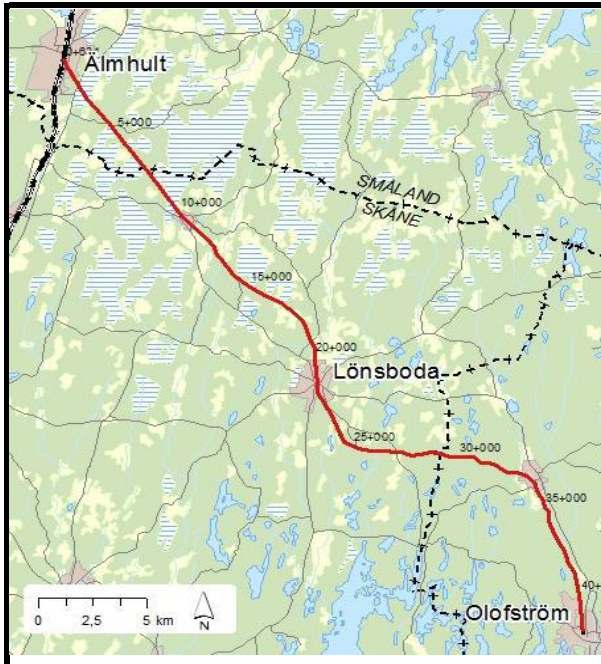


# Älmhult - Olofström, elektrifiering och upprustning, JSY1804

1. Beskrivning av åtgärden



**Nuläge och brister:** Den befintliga banan mellan Älmhult och Olofström är oelektrifierad och saknar fjärrblockering. Banan används främst till Volvos transporter till och från Olofström med ca 13 tåg per dygn. Längs sträckan finns flertalet obevakade plankorsningar vid vilka incidenter regelbundet inträffar.

**Åtgärdens syfte:** Åtgärdens syfte är att effektivisera trafikeringen, öka trafiksäkerheten samt att minska utsläpp och kostnader. Den samlade effektbedömningen tas fram som ett underlag till prioritering av objekt i Nationell plan 2018-2029. En alternativ åtgärd till detta objekt är Sydostlänken (JSY202).

**Förslag till åtgärd:** Kostnaden är 824 mnkr i prisnivå 2015-06.

Föreslagen åtgärd innebär upprustning, elektrifiering och fjärrblockering av bandelen Älmhult-Olofström, 41 km. I åtgärden ingår även slopning av 19 plankorsningar, 13 nya vägövergångar samt ny mötesstation med två spårväxlar och nytt ställverk.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
796		Positivt		Positivt		Lönsam

**Tabell 2 Effekter som ingår i den samhällsekonomiska analysen - sammanfattning**

Effekter som har värderats i kalkylen				
	Exempel på effekter år 2040	Nuvärde (mnkr)	Diagram	
Resenärer	Reskostnad väg	14		
Godstransporter	Tågdriftskostnader	1 199		
Persontransp.företag	Ingen effekt	0		
Trafiksäkerhet	Överflyttning av gods från väg till järnväg.	67		
Klimat	CO2-utsläpp: -137 kton/år	166		
Hälsa	Utsläpp av luftföroreningar	431		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	Drift-, underhålls- och reinv.kostnader	87		
SamEk Inv.	Annuitetskostnad: 46,9 mnkr/år	-1 169		
<b>Nettonuvärde</b>		<b>796</b>		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK-i=	0,68	Informationsvärde NNK =	MELLAN	
		NNK-i <sub>KA</sub> *=	0,29	
		NNK-idu=	0,85	
Effekter som inte har värderats i kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt		Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning
Miljö	Klimat	Försumbart	Positivt	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Hälsa	Positivt		Minskade luftföroreningar i Ålmhult
	Landskap	Negativt		Järnvägen blir generellt mer synlig i landskapet
Övrigt	Resenärer	Positivt	Positivt	Ökad flexibilitet och robusthet
	Godstransporter	Försumbart		Påverkan under byggtiden
	Persontransportföretag	Positivt		Ökad flexibilitet och robusthet
	Trafiksäkerhet	Positivt		Ökad trafiksäkerhet pga. plankorsningsåtgärder
	Övrigt	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde			Positivt	Ökad trafiksäkerhet pga. plankorsningsåtgärder

\*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

**Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning**

För- delnings- aspekt	Kön: restid, res-kostn, restidsosäkerhet	Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ Internationellt	Län	Kommun	Trafikanter, transporter, externt berörda	Näringsgren	Trafikslag	Åldersgrupp	Åtgärds-specifik fördelnings aspekt
Störst nytta/fördel	Ej relevant	Nationellt	Blekinge	Olofström	Godstransp orter	Färdiga industriprodukter	Gods-järnväg	Ej relevant	Ej relevant
(störst) negativ nytta/nackdel	Ej relevant	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Ingen	Neutralt	Ej relevant	Ej relevant

**Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning**

<b>Bidrag till FUNKTIONSMÅLET</b>	<b>Medborgarnas resor</b>	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
		Tryggt & bekvämt	Inget bidrag.
	<b>Näringslivets transporter</b>	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
		Nöjdhet & kvalitet	Positivt bidrag
	<b>Tillgänglighet regionalt/ länder</b>	Pendling	Inget bidrag.
		Tillgänglighet storstad	Inget bidrag.
		Interregionalt	Inget bidrag.
	<b>Jämställdhet</b>	Jämställdhet transport	Inget bidrag.
		Lika möjlighet	Inget bidrag
	<b>Funktionshindre</b>	Kollektivtrafikenätet	Inget bidrag.
	<b>Barn och unga</b>	Skolväg	Positivt bidrag
	<b>Kollektivtrafik, gång och cykel</b>	Gång & cykel, andel	Inget bidrag.
		Kollektivtrafik, andel	Inget bidrag.
	<b>Bidrag till HÄNSYNSMÅLET</b>	<b>Klimat</b>	Mängd person- och lastbilstrafik
Energi per fordonskilometer			Positivt bidrag
Energi bygg, drift, underhåll			Negativt bidrag
<b>Hälsa</b>		Människors hälsa	Inget bidrag
		Befolkning	Inget bidrag
		Luft	Positivt
		Vatten	Inget bidrag
		Mark	Inget bidrag
		Materiella tillgångar	Bedöms inte fn
<b>Landskap</b>		Landskap	Negativt
		Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Negativt
		Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse	Inget bidrag
<b>Trafiksäkerhet</b>		Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

#### Målkonflikter

*De positiva bidragen till funktionsmålen och trafiksäkerheten står i konflikt med negativa bidrag till miljön avseende påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur samt landskap.*

#### Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning

*Åtgärden bidrar till ekologisk hållbarhet då den gynnar ekologiskt hållbara transporter. Då nyttorna överstiger kostnaderna och de ej kvantifierade effekterna sammantaget bedöms positiva bedöms åtgärden bidra till samhällsekonomisk hållbarhet. Åtgärden bedöms inte bidra till social hållbarhet.*

# 1. Beskrivning av åtgärden

## 1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

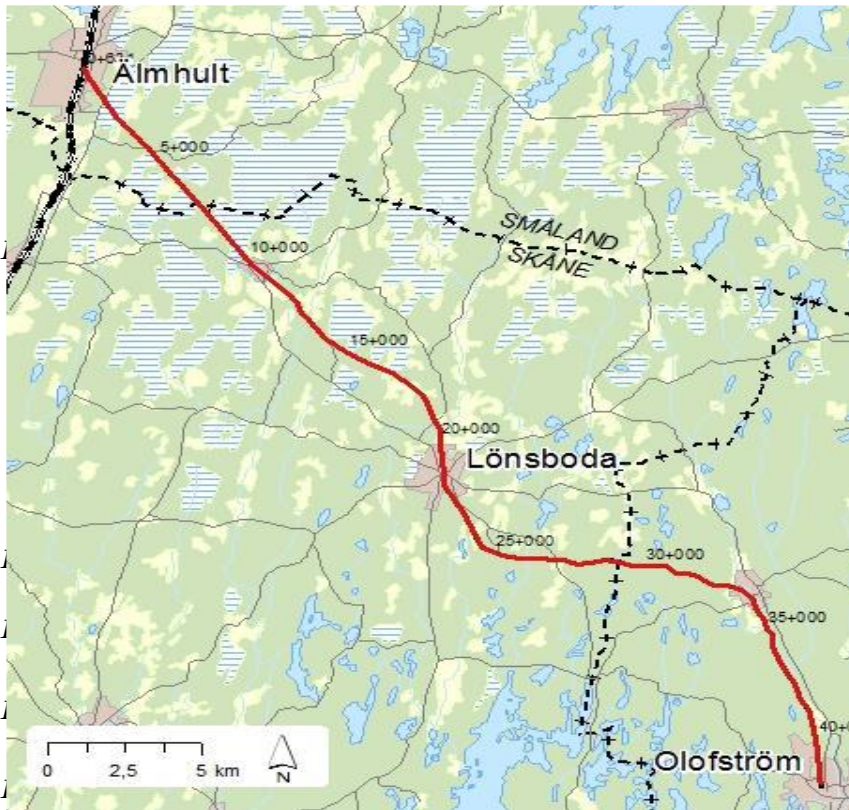
Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Älmhult - Olofström, elektrifiering och upprustning	
Ärendenummer	TRV 2016/59617	
Objekt-id	JSY1804	
Sammanhang	Ej relevant	
Län	Kronoberg	
Koordinater startpunkt	446817	6267165
Koordinater målpunkt	470250	6236103

