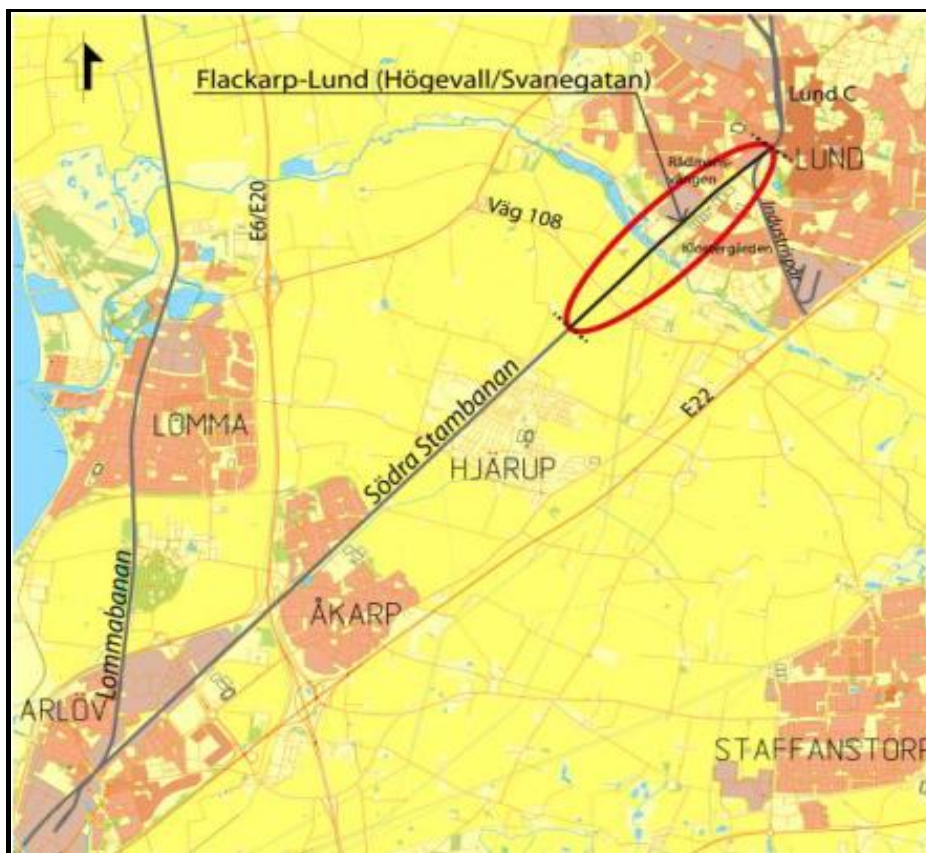


Lund (Högevall) - Flackarp, fyrspår, JSY200

1. Beskrivning av åtgärden



Nuläge och brister: Södra stambanan mellan Lund och Malmö är en av Sveriges mest trafikerade järnvägssträckor. Under rusningstrafik är den maximalt utnyttjad, vilket medför att den är känslig för störningar. Mellan år 2000 och 2010 mer än fördubblades antalet resor med regionala tåg. Trafikverkets prognos visar att resandet kommer att öka även i framtiden. Kapaciteten för persontrafik behöver därför förbättras

Åtgärdens syfte: Åtgärden syftar till att öka kapaciteten på Södra stambanan mellan Lund och Flackarp, säkerställa en effektiv och hållbar transportförsörjning samt öka tillgänglighet för tågresenärer i Lund. Den samlade effektbedömningen tas fram till byggstartsrapporteringen samt som ett underlag till prioritering av objekt i Nationell plan 2018-2029.

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 1105,6 mnkr i prisnivå 2015-06.

Trafikverket har studerat möjliga åtgärder för att öka kapaciteten i en åtgärdsvalsstudie. För närvarande finns det fyra spår mellan Malmö och Arlöv och utbyggnad till fyra spår är planerad mellan Arlöv och Flackarp. Åtgärdsvalsstudiens slutsatser är att en förlängning av fyrspåret fram till Ringvägen eller Högevall i Lund ger tillräcklig kapacitetsförbättring om trimningsåtgärder dessutom utförs inne på Lund C.

Åtgärden innebär att Södra stambanan byggs ut från två till fyra spår mellan Högevall (söder om Lund C) och Flackarp. Befintligt dubbelspår rivs och ersätts av fyra nya spår i befintlig sträckning. Sträckan är ca 3 km lång.

