största vinsterna beror främst på kortare restider samt ökad robusthet i systemet för resenärerna.

Kortare restider och ökad tillförlitlighet ger en attraktivare och tillgängligare kollektivtrafik. Arbetspendling med tåg förbättras.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Blekinge kustbana, mötesspår och hastighetshöjning
Objekt-id	JSY1801
Ärendenummer	
Län	Blekinge
Kommun	Karlskrona, Ronneby, Karlshamn, Sölvesborg, Bromölla, Kristianstad
Trafikverksregion	Region Syd
Trafikslag	Järnväg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Blekinge kustbana är ett mycket viktigt stråk i och med sin koppling till Södra stambanan med anslutning till Malmö- och Köpenhamnsregionen och Stockholm. Sedan den stora upprustningen på 90-talet har trafiken ökat från 200 000 till att snart överstiga 2 000 000 resor/år. 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 attraktivare tidtabeller med kortare restider mot Malmöregionen.

Banlängd (km):	Bräkne-Hoby - Ronneby, 17 km
Banstandard:	Elektrifierat enkelspår med STH 160, Banan öster 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 (tåg per dygn):	År 2040 (enligt Sampers): Karlskrona-Karlshamn: 38 persontåg/dygn och 0 godståg, Karlshamn-Sölvesborg: 50 persontåg/dygn och 9 godståg, Sölvesborg-Kristianstad: 62 persontåg/dygn och 9 godståg
Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):	År 2040 (enligt Sampers) miljoner resenärer per år: 1,75 Kristianstad-Sölvesborg, 0,90 Sölvesborg-Karlshamn, 0,66 Karlshamn-Ronneby, 0,37 Ronneby-Karlskrona

Syfte

Åtgärderna syftar till att minska restiderna samt att bibehålla eller öka robustheten på banan.

Under 2014 infördes 30-minuters persontrafik, under för- och eftermiddagar, på sträckan Kristianstad-Karlshamn. För en motsvarande utökning av 30-minuters trafik genom hela länet till Karlskrona behövs fysiska investeringar på banan samt stödjande åtgärder som ökar förutsättningarna för ökad användning när 30-minuters trafik införs.

Förslag till åtgärd

Ny mötesstation Kallinge, växelbyten för högre växelhastigheter i Bromölla och Nättraby, rälsförhöjning på sträckan Nättraby-Karlskrona, enklare trimningsåtgärder i Sölvesborg.

Banlängd (km):	Bräkne-Hoby - Kallinge 11 km och Kallinge-Ronneby, 6 km
Banstandard:	Linjeklass D2 med STAX 22,5/6,4 (STAX/STVM)
Bantrafik (tåg per dygn):	År 2040 (enligt Sampers): Karlskrona-Karlshamn: 38 persontåg/dygn och 0 godståg, Karlshamn-Sölvesborg: 50 persontåg/dygn och 9 godståg, Sölvesborg-Kristianstad: 62 persontåg/dygn och 9 godståg
Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):	År 2040 (enligt Sampers) miljoner resenärer per år: 1,79 Kristianstad-Sölvesborg, 0,94 Sölvesborg-Karlshamn, 0,66 Karlshamn-Ronneby, 0,41 Ronneby-Karlskrona

Saknas

Åtgärds kostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2021-02-02	jan-20	Underlagskalkyl (endast vid ÅVS/Funktionsutredning)	133,5	40,0	132,6

Planeringsläge

Objektet ingår i Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 och samfinansieras med Länstransportplan för Blekinge 2018-2029. Ny Samlad effektbedömning tas fram inom åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2022-2033 (2037).

Övrigt

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 20200615
Avvikelse från prognos persontrafik	-
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 20200615
Avvikelse från prognos godstrafik	-
ASEK-version	ASEK 7.0
Avvikelse från ASEK	-
Prisnivå för kalkylvärden	2017-medel
Kalkylränta %	3,5%
Prognosår 1	2040
Diskonteringsår	2025
Öppningsår	2025
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	2
Kalkylperiod från startår för effekter	60
Kalkylverktyg	Samkalk 3.4.4
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2021-02-07
Trafiktillväxttal Kollektivtrafik period 2017-2040, % per år	1,87
Trafiktillväxttal Kollektivtrafik period 2040-2065, % per år	0,98
Trafiktillväxttal Väg (pb,pby, lbu, lbs) period 2017-2040, % per år	1,03
Trafiktillväxttal Väg (pb,pby, lbu, lbs) period 2040-2065, % per år	0,64

Kommentar

Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	175	138	0,70
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	227	85	0,34
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	175	87	0,46
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre än basåret och jämfört med huvudkalkylen	175	222	1,13