Tabell 1.2 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Aktuellt skede vid upprättande av den samlade effektbedömningen	Förstudie avslutad
Namn och datum på ev. åtgärdsvalsstudie samt vilken aktör som föreslagit att åtgärden ska genomföras	Ej relevant
Namn och datum för senaste ställningstagande före upprättandet av samlad effektbedömning	Förstudie Älmhult-Olofström, 2013-10-14.
Betydande miljöpåverkan?	Ej prövat
Är MKB gjord?	Nej
Innebär befintliga förhållanden att normer överskrids eller lagar överträds?	Okänt
Om normer eller lagar överskrids eller överträds, löser i så fall åtgärdsförslaget problemet?	Okänt
Leder åtgärden till att normer överskrids eller lagar överträds i annan del av transportsystemet?	Okänt

## 1.2 Kompletterande diagram, figurer eller kartbilder



## 1.3 Nuläge och brister

Den befintliga banan mellan Älmhult och Olofström är oelektrifierad och saknar fjärrblockering. Banan används främst till Volvos transporter till och från Olofström med ca 13 tåg per dygn.

<b>Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder</b>	De två dominerande arbetsgivarna i Olofström är Volvo och Olofströms kommun. I Olofström är Volvo den industri som genererar klart mest godstransporter, både på väg och järnväg. De största arbetsgivarna i Älmhult är Älmhults kommun och IKEA. Älmhult är beläget längs Södra stambanan.
<b>Lokalisering av service och handel</b>	Ej relevant
<b>Distansarbete</b>	Ej relevant
<b>Resvanor och/eller godsflöden</b>	Älmhult utgör en betydelsefull nod för kollektivtrafiken med kopplingar till tågtrafiken mot både Öresundsregionen och Växjöregionen. Älmhults kombiterminal är ur godssynpunkt en viktig målpunkt i regionen där bland annat omlastning av containrar sker mellan järnvägsvagnar och lastbilstransporter/lager.
<b>Färdmedelsfördelning persontrafik</b>	Kunskap saknas
<b>Färdmedelsfördelning godstrafik</b>	Kunskap saknas

<b>Banlängd:</b>	Ca 41 km
<b>Banstandard:</b>	Spårtyp/Slipertyp: Esp/T (kortare sträckor med betongslipers) STH : 70 km/h Elektrifierad: Nej Fjärrblockering: Nej ATC: Nej
<b>Bantrafik:</b>	0 persontåg och 13 godståg per dygn på sträckan Älmhult-Olofström enligt T15.
<b>Banflöde:</b>	Underlag saknas

## 1.4 Fyrstegsanalys

För att uppnå åtgärdens syfte krävs åtgärder enligt steg 3.

## 1.5 Syfte

Den samlade effektbedömningen tas fram som ett underlag till prioritering av objekt i Nationell plan 2018-2029.

Åtgärdens syfte är att effektivisera trafikeringen, öka trafiksäkerheten samt att minska utsläpp och kostnader.

## 1.6 Förslag till åtgärd/er

Föreslagen åtgärd innebär upprustning, elektrifiering och fjärrblockering av bandelen Älmhult-Olofström, 41 km. I åtgärden ingår även slopning av 19 plankorsningar, 13 nya vägövergångar samt ny mötesstation med två spårväxlar och nytt ställverk.

<b>Vilka steg 1-åtgärder för persontransporter ingår?</b>	Ej relevant
<b>Vilka steg 1-åtgärder för godstransporter ingår?</b>	Ej relevant
<b>Vilka steg 2-åtgärder för persontransporter ingår?</b>	Ej relevant
<b>Vilka steg 2-åtgärder för godstransporter ingår?</b>	Ej relevant

<b>Vilka steg 3-åtgärder ingår?</b>	<p><i>Upprustning, elektrifiering och fjärrblockering av bandelen av bandelen Älmhult-Olofström, 41 km</i></p> <p><i>Sidoförflyttning av 32 kurvor (av totalt 55) med maximalt 0,5 m med längd ca 3,5 km. Spårupprustning görs med nytt spår UIC 60 och betongslipers.</i></p> <p><i>Omfattning på elektrifiering (41 km):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ca 1000 kontaktledningsstolpar med fundament</li> <li>• Broåtgärder</li> </ul> <p><i>En ny mötesstation byggs:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Längd 980 m</li> <li>• Två spårväxlar 1:15</li> <li>• Nytt ställverk typ 59</li> </ul> <p><i>Plankorsningsåtgärder:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Slopning av 19 plankorsningar</li> <li>• 8700 m sidovägar</li> <li>• Uppgradering till A- eller B-skydd inklusive nya vägövergångar, 13 stycken.</li> <li>• 6 nya vägövergångar</li> <li>• Ny järnvägsbro över väg 23 (2+1 väg, inklusive vägombyggnad, dåliga grundförhållanden)</li> </ul>
<b>Vilka steg 4-åtgärder ingår?</b>	<i>Ej relevant</i>

<b>Banlängd:</b>	<i>Upprustning, elektrifiering och fjärrblockering av bandelen, 41 km samt ny mötesstation ca 1000 meter.</i>
<b>Banstandard:</b>	<i>Spårupprustning nytt spår UIC 60, betongslipers. Ny mötesstation med längd 980 meter, två spårväxlar 1:15 och nytt ställverk typ 59.</i>
<b>Bantrafik:</b>	<i>0 persontåg och 16 godståg per dygn på sträckan Älmhult-Olofström enligt Basprognos 2040.</i>
<b>Banflöde:</b>	<i>0 resenärer per år och 1,1 miljoner nettoton per år på sträckan Älmhult-Olofström enligt Basprognos 2040.</i>

## 1.7 Åtgärds-kostnad och finansiering

Tabell 1.3 Åtgärds-kostnad i löpande priser

	Namn på kostnadskalkyl	Åtgärds-kostnad i löpande priser (mnkr)	Datum för upprättad kostnadskalkyl	Prisnivå	Beräkningsmetod
<b>Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds-kostnad</b>	<i>JSY1804, Älmhult - Olofström, elektrifiering och upprustning, Underlagskalkyl rev 2016-06-21</i>	790	2016-06-21	2012-06	<i>Underlagskalkyl 50 %</i>

**Tabell 1.4 Åtgärds kostnad och finansiering**

	Eventuell uppdelning på finans eller finansiär	Åtgärds-kostnad per finansiär (mnkr)	Sammanlagd åtgärds-kostnad (mnkr)	Prisnivå	Beräkningsmetod
<b>Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds kostnad</b>	<i>Kandidat till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029</i>	824,0	824	2015-06	<i>Prisnivåomräkning (infrastrukturindex för bana) av "Underlagskalkyl 50 %"</i>

## 1.8 Planeringsläge

*Åtgärden prövas i Nationell transportplan 2018-2029.*

## 1.9 Relation till andra åtgärder

*Sydostlänken (JSY202) är en alternativ åtgärd till Älmhults bangård och elektrifiering Älmhult-Olofström.*

## 1.10 Övrigt

*Detaljerad placering av mötesspåret kommer fastställas i kommande utredningsskede. Inget av utredningsalternativen för mötesspåret påverkar områden skyddade som naturreservat, Natura 2000 eller riksintresse för naturvård, kulturmiljö eller friluftsliv. Inget av vattenskyddsområdena längs järnvägen påverkas av de nya mötesspåren.*



## 2. Samhällsekonomisk analys

Samhällsekonomisk analys (även kallad samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning eller kostnads-nyttokalkyl) innebär att man med metoden CBA (cost-benefit analysis) gör en värdering och sammanräkning av samtliga relevanta samhällsekonomiska effekter av en åtgärd.

Den samhällsekonomiska analysen innebär en strävan mot målet om samhällsekonomisk effektivitet genom att man tillämpar det så kallade Kaldor-Hicks-kriteriet. Enligt detta kriterium leder en åtgärd till en ökning av samhällets totala välfärd om summan av alla positiva nyttoeffekter av åtgärden minus summan av alla negativa nyttoeffekter (den totala kostnaden) av åtgärden är större än noll. Med andra ord, en åtgärd är lönsam om de totala samhällsekonomiska intäkterna är större än de totala samhällsekonomiska kostnaderna.

Värderingen av effekterna baseras på marknadsekonomiska principer härledda från målet om total samhällsekonomisk effektivitet. Vissa effekter värderas genom marknadspriser medan andra effekter värderas genom beräknade fiktiva priser, så kallade skuggpriser. De effekter som är värderade, med faktiska eller beräknade priser, sammanställs i själva kalkylen. För att analysen ska bli fullständig måste emellertid kalkyldelen kompletteras med en beskrivning av de svårvärderade effekter som inte har varit praktiskt möjliga att värdera och inkludera i kalkylen. De svårvärderade effekterna beskrivs i många fall endast verbalt men de kan även kvantifieras.