En ny regionaltågsstation byggs längs det nya fyrspåret vid Klostergården.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
-1217		Negativt		Positivt		Olönsam

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	Restid: -79,2 kptim/år	276		
Godstransporter	Tågdriftskostnader gods -0,06 mnkr/år	6		
Persontransp.företag	Biljettintekter: 4,3 mnkr/år	87		
Trafiksäkerhet	Dödade och svårt skadade: 0,01 DSS/år	1		
Klimat	CO2-utsläpp: -0,072 kton/år	3		
Hälsa	Utsläpp av luftföroreningar	1		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	DoU-kostnad: 0,9 mnkr/år	-77		
SamEk Inv.	Annuitetskostnad: -61 mnkr/år	-1 514		
Nettonuvärde		-1 217		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK-i=	-0,80	Informationsvärde NNK =	MELLAN	
NNK-i _{KA} *=	-0,83	NNK-idu=	-0,77	
Effekter som inte har värderats i kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt		Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning
Miljö	Klimat	Försumbart	Negativt	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Hälsa	Positivt		Lägre bullernivåer pga bullerskyddsåtgärder
	Landskap	Negativt		Mer exponerad järnväg
Övrigt	Resenärer	Positivt	Positivt	Möjlighet till optimering av tidtabell
	Godstransporter	Positivt		Möjlighet till optimering av tidtabell
	Persontransportföretag	Positivt		Möjlighet till optimering av tidtabell
	Trafiksäkerhet	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Övrigt	Positivt		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde			Positivt	Möjlighet till optimering av tidtabell

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Kön: restid, res-kostn, restidsosäkerhet	Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ Internationellt	Län	Kommun	Trafikanter, transporter, externt berörda	Näringsgren	Trafikslag	Åldersgrupp	Åtgärds-specifik fördelningsaspekt
Störst nytta/fördel	Neutralt	Regionalt	Skåne	Lund	Resenärer	Järnmalm, järn och slagg	Spår	Vuxna: 18-65 år	Ej relevant
(störst) negativ nytta/nackdel	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Ej relevant

2. Samhällsekonomisk analys

3. Fördelningsanalys

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET	Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
		Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
	Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
		Nöjdhet & kvalitet	Positivt bidrag
	Tillgänglighet regionalt/ länder	Pendling	Positivt bidrag
		Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag
		Interregionalt	Positivt bidrag
	Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag.
		Lika möjlighet	Inget bidrag
	Funktionshindre	Kollektivtrafknätet	Positivt bidrag
	Barn och unga	Skolväg	Positivt 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
		Befolkning	Positivt
		Luft	Positivt
		Vatten	Inget bidrag
		Mark	Inget bidrag
		Materiella tillgångar	Bedöms inte fn
	Landskap	Landskap	Negativt
		Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Inget bidrag
		Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse	Negativt
	Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Målkonflikter

Det finns målkonflikter mellan de positiva bidragen till funktionsmålen och de negativa bidragen avseende hänsynsmålen klimat och landskap.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Åtgärden bidrar till ekologisk hållbarhet då den gynnar ekologiskt hållbara resor och transporter. Då kostnaderna överstiger nyttorna och de ej kvantifierade effekterna sammantaget inte bedöms kunna väga upp detta bedöms åtgärden inte bidra till samhällsekonomisk hållbarhet. Åtgärden bidrar till social hållbarhet då den medför förbättrade förutsättningar för kollektivt resande.