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

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

Kommentar

Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.3 Samhällsekonomisk analys

Effektbenämning och kortfattad beskrivning	Beräknade effekter			Ej beräknade effekter		
	Ex på årlig effekt för prognosår 1 (2040)	Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning

Trafikanteffekter						
Resenärer						
Förseningstid	-1,245	mnkr/år	-35,7	310	-	Försumbart
Reskostnad pb, regionalt arbete	0	mnkr/år	-0,9		-	
Reskostnad pb, regionalt tjänste	0	mnkr/år	-0,6		-	
Reskostnad pb, regionalt övr. privat	0,1	mnkr/år	-2,4		-	
Restid kollektivtrafik, regionalt	-28,45	kptim/år	113,8		-	
Restid pb, regionalt arbete	-1,2	kptim/år	4,8		-	
Restid pb, regionalt tjänste	0	kptim/år	-0,5		-	
Restid pb, regionalt övr. privat	0,7	kptim/år	-2,0		-	
Restid tåg, långväga	-47,1	kptim/år	233,6		-	
Vägavgifter/ vägskatt pb	0	mnkr/år	0,0		-	
Godstransporter						
Förseningstid, godstrafik	0,0735	mnkr/år	2,0	8	-	Försumbart
Reskostnad lastbil (släp)	-0,1	mnkr/år	3,2		-	
Reskostnad lastbil (utan släp)	0	mnkr/år	0,7		-	
Reskostnad pb yrkestrafik	0	mnkr/år	-0,6		-	
Restid pb yrkestrafik	0,1	kptim/år	-0,5		-	
Transporttid gods pb yrkestrafik	0	mnkr/år	0,0		-	
Transporttid, gods	0,0057	mnkr/år	0,2		-	
Tågdriftskostnader, gods	0,1118	mnkr/år	3,1		-	
Vägavgifter/vägskatt lastbil (släp)	0	mnkr/år	0,0		-	
Vägavgifter/vägskatt lastbil (u. släp)	0	mnkr/år	0,0		-	
Persontransportföretag						
Banavgifter	0,5	mnkr/år	-14,2	11	-	Försumbart
Biljettintäkter	5,6	mnkr/år	147,2		-	
Fordonskostnader för kollektivtrafik	4	mnkr/år	-112,8		-	
Fordonskostnader tåg (försening)	-0,08	mnkr/år	-2,0		-	
Moms på biljettintäkter	0,3	mnkr/år	-7,7		-	

Externa effekter							
Trafiksäkerhet							
Trafiksäkerhet - Gods	0,0078	mnkr/år	0,2		-		Skyddsräcke på Kristianstads bangård ökar säkerheten för banarbetare
Trafiksäkerhet totalt	-	-	6,7	7	Försumbart: Skyddsräcke på Kristianstads bangård ökar säkerheten för banarbetare	Försumbart	
Klimat							
CO2-ekvivalenter (Goods)	0,0002	kton/år	0,0		-		-
CO2-ekvivalenter, Avser koldioxid	-0,02	kton/år	6,3	6	-	Försumbart	
Hälsa							
Luft - NOX Kväveoxider	-0,2	ton/år	-		-		Försumbart
Luft - Slitagepartiklar	-0,13	ton/år	-		-		
Luft (Goods)	-	-	0,0		-		
Luft -Avgaspartiklar	0	ton/år	-	1	-		
Luft Avser NOX, avgaspartiklar och slitagepartiklar	-	-	0,5		-		
Landskap							
Landskap: skala, struktur, visuell karaktär	-	-	-	-	Försumbart: Åtgärd sker i befintlig infrastruktur.	Försumbart	Åtgärd sker i befintlig infrastruktur.
Övriga externa effekter							
Externa effekter, buller	0,0127	mnkr/år	0,4		-		Försumbart
Externa effekter, infrastruktur	0,0003	mnkr/år	0,0	-18	-		
Marginellt slitage kollektivtrafik	0,7	mnkr/år	-18,4		-		
Ekonomiska effekter							
Budgeteffekter							
Banavgifter	0,5	mnkr/år	14,2		-		Försumbart
Banavgifter	0,0051	mnkr/år	0,1		-		
Drivmedelsskatt (Goods)	-0,0133	mnkr/år	-0,4		-		
Drivmedelsskatt för vägtrafik, långväga	-0,29	mnkr/år	-7,6	8	-		
Drivmedelsskatt för vägtrafik, regionalt	-0,2	mnkr/år	-5,6		-		
Moms på biljettintäkter	0,3	mnkr/år	7,7		-		
Vägavgifter/ vägs katt	0	mnkr/år	0,0		-		
Inbesparade JA-kostnader							
Effekter saknas						Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd							
Drift och Underhåll	0,2	mnkr/år	-5,1		-		Försumbart
Drift och underhåll (järnväg)	-	-	-8,5	-21	-		
Reinvestering	-	-	-7,0		-		
SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD				175			