### 2.1 Effekter som värderats monetärt (ingår i beräknat nettonuvärde)

#### 2.1.1 Kalkylförutsättningar

##### 2.1.1.1 Allmänna kalkylförutsättningar

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	<i>Ej relevant</i>	
Avvikelse från prognos persontrafik	<i>Nej</i>	
Prognosverktyg - persontrafik	<i>Sampers/Samkalk 3.3</i>	
Prognos godstrafik - huvudanalys	<i>Gods_2040_160401</i>	
Avvikelse från prognos godstrafik	<i>Nej</i>	
Prognosverktyg - godstrafik	<i>Samgods 1.1</i>	
Befolkningsscenario	<i>Se gods- och personprognos</i>	
Ekonomiskt scenario	<i>Se gods- och personprognos</i>	
Näringslivsscenario	<i>Se gods- och personprognos</i>	
Övrig scenarionformation	<i>Se gods- och personprognos</i>	
Trafikering - kollektivtrafik	<i>Se personprognos</i>	
Trafikering - gods	<i>Gods_2040_160401</i>	
Infrastrukturnät	<i>Se gods- och personprognos</i>	
ASEK-version	<i>ASEK 6.0</i>	
Avvikelse från ASEK	<i>Nej</i>	
Prisnivå för kalkylvärden	<i>2014</i>	
Kalkylränta %	<i>3,5%</i>	
Prognosår 1	<i>2040</i>	
Diskonteringsår	<i>2020</i>	
Öppningsår	<i>2020</i>	
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	<i>4</i>	
Ekonomisk livslängd (projektspecifik), antal år	<i>60</i>	
Kalkylperiod från startår för effekter	<i>60</i>	
Kalkylverktyg - samhällsekonomi	Kalkyldatum	<i>Bansek: 4.3, Plankorsningsmodellen och Excel</i> 2017-03-23

### 2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalkylresultatet

De monetärt värderade effekterna utgörs av tidsvinster, förseningstidsvinster, drifttypsbyte från diesel till el, plankorsningseffekter samt förändrade drift-, underhålls- och reinvesteringskostnader. För att klara vagnvikter över 950 ton använder järnvägsoperatören dubbla diesellok mellan Olofström – Älmhult och därför genomförs en handkalkyl för att beräkna godsnyttan för de föreslagna åtgärderna.

### 2.1.1.3 Trafiktillväxttal

**Tabell 2.2 Trafiktillväxttal**

Trafikökning [%]				
Tidsperiod	Huvudscenario		Referensscenario:	
	t o m 2040	efter 2040	Ej angett	Ej angett
Godstrafik på järnväg	2,36%	1,36%	Ej angett	Ej angett

#### Kommentar till tabell 2.2:

*Ej relevant*

### 2.1.1.4 Kostnader

**Tabell 2.3 Nominell åtgärds kostnad (successivkalkyl eller annan metod) och samhällsekonomisk investeringskostnad**

Analysnivå	Huvudanalys				Känslighetsanalys - alternativ investeringskostnad			
	Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ		Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ	
Kalkylmetod åtgärds kostnad	Underlagskalkyl 50 %		Ej relevant		Underlagskalkyl 50 % x 1,3		Ej relevant	
Basår för penningvärde	2015-06	2014	Ej angett	2014	2015-06	2014	Ej angett	2014
Nominell åtgärds kostnad	824		Ej relevant		1071		0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		1169		0		1520		0

## 2.1.2 Kalkylresultat

### 2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi

	Kalkylmetod för åtgärds kostnad	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-i**	NNK-idu***	
<b>Huvudanalys</b>	<i>Underlagskalkyl 50 %</i>	1 169	796	0,68	0,85	
<b>Känslighetsanalyser</b>	<b>Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande</b>	<i>Underlagskalkyl 50 % x 1,3</i>	1 520	445	0,29	0,35
	<b>Känslighetsanalys CO2-värdering=3,50 kr/kg</b>	<i>Underlagskalkyl 50 %</i>	1 169	1 138	0,97	1,22
	<b>Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret</b>	<i>Underlagskalkyl 50 %</i>	1 169	306	0,26	0,33
	<b>Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre från basåret och jämfört med huvudkalkylen</b>	<i>Underlagskalkyl 50 %</i>	1 169	1 171	1,00	1,26
	<b>Känslighetsanalys Trafiktillväxt 12% lägre personbilstrafik år 2040 och oförändrad volym lastbilstrafik jämfört med dagens nivå (2014).</b>	<i>Underlagskalkyl 50 %</i>	1 169	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej beräknat</i>
	<b>Känslighetsanalys sexaxliga lok</b>	<i>Underlagskalkyl 50 %</i>	1 169	2 045	2,09	2,20

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

\*\* Nettonuvärdeskvoten NNK-i är nettonuvärdet dividerat med den samhällsekonomiska 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.

### 2.1.2.2 Samhällsekonomiskt kalkylresultat

I tabell 2.5a redovisas de effekter av åtgärden som är samhällsekonomiskt relevanta och som har kvantifierats och värderats monetärt (genom marknadspris eller skuggprisvärdering, direkt kostnadsberäkning eller alternativkostnadsvärdering). Samhällsekonomiskt relevanta effekter ska finnas med i den samhällsekonomiska analysen antingen som värderade effekter i tabell 2.5a eller som svärvärderade effekter i tabell 2.6a. I de fall en effekt är konstaterad och eventuellt kvantifierad men inte värderad redovisas den verbalt och bedöms i tabell 2.6a. Normalt redovisas en viss effekt antingen monetärt värderad i tabell 2.5a eller enbart beskriven i tabell 2.6a. I vissa fall omfattar emellertid den monetära värderingen av en effekt endast vissa delar av effektens samhällsekonomiska konsekvenser. I sådana fall kan man komplettera den monetära värderingen av effekten i tabell 2.5a med en beskrivning i tabell 2.6a av de delar av effekten som inte ingår i värderingen.

Beräkningarna i avsnitt 2.1 och bedömningarna i avsnitt 2.2 är underlag för den sammanvägda bedömningen av om åtgärden är lönsam eller olönsam. Den bedömningen görs i avsnitt 2.3.

**Tabell 2.5a Beräkning av samhällsekonomiskt nettonuvärde**

Effekter som värderats monetärt och som ingår i beräkning av nettonuvärde								
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning och kortfattad beskrivning		Ex på årlig effekt för prognosår 1		Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Beräk-nat med verktyg	
			2040					
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	<i>Restidsuppof fring</i>	<i>Ej angett</i>	0,00	<i>mnkr/år</i>	1	14	<i>Plankorsn ingsmode llen 2015- 04-01</i>
		<i>Reskostnad väg - total</i>	<i>Ej angett</i>	-0,1753	<i>mnkr/år</i>	13		<i>Plankorsn ingsmode llen 2015- 04-01</i>
	GODSTRANSPORTER	<i>Transporttid</i>	<i>Tidsvinst</i>	4,80	<i>mnkr/år</i>	212	1 199	<i>Excel</i>
		<i>Avståndsbero ende kostnader</i>	<i>Avståndsberoende tågdriftskostnader kostnader (exklusive drivmedelsskatter och banavgifter)</i>	4,83	<i>mnkr/år</i>	155		<i>Excel</i>
		<i>Tidskostnade r</i>	<i>Lön och operativ kostnad Järnväg</i>	21,64	<i>mnkr/år</i>	608		<i>Excel</i>
		<i>Drivmedelssk atter</i>	<i>Till följd av minskad användning av fossila bränslen.</i>			256		<i>Excel</i>
		<i>Banavgifter</i>	<i>Till följd av ökad trafik på järnväg.</i>			-31		<i>Excel</i>

EXTERNA EFFEKTER	TRAFIKSÄKERHET (TS)	<b>Trafiksäkerhet-t-totalt</b>	Total olyckskostnad. Innehåller effekter av Plankorsningar (förändring av olyckor till följd av specifika åtgärder i korsning väg-järnväg), Externa effekter, tågtrafik (förändring av olyckor vid plankorsningar längs linjen samt övriga olyckor) och Externa effekter, övrig trafik (förändring av olyckor på väg).	1,4	mnkr/år	67	67	Bansek: 4.3, Plankorsningsmodellen och Excel
	KLIMAT	<b>CO2-ekvivalenter</b>	Effekten år 2040 i kton avser koldioxid från Externa effekter, övrig trafik och Växling med diesellok. Den monetära effekten avser koldioxid plus NOx, VOC, SO2 och partiklar från Externa effekter, övrig trafik och Växling med diesellok. Koldioxid står för huvuddelen av utsläppen.	-137,00	kton/år	166	166	Bansek: 4.3, Plankorsningsmodellen och Excel
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	<b>Luft</b>	Avser NOX, VOC, SO2, och Partiklar från Externa effekter, övrig trafik samt Växling med diesellok.	10,78	mnkr/år	431	431	Bansek: 4.3, Plankorsningsmodellen och Excel
	EXTERNA EFFEKTER	<b>Externa effekter, - Slitage</b>	Ökat slitage pga ökad trafik	0,61	mnkr/år	-10	4	Bansek: 4.3, Plankorsningsmodellen och Excel
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	<b>Externa effekter, övrig trafik - Slitage</b>	Minskat slitage landsväg			14		Excel
BUDGETEFFEKTER		<b>Drivmedelsskatt</b>	Överflyttning av transporter från väg till järnväg medför minskade drivmedelsskatter till staten			-256	-154	Bansek: 4.3, Plankorsningsmodellen och Excel
		<b>Banavgifter</b>	Ökade banavgifterna uppstår till följd av ökad trafik på järnväg.			31		Bansek: 4.3, Plankorsningsmodellen och Excel