1. Beskrivning av åtgärden

1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

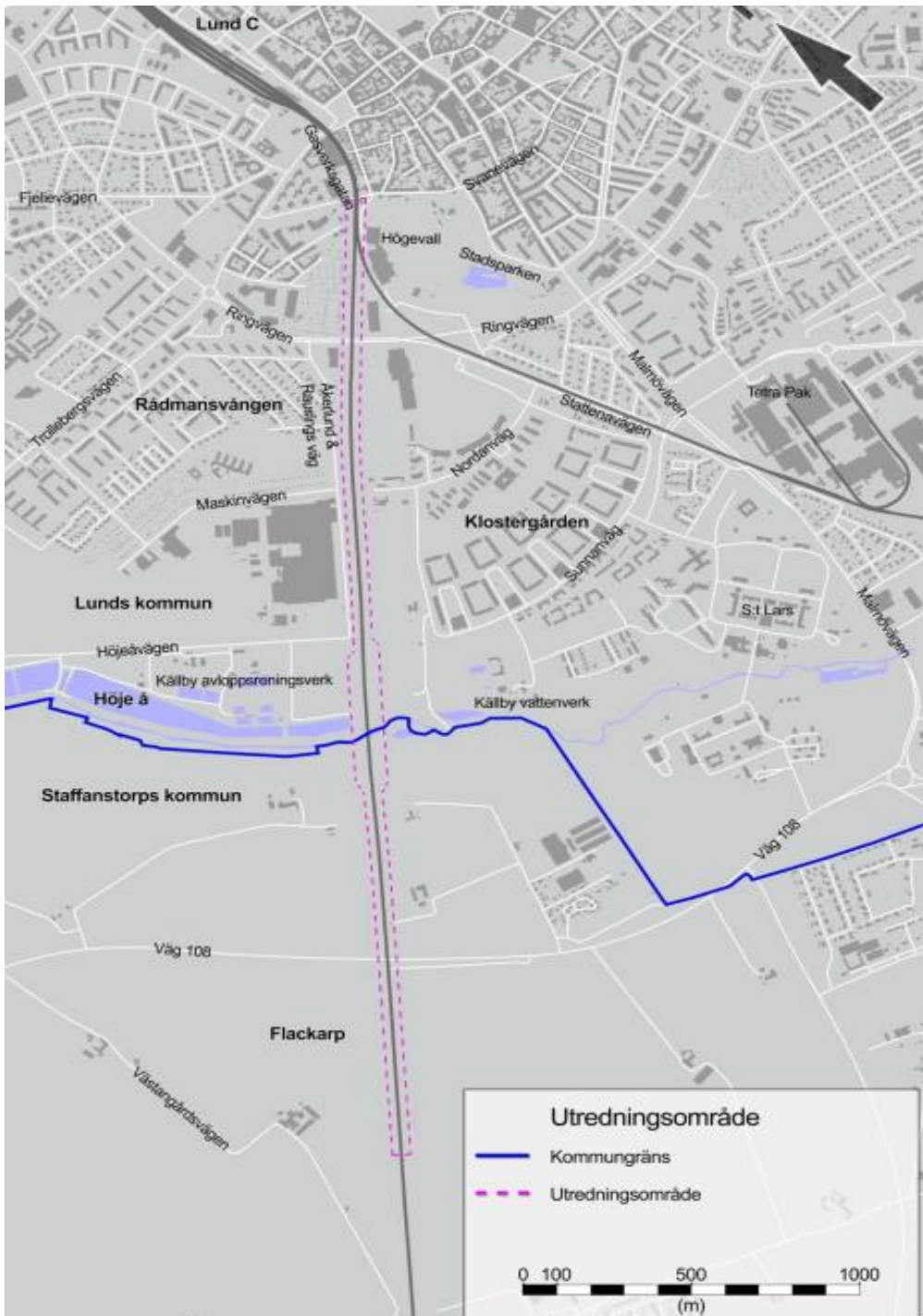
Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Lund (Högevall) - Flackarp, fyrspar	
Ärendenummer	TRV 2015/14390	
Objekt-id	JSY200	
Sammanhang	Trafikverket har studerat möjliga åtgärder för att öka kapaciteten mellan Malmö och Lund i en åtgärdsvalsstudie. För närvarande finns det fyra spår mellan Malmö och Arlöv och utbyggnad till fyra spår är planerad mellan Arlöv och Flackarp. Åtgärdsvalsstudiens slutsatser är att en förlängning av fyrsparret fram till Ringvägen eller Högevall i Lund ger tillräcklig kapacitetsförbättring om trimningsåtgärder dessutom utförs inne på Lund C.	
Län	Skåne	
Koordinater startpunkt	385725	6174194
Koordinater målpunkt	383236	6171797

Tabell 1.2 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Aktuellt skede vid upprättande av den samlade effektbedömningen	Åtgärdsvalsstudie
Namn och datum på ev. åtgärdsvalsstudie samt vilken aktör som föreslagit att åtgärden ska genomföras	En förenklad åtgärdsvalsstudie har tagits fram för sträckan, vilken redovisas i rapporten Fyrspar Flackarp – Högevall, 2014-01-28.
Namn och datum för senaste ställningstagande före upprättandet av samlad effektbedömning	En förenklad åtgärdsvalsstudie har tagits fram för sträckan, vilken redovisas i rapporten Fyrspar Flackarp – Högevall, 2014-01-28.
Betydande miljöpåverkan?	Ja
Är MKB gjord?	Arbete pågår
Innebär befintliga förhållanden att normer överskrids eller lagar överträds?	Nej
Om normer eller lagar överskrids eller överträds, löser i så fall åtgärdsförslaget problemet?	Ej relevant
Leder åtgärden till att normer överskrids eller lagar överträds i annan del av transportsystemet?	Nej

1.2 Kompletterande diagram, figurer eller kartbilder



Karta över utredningsområde inom vilket järnvägsspåren och plattformarna kommer att ligga. I detta skede är områdets utbredning större än den slutliga anläggningen som kommer att utformas under planprocessen.