NETTONVÄRDE	138	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER	Försumbart
<p>Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl Den valideringen som gjorts för år 2017 ser bra ut och resandet ligger bra i nivå med statistik för 2014. Modellen har dock inte fångat den resandeminskning som skett senaste åren. I samråd med Expertcenter beslutades att inte göra någon kalibrering utan beskriva detta i den samlade effektbedömningen då det minskade tågresandet kan leda till att restidsnyttan blir överskattad i kalkylen.</p>		<p>Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter De betydande effekterna fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.</p>	

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet:	Lönsam
Slutlig sammanvägd bedömning av:	Upprättaren, Emma Norlinder(Bansek) samt Tobias Thorsson och Sandra Samuelsson(Samkalk)

Motivering:

Den samhällsekonomiska kalkylen visar på ett positivt resultat. Det är framförallt restidsvinsten som ger den största nyttan. Här råder en osäkerhet hur stor den verkliga nivån på nyttan är, då den minskning i resande från år 2014 ej har fångats upp i modellen. Eftersom även känslighetsanalysen med 0% trafiktillväxt visar på lönsamhet bedöms åtgärderna vara lönsamma. Det finns inte några betydande ej beräknade effekter.

3. Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Näst störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel	Motivering
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Enligt Resvaneundersökning Blekinge 2019 skiljer det sig mycket lite mellan könen när det gäller andelen resor med tåg.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Regionalt	Lokalt	Neutralt	Den största nyttan är att tillgängligheten till snabbare resor inom regionen förbättras. De lokala resorna inom Blekinge får något lägre restider.
Län	Blekinge	Neutralt	Neutralt	Föreslagna åtgärder gynnar framförallt Blekinge län.
Kommun	Karlskrona, Ronneby, Karlshamn	Olofström, Sölvesborg	Neutralt	Tillgängligheten förbättras för kommuner i anslutning till banan.
Näringsgren	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Påverkas ej
Trafikslag	Spår	Neutralt	Buss	Föreslagna bedöms leda till viss överflyttning från regional busstrafik till tåg.
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Unga vuxna: 18-25 år	Neutralt	Den största resenärsgruppen bedöms vara vuxna mellan 25 och 65 år.

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Kommentar:

Tillgängligheten till snabbare resor inom regionen förbättras. Också lokalt blir det något kortare restider. Den största resenärsgruppen som gynnas av åtgärden bedöms vara vuxna mellan 25 och 65 år, exempelvis arbetspendlare.

Objektnummer: JSY1801 Ärendenummer: TRV 2020/66057;
Kontaktperson: Olsson Jakob, PLSyå, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-05-12

Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

4. Transportpolitisk målanalys

Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ekologisk hållbarhet

Åtgärden bidrar till ekologisk hållbarhet eftersom utsläppen reduceras då kortare restider bedöms leda till överflyttning från väg till tågtrafik.

Ekonomisk hållbarhet

Den samhällsekonomiska kalkylen visar på ett positivt resultat. De största vinsterna beror främst på kortare restider samt ökad robusthet i systemet för resenärerna.

Då modellen ej fångat upp den resandeminskning som skett senaste åren råder en osäkerhet hur stor den verkliga nivån på nyttan är, men eftersom även känslighetsanalysen med 0% trafiktillväxt visar på lönsamhet bedöms åtgärderna vara lönsamma.

Social hållbarhet

Kortare restider och ökad tillförlitlighet ger en attraktivare och tillgängligare kollektivtrafik. Arbetspendling med tåg förbättras.

Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:

Upprättaren Upprättaren, Emma Norlinder (Bansek) samt Tobias Thorsson och Sandra Samuelsson (Samkalk)

Bedömning av bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Tabell 4.1 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Medborgarnas resor Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Ett nytt mötesspår ökar robustheten och minskar risken för förseningar.
	Trygghet & bekvämlighet	Inget bidrag: Påverkas ej.
Näringslivets transporter Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Ett nytt mötesspår ökar robustheten och minskar risken för förseningar.
	Kvalitet	Inget bidrag: Påverkas ej.
Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Positivt bidrag: Kortare restider förbättrar möjligheterna att pendla.
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag: Restiden minskar vilket förbättrar tillgängligheten till Malmö.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Kortare restider till hela Öresundsregionen.
Jämställdhet Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Ingen påverkan.
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Under projektets genomförs samråd där alla ges möjlighet att påverka .
Funktionshindrade Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Inget bidrag: Påverkas ej
Barn & unga Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Inget bidrag: Påverkas ej
Kollektivtrafik, gång & cykel Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Inget bidrag: Ingen påverkan
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Positivt bidrag: Ökad attraktivitet kan ge en ökad andel