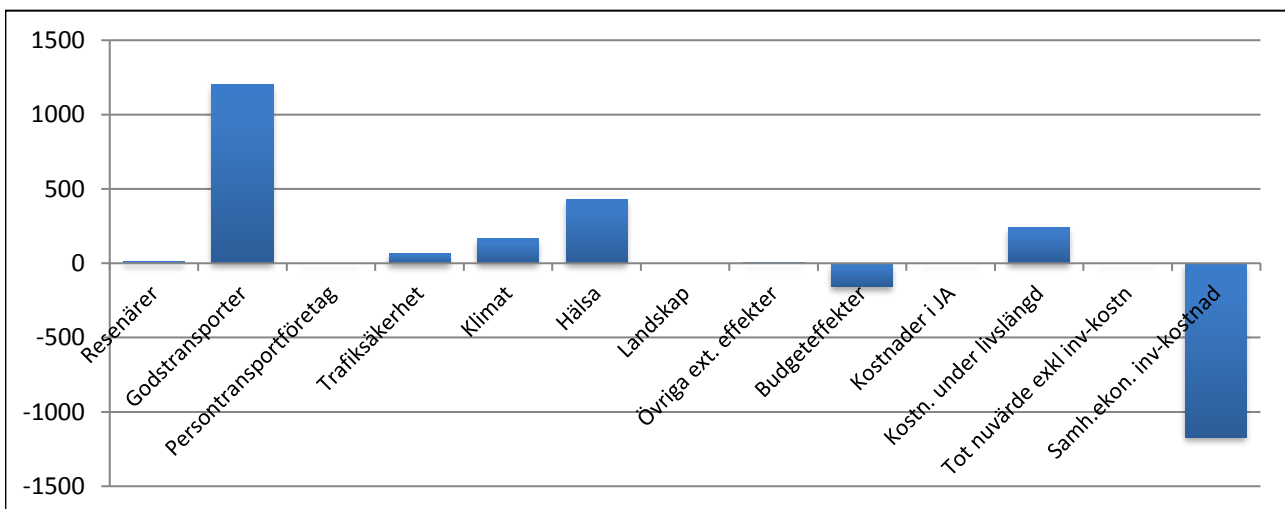
	<b>Justering för skattefaktor</b>	<i>SKF1 på transportkostnader</i>			70		Banse: 4.3, Plankorsningsmodellen och Excel
<b>INBESPARADE KOSTNADER I JA</b>	<b>Inbesparade kostnader i JA</b>	<i>Ej angett</i>			<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>
<b>DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGS-KOSTNADER UNDER LIVSLÄNGD</b>	<b>Drift och Underhåll</b>	<i>Drift- och underhållskostnad under kalkylperioden pga förändrad anläggningsmassa.</i>			-24	238	Banse: 4.3, Plankorsningsmodellen och Excel
	<b>Reinvestering</b>	<i>Reinvesteringskostnad under kalkylperioden pga förändrad anläggningsmassa.</i>			-77		Banse: 4.3, Plankorsningsmodellen och Excel
	<b>Reinvestering</b>	<i>En kostnad i JA för en reinvestering (nuvärde 338,5 mkr) har även lagts in år 2020 mot bakgrund av att om den nya planen går igenom så ligger spårbyte Älmhult – Olofström med (extra medel) för utbyte 2018-2019, men själva bytet ligger 2019. Antalet spårmeter som beräknas reinvesteras i JA år 2020 är 41 000, dvs banans nuvarande längd.</i>			339		Excel
<b>Totalt nuvärde exkl investeringskostnad</b>	<b>Totalt nuvärde exkl investeringskostnad</b> (används endast om uppdelning av nuvärdet inte är möjligt)	<i>Ej relevant</i>			<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>

MINUS SAMMÅLLS EKONOMISK INVESTERINGS- KOSTNAD	Effekten år 2040 avser annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad	46,86	mnkr/ år	-1 169	-1 169	Bansek: 4.3, Plankorsn ingsmode llen och Excel
NETTONUVÄRDE					796	

Tabell 2.5b Beskrivning av speciella orsaker till vissa effekter i tabell 2.5a

Speciella orsaker till att vissa effekter uppstår samt kortfattad beskrivning och referens till underliggande dokumentation. Effekterna redovisas i tabell 2.5a (hänvisas i tabell 2.5a till denna tabell med referens nummer) under de rubriker där de hör hemma men orsaken till att de uppstår beskrivs samlat i denna tabell.	
Definition	Beskrivning av den speciella orsaken till att vissa effekter uppstår
Motivering	Ej relevant

### 2.1.2.3 Diagram med diskonterade nyttor och kostnader



## 2.2 Effekter som inte värderats monetärt (ingår inte i beräknat nettonuvärde)

I tabell 2.6a beskrivs de samhällsekonomiskt relevanta effekterna av åtgärden som av olika skäl inte varit möjliga att värdera monetärt. Normalt sett redovisas en samhällsekonomisk effekt antingen i tabell 2.5a eller 2.6a. Det kan emellertid vara så att endast delar av effektens samhällsekonomiska konsekvenser kan värderas monetärt. I sådana fall kan det vara motiverat att i tabell 2.5a beskriva de delar av effekten som inte ingår i värderingen i tabell 2.5a. Beräkningarna i avsnitt 2.1 och bedömningarna i avsnitt 2.2 är underlag för den sammanvägda bedömningen av om åtgärden är lönsam eller olönsam. Den sammanvägda bedömningen görs i avsnitt 2.3.

**Tabell 2.6a Effekter som inte värderats monetärt**

Effekter som inte ingår i beräkningen av nettonuvärde men som ingår i den sammanvägda bedömningen								
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning, kortfattad beskrivning och bedömning		Ex på årlig effekt		Bedömning	Samman-vägd bedömning	Bedömt av	
			2040					
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENERÄRER	<b>Ökad flexibilitet och robusthet</b>	Elektrifieringen medför att lokbyte inte behöver ske på Ålmhults bangård i samma utsträckning som tidigare. Kapacitet frigörs därmed på bangården vilket förbättrar möjligheten att göra förbigångar i planerat och operativt läge.			Positivt	Positivt	Expertgrupp 1
		<b>Störningar under byggtiden</b>	Järnvägstrafiken kommer att påverkas under byggtiden.			Försumbart		Expertgrupp 1
	GODSTRANSPORTER	<b>Störningar under byggtiden</b>	Järnvägstrafiken kommer att påverkas under byggtiden. Byggnationen kommer att koncentreras till de månader Volvo har produktionsuppehåll i Olofström.			Försumbart	Försumbart	Expertgrupp 1
		PERSONTRANSPORTFÖRETAG	<b>Ökad flexibilitet och robusthet</b>	Elektrifieringen medför att lokbyte inte behöver ske på Ålmhults bangård i samma utsträckning som tidigare. Kapacitet frigörs därmed på bangården vilket förbättrar möjligheten att göra förbigångar i planerat och operativt läge.			Positivt	Positivt
	<b>Störningar under byggtiden</b>		Järnvägstrafiken kommer att påverkas under byggtiden.			Försumbart	Expertgrupp 1	
	TRAFIK-SÄKERHET (TS)	<b>Trafiksäkerhet-t-totalt</b>	Upprustningen av banan bedöms öka säkerheten och minska riskerna för att olyckor ska inträffa.			Positivt		Expertgrupp 1
		<b>Trafiksäkerhet-t-totalt</b>	Efter genomförd åtgärd ska samtliga plankorsningar ha skyddsanordning med bommar och ljus- och ljudsignaler. Det gör att risken för kollisioner mellan tåg och motorfordon, cyklar och gående minskar kraftigt.			Positivt	Positivt	Expertgrupp 1



EXTERNA EFFEKTER (Följdeflekter för samhället)	KLIMAT	<b>CO2-ekvivalenter</b>	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen			Ingen effekt	Försumbart	Expertgrupp 1
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	<b>Människors hälsa - buller</b>	Högre hastigheter medför generellt att bullernivåerna ökar. Bullerberäkningar utförs i kommande planeringsskede.			Negativt	Positivt	Expertgrupp 1
		<b>Människors hälsa - buller</b>	Elektrifieringen medför att lokbyte mellan diesellok och ellok inte behöver ske på Älmhults bangård i samma utsträckning som tidigare. Detta medför reducerade bullernivåer.			Positivt		Expertgrupp 1
		<b>Luft</b>	Elektrifieringen medför att lokbyte mellan diesellok och ellok inte behöver ske på Älmhults bangård i samma utsträckning som tidigare. Detta är positivt för den lokala luftkvaliteten i Älmhult.			Positivt		Expertgrupp 1
	LANDSKAP	<b>Intrång i Landskap - skala, struktur och visuell karaktär</b>	Järnvägen bedöms generellt bli mer synlig i landskapet. I tätortsmiljö kommer stolpar och ledningar bli ett nytt visuellt inslag i miljön. Vid mötesspårans placering breddas spårområdet ytterligare och kontaktledningsstolpar sätts dessutom upp på båda sidor om spåren.			Negativt	Negativt	Expertgrupp 1
		<b>Intrång i Landskap - Ekosystemeffekter och biologisk mångfald</b>	Konsekvenserna på naturmiljön bedöms som små, eftersom kärnvärdena i de skyddade områdena inte påverkas. Ytor som tas i anspråk bedöms inte medföra försämringar för områdenas värden i sin helhet. Omfattningen av påverkan på naturmiljön behöver dock utredas vidare i nästa skede när bl a ersättningsvägarnas sträckning har fastställts.			Försumbart		Expertgrupp 1
		<b>Intrång i Landskap - effekter på forn- och kulturlämningar</b>	Den befintliga järnvägens sträckning genom Skåne län är utpekad som kulturhistoriskt stråk av Länsstyrelsen i Skåne. Objektet bedöms dock inte påverka det kulturhistoriska värdet av järnvägen i sig eftersom spåret i princip följer den befintliga banans sträckning.			Försumbart		Expertgrupp

		<b>Barriäreffekter – övrig trafik (inkl cykel och gång)</b>	Befintlig järnväg utgör redan idag en barriär för både boende i området. Slopandet av plankorsningar också få en påverkan på järnvägens barriäreffekt. Effekten av det blir att boende får köra andra och ibland längre vägar jämfört med nollalternativet.			Försumbart		Expertgrupp 1
	<b>ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER</b>	<b>Slitage järnväg</b>	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.			Ingen effekt		Expertgrupp 1
<b>INBESPARADE KOSTNADER I JA</b>		<b>Inbesparade kostnader i JA</b>				Ingen effekt	Försumbart	Expertgrupp 1
<b>KOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD</b>		<b>Drift och Underhåll</b>	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen			Ingen effekt		Expertgrupp 1

**Motivering:**

*Ej relevant*

**Tabell 2.6b Beskrivning av speciella orsaker till vissa effekter i tabell 2.6a**

Speciella orsaker till att vissa effekter uppstår samt kortfattad beskrivning och referens till underliggande dokumentation. Effekterna redovisas i tabell 2.6a (hänvisa i tabell 2.6a till denna tabell med referensnummer) under de rubriker där de hör hemma men orsaken till att de uppstår beskrivs samlat i denna tabell.	
<b>Definition</b>	<b>Beskrivning av den speciella orsaken till att vissa effekter uppstår</b>
<b>Motivering</b>	<i>Ej relevant</i>

**Tabell 2.6c Sammanvägning av ej värderbara effekter**

Miljöeffekter som ej ingår i NNK-i/NNK-idu/NNV (sammanvägt)	+	Övriga effekter som ej ingår i NNK-i/NNK-idu/NNV (sammanvägt)	=>	Samtliga effekter som ej ingår i NNV (detaljerad sammanvägning)	=>	Samtliga effekter som ej ingår i NNV (övergripande sammanvägning)
Positivt		Positivt		Positiv (stor)		Positivt
Vilken kompetensnivå har de som gjort bedömningen?						Expertgrupp 2

**Motivering:**

*De miljöeffekter som ej ingår i den samhällsekonomiska kalkylen bedöms sammantaget som positiva. Övriga effekter som ej ingår i den samhällsekonomiska kalkylen bedöms sammantaget som positiva. Totalt sett bedöms därför samtliga effekter som ej ingår i NNV som positiva.*

## 2.3 Sammanvägning av åtgärdens samhällsekonomiska lönsamhet

### 2.3.1 Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet

Tabell 2.7 Bedömningsrestriktion för samhällsekonomiska bedömningar

BEDÖMNINGSPARAMETRAR	Bedömning
Parametrar i tabellen bedömda av:	Expertgrupp
Huvudanalysens utredningsalternativ. Nominell åtgärds kostnad.	824
Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av:	Expertgrupp 2
<b>Storleken på åtgärds kostnaden tillåter endast användande av avancerade bedömningsregler. Nedanstående parametrar måste bedömas.</b>	
Aktuell NNK-i	0,68
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	Överensstämmer
Motivering	Ej relevant
Sammanvägda ej prissatta effekter:	Positiv (stor)
Detaljerat informationsvärde för NNK-i	HK/LR
Övergripande grad av informationsvärde för NNK-i	MELLAN
<b>OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT:</b>	
Villkorsfall	Villkorsfall 43
Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

### 2.3.2 Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.8

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet	Lönsam
Slutlig sammanvägning bedömd av:	Expertgrupp 2

#### Motivering:

Då nyttorna överstiger kostnaderna och de ej kvantifierade effekterna sammantaget bedöms positiva bedöms åtgärden vara samhällsekonomiskt lönsam.

### 3. Fördelningsanalys

Den samhällsekonomiska analysen (CBA) baseras på principerna för samhällsekonomisk effektivitet genom kriteriet för samhällsekonomisk lönsamhet. Detta kriterium innebär att samhällets totala välfärd anses öka om summan av alla positiva nyttoeffekter av åtgärden minus summan av alla negativa nyttoeffekter (den totala kostnaden) av åtgärden är större än noll. Den traditionella samhällsekonomiska analysen tar emellertid inte hänsyn till vem som får nyttan eller drabbas av kostnaderna, vem som vinner och vem som förlorar på åtgärden. Därför kan den samhällsekonomiska analysen behöva kompletteras med information om fördelningseffekterna av den analyserade åtgärden. En sådan analys visar hur nyttan och kostnaderna av den aktuella åtgärden fördelar sig på olika grupper av medborgare, till exempel för kvinnor och män, för olika ålders- och inkomstgrupper, för olika samhällssektorer eller för olika delar av landet.

I tabell 3.1 redovisas - om inget annat sägs - hur direkta förändringar av nyttan (fördelar eller intäkter respektive nackdelar eller kostnader) fördelar sig på olika grupper och kategorier. De slutliga fördelningskonsekvenserna är ofta mycket svåra att fastställa eftersom de påverkas även av indirekta effekter som kan uppstå till exempel genom marknadsförändringar och ändringar i skatte- och transfereringsystem. Det kan trots detta vara av visst värde att redovisa en uppskattning av den direkta och omedelbara fördelningen av positiva och negativa nyttoeffekter.

Om en fördjupad fördelningsanalys har gjorts (till exempel en särskild analys av regionala expansionseffekter eller analys av regionala inkomsteffekter med Samlok-modellen) ska den redovisas i avsnitt 3.2 Fördjupad fördelningsanalys.

Om en företagsekonomisk konsekvensbeskrivning har gjorts ska den redovisas i avsnitt 3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning.

#### 3.1 Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Största nytta/ fördel	Näst största nytta/ fördel	(största) negativa nytta/ nackdel	Motivering	Underlag och kompetens-område för dem som gjort bedömningen
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	Åtgärden innebär begränsade effekter avseende tillgänglighet persontrafik.	Expertgrupp 1
Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt	<i>Nationellt</i>	<i>Internationellt</i>	<i>Neutralt</i>	Åtgärden bedöms främst gynna nationella och internationella transporter till och från Olofström.	Expertgrupp 1
Län	<i>Blekinge</i>	<i>Kronoberg</i>	<i>Neutralt</i>	Åtgärden bedöms få störst nytta i Blekinge län och näst största nytta i Kronobergs län.	Expertgrupp 1

<b>Kommun</b>	<i>Olofström</i>	<i>Älmhult</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Åtgärden bedöms få störst nytta i Olofström och därefter Älmhult kommun.</i>	<i>Expertgrupp 1</i>
<b>Trafikanter, transporter och externt berörda</b>	<i>Godstransporter</i>	<i>Klimat: Externt berörda</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Den samhällsekonomiska kalkylen visar på att de största nyttorna kommer att tillfalla godstransporter och därefter klimat.</i>	<i>Expertgrupp 1</i>
<b>Näringsgren</b>	<i>Färdiga industriprodukter</i>	<i>Järnmalm, järn och slagg</i>	<i>Ingen</i>	<i>Bedömningen gjord utifrån Trafikverkets basprognos för år 2040</i>	<i>Expertgrupp 1</i>
<b>Trafikslag</b>	<i>Gods-järnväg</i>	<i>Spår</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Åtgärden gynnar främst godstransporter på järnväg.</i>	<i>Expertgrupp 1</i>
<b>Åldersgrupp</b>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Expertgrupp 1</i>
<b>Åtgärdsspecifik fördelningsaspekt</b>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Expertgrupp 1</i>