	Mål	Bedömning och motivering
Hänsynsmål		
Klimat Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan 2014:137".	Påverkan på mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg	Positivt bidrag: Ökad kvalitet på resande och kortare restider för kollektivtrafiken kan leda till överflyttning från biltrafik.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Ökad anläggningsmassa kräver energi för byggande och underhåll.
Hälsa Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.	Människors hälsa	
	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalititet	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: Ökat kollektivresande ökar gång och cykel till och från stationsområden.
	Befolkning	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Åtgärden bidrar till attraktivare kollektivtrafik.
	Luft	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Positivt bidrag: Minskade utsläpp pga. överflyttning från vägtrafik till tåg.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Halter av kväveoxid (NO ₂) och inandningsbara partiklar (PM ₁₀), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Vatten	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Kunskap saknas.
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Sulfidjordar finns ej i området.
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Påverkas ej.
Landskap	Landskap	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	Betydelse för mortalitet	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Betydelse för barriärer	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Betydelse för störning	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Negativt bidrag: Risk för negativt bidrag, kunskap saknas idag.
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Inget bidrag: Åtgärden genomförs inom befintligt järnvägsområde där järnvägsinfrastruktur redan finns.
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Inget bidrag: Det finns inga intressen med fokus på kulturmiljö i området.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för strukturomvandling	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Betydelse för uttradering	Inget bidrag: Inga kända fornminnen påverkas av åtgärden.
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Åtgärden möjliggör en överflyttning från bil till tåg, vilket därmed förbättrar trafiksystemets totala trafiksäkerhet. Antalet döda och allvarligt skadade bedöms minska.

Bedömningarna är gjorda av:
Upprättaren

Tabell 4.2 Kostnadseffektivitet

Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning		Effektivitetstal	Enhet
Trafiksäkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej angett	D/mdkr
Trafiksäkerhet DAS	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och allvarligt skadade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej angett	DAS/mdkr
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-14,08	restid tim/tkr
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-3,95	ton/mnkr

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Åtgärden bedöms förbättra kollektiva färdmedel och ett mer hållbart resande, exempelvis för arbetspendling och bör därför gynna både kvinnor och män. Vidare påverkas energianvändningen av byggande, då anläggningen byggs om men också i samband med en högre hastighet.

Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO ₂ -ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	1000	3
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	14,2	0,0519
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	850	3,11

Bilaga: 6_klimatkalkyl jsy1801 blekinge kustbana mötesspår och hastighetshöjning.pdf

Kommentar:

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK	
5	Underlagskalkyl
5b	Förutsättningar för underlagskalkyl
Klimatkalkyl	
6	Klimatkalkyl
SEA	
1	Kalkylsammställning
2a	SEK-importkälla
2b	R137 Skåne JA HA
2c	R138 Sydost JA HA
2d	R142 Skåne UA HA
2e	R143 Sydost UA HA
2f	SK46 HA
2g	Av- och påstigande JA HA
2h	Av- och påstigande UA HA
2i	Effektberäkning förseningar sampers/samkalk HA
2j	Förseningsberäkningar i ett prognosscenario JA HA
2k	Förseningsberäkningar i ett prognosscenario UA HA
3a	Bansek
3b	Arbets PM Bansek
4	Arbets PM Sampers/Samkalk
7a	SK46 KA0
7b	R137 Skåne JA KA0
7c	R138 Sydost JA KA0
7d	R142 Skåne UA KA0
7e	R143 Sydost UA KA0
7f	Av- och påstigande JA KA0
7g	Av- och påstigande UA KA0
7h	Effektberäkning förseningar sampers/samkalk KA0
7i	Förseningsberäkningar i ett prognosscenario JA KA0

AKK	
7j	Förseningsberäkningar i ett prognosscenario UA KA0
8	SK46 KA50
Övrigt	
9	Underlag Effektbedömning från Kapacitetscenter

Referenser

Beteckning	Beskrivning
Referens 1	Riggning TRV Samekan: Bas för huvudanalys "Person2040_BKB_v2_210204"
Referens 2	Riggning TRV Samekan: Bas för känslighetsanalys 0% "Ka0_Person2017_BKBv2_210212"

System-ID, nummer för identifikation i databas: 8b602fb1-f8a3-49b1-aa9c-c9c5c4d78b43

Utskriftsdatum : 2021-05-12