### 3.2 Fördjupad fördelningsanalys

<i>Ej angett</i>	<i>Ej relevant</i>
------------------	--------------------

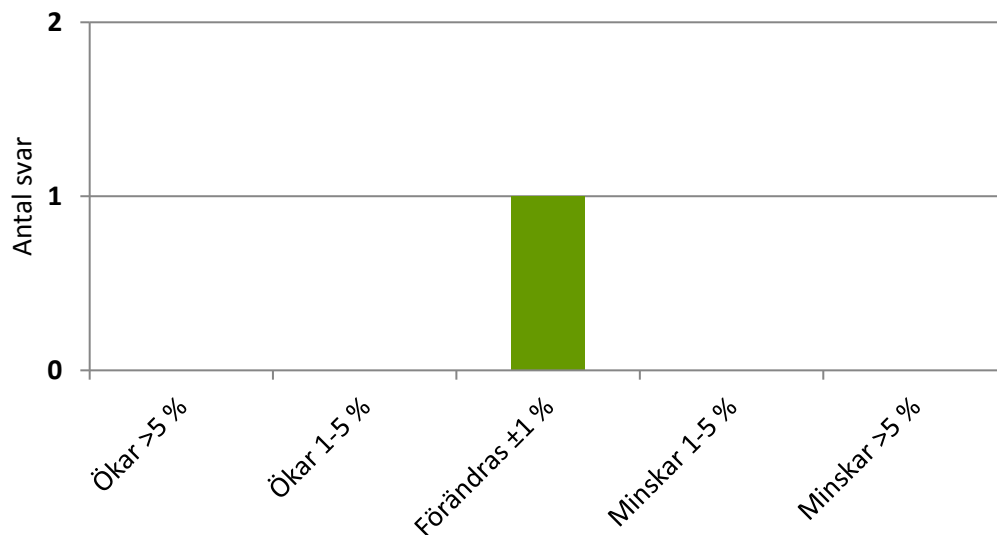
### 3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

<b>Har FKB gjorts?</b>	<i>Ja</i>
------------------------	-----------

Tabell 3.2 Resultat från den företagsekonomiska konsekvensbeskrivningen (FKB)

<b>Typ av FKB</b>	<i>Nationell</i>
<b>Utpekat godskritiskt nod/stråk</b>	<i>Ja</i>
<b>Antal beskrivna transportkedjor</b>	<i>1</i>
<b>Berörda branscher</b>	<i>1</i>
<b>Intervjuade företag</b>	<i>2</i>
<b>Spridning av berörda företag</b>	<i>Export</i>
<b>Övervägande riktning på bedömning av företagens kostnader</b>	<i>Neutral</i>
<b>Storlek på kostnadspåverkan</b>	<i>Obefintligt</i>
<b>Största kostnadsposter som påverkas</b>	<i>0</i>

### 3.3.1 Diagram med bedömd påverkan på företagens totala transport- och logistikkostnader



**Kommentar:**

*Ej angett*

## 4. Transportpolitisk målanalys

Det övergripande transportpolitiska målet är "att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet" Målet konkretiseras genom ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa). Regeringen föreslog denna målstruktur i den transportpolitiska propositionen Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:98), som riksdagen biföll 2009.

### 4.1 Bedömning av bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning

En åtgärd är samhällsekonomiskt lönsam och bidrar till en välfärdsökning om de samhällsekonomiska intäkterna är större än kostnaderna. Med intäkter avses alla positiva nyttoeffekter, såväl beräkningsbara som bedömda och med kostnader negativa nyttoeffekter, såväl beräkningsbara som bedömda. Det demokratiska beslutssystemet måste också anse att den nya välfärdsfördelningen är acceptabel. Samhällsekonomisk effektivitet i transportsektorn förutsätter att kostnaden för investeringar motsvaras av individernas betalningsvilja och att endast de transporter utförs som täcker sina marginalkostnader. Samhällsekonomisk effektivitet innebär att samhällets resurser används för att skapa så stor nytta för samhället som möjligt, oavsett om det handlar om tid, miljö, hälsa eller något annat.

En sammanvägd bedömning av de effekter som en åtgärd ger upphov till är en indikator på hur åtgärden bidrar till samhällsekonomisk effektivitet. En sådan sammanvägning är gjord i kapitel 2. Samhällsekonomisk analys. Resultatet från analysen blev följande:

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Lönsam

### 4.2 Bedömning av bidrag till en hållbar utveckling utifrån kriterier för ekologiska, ekonomiska och sociala aspekter

En hållbar utveckling är en utveckling som för oss närmare ett tillstånd av långsiktig hållbarhet. Långsiktig hållbarhet är ett övergripande mål för hela samhällsutvecklingen. Den vanligaste definitionen finns beskriven i Brundtlandrapporten (FN-rapporten "Vår gemensamma framtid" från 1987). I den beskrivs hållbar utveckling som "en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov". Hållbar utveckling handlar därför inte bara om en god miljö, utan den förutsätter god balans mellan tre delar som är ömsesidigt beroende av varandra: ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. När man bedömer om en enskild åtgärd bidrar till hållbar utveckling ska man därför bedöma de ekologiska, ekonomiska och sociala konsekvenserna på lång sikt, samt balansen mellan dem. Det finns för närvarande inget enkelt sätt att avgöra om huruvida en åtgärd bidrar till en hållbar utveckling eller inte, men det kan delvis mätas med mått för samhällsekonomisk effektivitet och med utfall för de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen. Det betyder emellertid inte att summan av utfallen för de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen är lika med åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling.

**Tabell 4.1 Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling**

Bidrag till långsiktig hållbarhet	Hållbarhet	Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling	Bedömt av (namn, kompetensområde)
	Ekologisk hållbarhet	<i>Åtgärden bidrar till ekologisk hållbarhet då den gynnar ekologiskt hållbara transporter.</i>	<i>Expertgrupp 1</i>
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	<i>Då nyttorna överstiger kostnaderna och de ej kvantifierade effekterna sammantaget bedöms positiva bedöms åtgärden bidra till samhällsekonomisk hållbarhet.</i>	<i>Expertgrupp 2</i>
	Social hållbarhet	<i>Inget bidrag.</i>	<i>Expertgrupp 1</i>

**Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling**

*Åtgärden bidrar till ekologisk hållbarhet då den gynnar ekologiskt hållbara transporter.  
 Då nyttorna överstiger kostnaderna och de ej kvantifierade effekterna sammantaget bedöms positiva bedöms åtgärden bidra till samhällsekonomisk hållbarhet.  
 Åtgärden bedöms inte bidra till social hållbarhet.*

**4.3 Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse**

Bedömningen av vilket bidrag åtgärden ger till de olika målen ska göras utifrån från en absolut skala. Följande skala används:

- positivt bidrag = grönt
- negativt bidrag = rött
- inget bidrag = ofärgat
- ej bedömt = grått

Att skalan är absolut innebär till exempel att ”inget bidrag” i måluppfyllelseanalysen skiljer sig från bedömningen ”försumbart” i den samhällsekonomiska analysen. När man ska bedöma bidrag till måluppfyllelse har ”inget bidrag” en absolut betydelse.

Observera att de olika delarna i nedanstående tabell bygger på olika dokument som kommit olika långt i besluts- och konsensusprocesser. Utformningen av tabellen är inte slutlig, utan den kommer att behöva uppdateras framöver.



**Tabell 4.2 Transportpolitisk målanalys**

	Mål	Bedömning och motivering	Bedömt av (namn, kompetensområde)
<b>Funktionsmålet<sup>1</sup></b>			
<b>Medborgarnas resor.</b> Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Kapacitet frigörs på Älmhults bangård vilket förbättrar möjligheten till förbigångar.	Expertgrupp 1
	Trygghet & bekvämlighet	Inget bidrag.	Expertgrupp 1
<b>Näringslivets transporter.</b> Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Åtgärden minskar risken för förseningar vilket ökar tillförlitligheten.	Expertgrupp 1
	Kvalitet	Positivt bidrag: Åtgärden ger minskade transporttider för godståg.	Expertgrupp 1
<b>Tillgänglighet regionalt och mellan länder.</b> Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Pendling	Inget bidrag.	Expertgrupp 1
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag.	Expertgrupp 1
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Inget bidrag.	Expertgrupp 1
<b>Jämställdhet.</b> Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag.	Expertgrupp 1
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Alla kan påverka vid samråd eller genom att yttra sig när planen ställs ut.	Expertgrupp 1
<b>Funktionshindrede.</b> Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrede	Inget bidrag.	Expertgrupp 1

<p><b>Barn &amp; unga.</b> Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.</p>	<p>Skolväg - gå eller cykla på egen hand</p>	<p><i>Positivt bidrag: Ökad säkerhet vid plankorsningar med järnvägen förbättrar barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer.</i></p>	<p>Expertgrupp 1</p>	
<p><b>Kollektivtrafik, gång &amp; cykel.</b> Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.</p>	<p>Andel gång- &amp; cykelresor av totala kortväga</p>	<p>Inget bidrag.</p>	<p>Expertgrupp 1</p>	
	<p>Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)</p>	<p>Inget bidrag.</p>	<p>Expertgrupp 1</p>	
<b>Hänsynsmål<sup>2</sup></b>				
<p><b>Klimat.</b> 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.</p> <p>Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan", 2014:137.</p>	<p>Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer.</p>	<p><i>Positivt bidrag: Förbättrade förutsättningar för transporter på järnväg leder till överflyttning av transporter från väg till järnväg.</i></p>	<p>Expertgrupp 1</p>	
	<p>Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.</p>	<p><i>Positivt bidrag: Övergång till eldrift ger minskad energianvändning per fordonskilometer.</i></p>	<p>Expertgrupp 1</p>	
	<p>Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.</p>	<p><i>Negativt bidrag: Anläggningsmassan kommer totalt sett att öka vilket leder till ökad energianvändning.</i></p>	<p>Expertgrupp 1</p>	
	<b>Människors hälsa</b>	<p>Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller</p>	<p><i>Inget bidrag: Elektrifieringen medför att lokbyte mellan diesellok och ellok inte behöver ske på Älmhults bangård i samma utsträckning som tidigare. Detta medför reducerade bullernivåer.</i></p> <p><i>Högre hastigheter medför generellt att bullernivåerna ökar. Bullerberäkningar utförs i kommande planeringsskede.</i></p>	<p>Expertgrupp 1</p>
		<p>Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena</p>	<p><i>Inget bidrag: Ingen känd påverkan.</i></p>	<p>Expertgrupp 1</p>

		Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	<i>Inget bidrag. Trafik på banan redan i nuläget.</i>	<i>Expertgrupp 1</i>
		Fysisk aktivitet i transportsystemet	<i>Inget bidrag.</i>	<i>Expertgrupp</i>
	<b>Befolkning</b>	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	<i>Inget bidrag.</i>	<i>Expertgrupp 1</i>
		Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	<i>Inget bidrag.</i>	<i>Expertgrupp 1</i>
		Vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).	<i>Positivt bidrag: Förbättrade förutsättningar för transporter på järnväg leder till överflyttning av transporter från väg till järnväg.</i>	<i>Expertgrupp 1</i>

<p><b>Hälsa.</b>                  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.</p>	Luft	Halter av kvävedioxid (NO <sub>2</sub> ) och inandningsbara partiklar (PM <sub>10</sub> ), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids.	Inget bidrag.	Expertgrupp 1
		Antalet personer exponerade för halter över MKN.	Inget bidrag: Ingen känd påverkan.	Expertgrupp 1
	Vatten	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Fyra vattenskyddsområden ligger inom eller nära utredningsområdet. I Älmhult löper Älmhultsåsen i ungefärlig nord-sydlig riktning och nyttjas som grundvattentäkt. I Hökön finns ett vattenskyddsområde för grundvattentäkt nordost om järnvägen. I Lönsboda finns ett vattenskyddsområde för Lönsboda och Tommaboda grundvattentäkt. Skyddsområdet för Vilshults grundvattentäkt fastställdes 1964, men eftersom täkten nu har tagits ur bruk ska skyddsområdet enligt Vattenförsörjningsplan för Olofströms kommun upphävas.	Expertgrupp 1
		Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant
		Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Åtgärden utförs inom områden med potentiell risk för markföroreningar. Spåråtgärderna medför behov av schaktning med markundersökning och eventuell sanering till följd. Om sanering blir aktuell medverkar åtgärden positivt till målet.	Expertgrupp 1
	Mark	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Ingen känd påverkan.	Expertgrupp 1
		Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Ingen känd påverkan.	Expertgrupp 1

		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	<i>Inget bidrag.</i>	<i>Expertgrupp 1</i>
		Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	<i>Inget bidrag: Ingen känd påverkan.</i>	<i>Expertgrupp 1</i>
	<b>Materiella tillgångar</b>	Betydelse för areella näringar.	<i>Bedöms inte för närvarande</i>	<i>Ej relevant</i>
		Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall.	<i>Bedöms inte för närvarande</i>	<i>Ej relevant</i>
	<b>Landskap</b>	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	<i>Negativt bidrag: Järnvägen bedöms generellt bli mer synlig i landskapet. I tätortsmiljö kommer stolpar och ledningar bli ett nytt visuellt inslag i miljön. Vid mötesspåret placering breddas spårområdet ytterligare och kontaktledningsstolpar sätts dessutom upp på båda sidor om spåren.</i>	<i>Expertgrupp 1</i>
		Betydelse för mortalitet	<i>Negativt bidrag: Ökad trafik och högre hastigheter ger negativt bidrag avseende mortalitet.</i>	<i>Expertgrupp 1</i>
		Betydelse för barriärer	<i>Inget bidrag: Konsekvenserna på naturmiljön bedöms som små, eftersom kärnvärdena i de skyddade områdena inte påverkas. Ytor som tas i anspråk bedöms inte medföra försämringar för områdenas värden i sin helhet. Omfattningen av påverkan på naturmiljön behöver dock utredas vidare i nästa skede när bl a ersättningsvägarnas sträckning har fastställts.</i>	<i>Expertgrupp 1</i>

<b>Landskap</b>	<b>Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv</b>	Betydelse för störning	<p><i>Inget bidrag:                      Konsekvenserna på naturmiljön bedöms som små, eftersom kärnvärdena i de skyddade områdena inte påverkas. Ytor som tas i anspråk bedöms inte medföra försämringar för områdenas värden i sin helhet. Omfattningen av påverkan på naturmiljön behöver dock utredas vidare i nästa skede när bl a ersättningsvägarnas sträckning har fastställts.</i></p>	Expertgrupp 1
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	<p><i>Inget bidrag:                      Konsekvenserna på naturmiljön bedöms som små, eftersom kärnvärdena i de skyddade områdena inte påverkas. Ytor som tas i anspråk bedöms inte medföra försämringar för områdenas värden i sin helhet. Omfattningen av påverkan på naturmiljön behöver dock utredas vidare i nästa skede när bl a ersättningsvägarnas sträckning har fastställts.</i></p>	Expertgrupp
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	<p><i>Inget bidrag:                      Konsekvenserna på naturmiljön bedöms som små, eftersom kärnvärdena i de skyddade områdena inte påverkas. Ytor som tas i anspråk bedöms inte medföra försämringar för områdenas värden i sin helhet. Omfattningen av påverkan på naturmiljön behöver dock utredas vidare i nästa skede när bl a ersättningsvägarnas sträckning har fastställts.</i></p>	Expertgrupp 1

	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	<i>Inget bidrag: Ingen känd påverkan.</i>	Expertgrupp 1
		Betydelse för strukturomvandling.	<i>Inget bidrag: Ingen känd påverkan.</i>	Expertgrupp 1
		Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband	<i>Ingår i "Betydelse för upprätthållande och/eller utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär"</i>	Ej relevant
		Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.	<i>Inget bidrag: Den befintliga järnvägens sträckning genom Skåne län är utpekad som kulturhistoriskt stråk av Länsstyrelsen i Skåne. Objektet bedöms dock inte påverka det kulturhistoriska värdet av järnvägen i sig eftersom spåret i princip följer den befintliga banans sträckning.</i>	Expertgrupp 1
		Betydelse för uttradering	<i>Inget bidrag: Ingen känd påverkan.</i>	Expertgrupp 1
<b>Trafiksäkerhet</b>		<b>Döda &amp; allvarligt skadade.</b> Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.	<i>Positivt bidrag: Efter genomför åtgärd ska samtliga plankorsningar ha skyddsanordning med bommar och ljus- och ljudsignaler. Det gör att risken för kollisioner mellan tåg och motorfordon, cyklar och gående minskar kraftigt.</i>	Expertgrupp 1

**Referenserna nedan ger mer information om mål och indikatorer i tabell 4.2**

<sup>1</sup>Transportpolitisk proposition "Mål för framtidens resor och transporter" (prop. 2008/09:93)

<sup>2</sup>Definitioner och beskrivningar finns dokumenterade i Trafikverkets miljöbedömningsgrunder. Dessa finns tillgängliga på Trafikverkets webbplats under rubriken "Metod för bedömning av planer och program".

Observera att definitionerna är framtagna och formulerade med utgångspunkt från hela planer och program. Definitioner, indikatorer och kriterier kan därför komma att behöva förtydligas och anpassas till i mallen Samlad effektbedömning framöver eftersom de här används vid bedömningar av en enskild åtgärd eller ett mindre paket av åtgärder.

**Tabell 4.3 Kostnadseffektivitet**

Kostnadseffektivitet för beräknade effekter				
Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning		År som kostnads-effektiviteten redovisas för		Beräknat med verktyg
		2040		
Restid	Förändrade antal timmar (totalt) per tkr år 2040 (förändrad effekt år 2030 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	0,00	tim/ tkr	Bansek: 4.3, Plankorsningsmodellen och Excel
CO2	Förändrade antal ton CO2 per mnkr år 2040 (förändrad effekt år 2030 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-1,51	ton/ mnkr	Bansek: 4.3, Plankorsningsmodellen och Excel

#### 4.4 Bedömning av bidrag till regionala och lokala mål

De regionala mål som redogörs i tabell 4.4 är tagna från Gröna Kronoberg 2025 - Regional utvecklingsstrategi för Kronobergs län (RUS) och Blekingestrategin 2014–2020, Region Blekinge, 2013-06-12.

**Tabell 4.4 Regionala- och lokala mål**

Benämning av mål	Beskrivning av mål	Bedömning av bidrag till mål-uppfyllelse	Kompetens på området som gjort bedömningen
Regional utvecklingsstrategi för Kronobergs län - Klimatpåverkande utsläpp	Mellan 1990-2025 ska minskningen av klimatpåverkande utsläpp i länet vara den högsta i riket	Positivt bidrag	Upprättaren
Regional utvecklingsstrategi för Kronobergs län - 80 % av den totala energianvändningen i Kronobergs län kommer år 2025 från förnybara källor.	Målvärdet är positionerande – Kronobergs län ska vara den grönaste regionen samt accelerera utvecklingen mot en cirkulär ekonomi. Målvärdet syftar till inriktningen mot en cirkulär ekonomi där en av principerna är att använda förnyelsebar energi samt att uppnå ett positivt fotavtryck i fråga om resursutnyttjande. Plusenergilän innebär att produktionen av förnybar energi och biobränsle överstiger den totala energianvändningen i länet, dvs. blir självförsörjande och kan exportera förnybar energi.	Positivt bidrag	Upprättaren
Blekingestrategin 2014–2020 - 2020 har Blekinge ett attraktivt och hållbart transportsystem som utvecklas utifrån invånarnas, arbetsmarknadens och besökarnas behov.	Indikatorer: • Energianvändning för transporter • Andel förnybart drivmedel • Resandet med kollektivtrafik • Godsvolymer via hamnarna • Antalet godstransporter som går via järnväg till och från hamnarna • Restiden mellan Blekinge och Malmö/Köpenhamn respektive Stockholm • Antal km cykelväg	Positivt bidrag	Upprättaren



## 4.5 Målkonflikter

*De positiva bidragen till funktionsmålen och trafiksäkerheten står i konflikt med negativa bidrag till miljön avseende påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur samt landskap.*

## 4.6 Resultat från Klimatkalkyl

**Tabell 4.5 Utsläpp och energianvändning: Byggande, drift, underhåll, reinvestering**

	Koldioxidutsläpp, ton CO <sub>2</sub> -ekvivalenter	Energianvändning, GWh	Källa och datum
Byggskede totalt	5375,00	24,10	Klimatkalkyl 4.0 16-08-17
Byggskede, reinvestering samt DoU per år	116,00	0,70	Klimatkalkyl 4.0 16-08-17
Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	6960,00	42,00	

### Kommentar:

*Byggnationen av åtgärden (hela byggfasen) bidrar till 5375 ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Drift och underhåll beräknas släppa ut 116 ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter per år. Energianvändningen uppgår till 24,1 GWh under byggfasen och 0,7 GWh per år under driftskedet. Det totala utsläppet av CO<sub>2</sub>-ekvivalenter blir under bygg- och driftskedet 6960 ton och energianvändningen uppgår till 42 GWh.*

## 5 Process, Bilagor & Referenser

### 5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

#### 1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

2017-03-23; Tom Hedlund, Trafikanalytiker, WSP Sverige AB (Bansek), Christina Ripa, Trafikanalytiker, Trafikverket (Plankorsningsmodellen), Fredrik Bärthel, Utredningsledare, Trafikverket (handkalkyl)

#### 2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2016-10-20; Tom Hedlund, Trafikanalytiker, WSP Sverige AB

#### 3. Expertgrupp som granskat, justerat och godkänt slutliga texter och bedömningar:

Expertgrupp 1 2016-10-27:

Christina Ripa (trafikanalytiker) Trafikverket

Kristina Johansson (utredare inom trafiksäkerhet) Trafikverket

Peter Olander (kapacitetsanalytiker) Trafikverket

Tom Hedlund (trafikanalytiker) WSP

Peter Jörgensen (samhällsekonomisk analytiker) WSP

Expertgrupp 2 2017-03-30:

Magnus Gustafsson (utredare inom godstransporter) Trafikverket

Christina Ripa (trafikanalytiker) Trafikverket

Tom Hedlund (trafikanalytiker) WSP

#### 4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2017-03-31

#### 4.2 Skickad av (kontaktperson):

Christina Ripa, Trafikverket, christina.ripa@trafikverket.se

#### 5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2017-06-16 Joel Åkesson, samhällsekonomi, Trafikverket

#### 5.2 Godkänd av:

2017-06-19 Peo Nordlöf, cSamhällsekonomi, Trafikverket

#### 6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2017-08-23 Agnes von Koch, Lars Eriksson, strategiska planerare, Trafikverket

#### 6.2 Godkänd av:

2017-08-23 Håkan Persson, cStrategisk planering, Trafikverket

#### 7. Status:

Granskad och godkänd av Trafikverket

## 5.2 Bilagor och referenser

### **Bilaga 1: Introduktion till Samlad effektbedömning**

*Trafikverket, 2016-04-01. Inledande information om Samlad effektbedömning*

### **Bilaga 2: Kostnadsunderlag**

*Sven Linde / Per Lindholm, Tyréns AB samt (mindre rev. 21/6-2016 av Th- Hallgen, M-Petersson, T-Nilsson, D- Fattahi, P-Fredriksson , M-Catak och Ch-Ripa, 2016-06-21. JSY1804, Älmhult - Olofström, elektrifiering och upprustning, Underlagskalkyl rev 2016-06-21*

### **Bilaga 3: Klimatkalkyl**

*Helen Nilsson, Trafikverket PLSys, 2016-08-17.*

*Bilaga 3a JSY1804 Älmhult - Olofström, Elektrifiering och upprustning Klimatkalkyl 160817,*

*Bilaga 3b JSY1804 Älmhult - Olofström, Elektrifiering och upprustning, indata klimatkalkyl*

### **Bilaga 4: Barsekkalkyl**

*Tom Hedlund, WSP Sverige AB, 2017-03-23. BanSek\_original\_43\_rev\_0502\_rev res\_N8001\_Älmhult-Olofström*

### **Bilaga 5: Effektbeskrivning av åtgärden**

*Tore Edbring, Trafikverket, 2016-06-09. Kapacitetscenters bedömning JSY1804 Älmhult Olofström elektrifiering*

### **Bilaga 6: Underlag till samhällsekonomisk kalkyl**

*Tom Hedlund, WSP Sverige AB, 2017-01-16. jsy1804\_almhult\_olofstrom\_underlag\_till\_sek\_170116*

### **Bilaga 7: Arbets-PM Älmhult - Olofström, elektrifiering och upprustning**

*Tom Hedlund, WSP Sverige AB, Christina Ripa, Trafikverket, Fredrik Bärthel, Trafikverket, 2017-03-31. ArbetsPM Olofström - Älmhult 20170331 rev 20170531*

### **Bilaga 8: Verktyg - Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning**

*Peter Jörgensen, WSP Sverige AB, 2016-12-08. fkb\_almhult-olofstrom\_20161208*

### **Bilaga 9: Förseningsdokumentation**

*Trafikverket, 2012-10-05. Förseningsberäkning121005*

### **Bilaga 10: Kapacitetsberäkning**

*Christina Ripa, Trafikverket, 2016-10-17. TDTmodell\_NY\_BAS\_REV\_Mötesstation\_Älmhult\_Olofström*

### **Bilaga 11: Samhällsekonomisk kalkyl**

*Fredrik Bärthel, Trafikverket, 2017-03-20. Volvotåget\_ORG*

### **Bilaga 12: Plankorsningsmodell**

*Christina Ripa, Trafikverket, 2017-03-22. Plankorsningsmodell\_20160401\_v1\_0\_rev20160915*

### **Bilaga 13: Kostnadseffektivitet**

*Christina Ripa, Trafikverket, 2017-03-31. Kostnadseffektivitetstal*

### **Bilaga 14: Känslighetsanalys**

*Fredrik Bärthel, Trafikverket, 2017-05-19. Volvotåget\_Sexaxliga lok.*

## **Bilaga 15: Kalkylinformation**

*Fredrik Bärthel, Trafikverket, 2017-05-19. Älmhult-Olofström resonemang (bilaga 15a) med bilaga Bok 1 (bilaga 15b).*

### **Referens 1, Miljökonsekvensbeskrivning**

*Ej upprättat*

### **Referens 2: PM Samhällsekonomi Sydostlänken Älmhult-Olofström-Blekinge kustbana**

*Trafikverket, 2013-05-16. PM Samhällsekonomi Sydostlänken Älmhult-Olofström-Blekinge kustbana*

### **Referens 3: Förstudie Älmhult-Olofström**

*Trafikverket, 2013-05-16. Förstudie Sydostlänken Älmhult-Olofström*

### **Referens 4: Regionala mål Kronoberg**

*Gröna Kronoberg 2025 - Regional utvecklingsstrategi för Kronobergs län (RUS)*

### **Referens 5: Regionala mål Blekinge**

*Region Blekinge, 2013-06-12. Blekingestrategin 2014–2020*

### **Referens 6: Vattenförsörjningsplan för Olofströms kommun**

*Olofströms kommun, 2012-02-06. Vattenförsörjningsplan för Olofströms kommun*

## **5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:**

<b>Namn, datum</b>	<b>Notering</b>