1.3 Nuläge och brister

Södra stambanan mellan Lund och Malmö är en av Sveriges mest trafikerade järnvägssträckor. Under rusningstrafik är den maximalt utnyttjad, vilket medför att den är känslig för störningar. Mellan år 2000 och 2010 mer än fördubblades antalet resor med regionala tåg. Trafikverkets prognos visar att resandet kommer att öka även i framtiden. Kapaciteten för persontrafik behöver därför förbättras

Trafikverket har studerat möjliga åtgärder för att öka kapaciteten i en åtgärdsvalsstudie. För närvarande finns det fyra spår mellan Malmö och Arlöv och utbyggnad till fyra spår är planerad mellan Arlöv och Flackarp. Åtgärdsvalsstudiens slutsatser är att en förlängning av fyrspåret fram till Ringvägen eller Högevall i Lund ger tillräcklig kapacitetsförbättring om trimningsåtgärder dessutom utförs inne på Lund C.

Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder	Arbetsplatserna i Skåne är främst koncentrerade till större orter som Lund, Helsingborg, Hässleholm, Kristianstad och Malmö. Befolkningen är i huvudsak koncentrerad till de större orterna i länets västra delar. En betydande del av befolkningen bor dock i mindre orter och pendlar till arbetsplatser i de större orterna.
Lokalisering av service och handel	Ej relevant
Distansarbete	Pendling är vanligt förekommande mellan Malmö och Lund och även mellan andra orter som binds samman av Södra stambanan mellan Malmö och Lund.
Resvanor och/eller godsflöden	Sträckan mellan Lund och Malmö är en av landets mest trafikerade järnvägar. Främst utgörs trafiken av persontrafik men även en betydande mängd godstrafik förekommer.
Färdmedelsfördelning persontrafik	I Resvaneundersökning Skåne, 2013, anges att av total andel resor görs 57 % med bil, 9 % med buss, 6 % med tåg, 15 % med cykel, 11 % till fots och 2 % på annat sätt.
Färdmedelsfördelning godstrafik	Kunskap saknas
Banlängd:	Ca 3 km
Banstandard:	Elektrifierat dubbelspår; STH 160/200; Linjeklass D2 Stax 22,5/STMV 6,4; Maximal vagnvikt med Rc-lok 1600 ton; System H (hinderfrihetskontroll). Sträckan fjärrstyrs från trafikcentralen i Malmö.
Bantrafik:	400 persontåg och 64 godståg per dygn på sträckan Lund-Flackarp enligt T15.
Banflöde:	Underlag saknas.

1.4 Fyrstegsanalys

En förenklad åtgärdsvalsstudie har tagits fram för sträckan, vilken redovisas i rapporten Fyrspår Flackarp – Högevall, 2014-01-28. Den metod som används för att ta fram och pröva tänkbara lösningar i Åtgärdsvalsstudien är Fyrstegsprincipen.

Åtgärder enligt steg 1 syftar till att påverka människors beteende eller genom styrmedel påverka transportefterfrågan så att trafik förs över till mer hållbara, säkrare eller miljövänligare transportsystem. Att transportera människor och varor med tåg är säkrare, mindre utrymmeskrävande och miljövänligare än många andra transportmedel. Viljan är att fler ska välja tåg framför bil och då måste det ges möjlighet för fler tåg på järnvägsnätet. Åtgärder enligt steg 1 uppnår därför inte målen utmed sträckan Malmö-Lund.

Sträckan Malmö-Lund är idag en av Sveriges mest belastade järnvägssträckor. Åtgärder enligt steg 2 skulle kunna innehålla åtgärder för att utnyttja befintlig infrastruktur mer effektivt. I dagsläget är inte det möjligt att öka kapaciteten med hjälp av åtgärder enligt steg 2 eftersom det är omöjligt att köra fler tåg under högtrafik och tåglängden begränsas av plattformarnas längd på stationerna.

Åtgärder enligt steg 3 medför begränsade ombyggnader. Kapacitetsmålet med 26 tåg per timme och riktning genom Lund uppnås således inte med enbart trimningsåtgärder.

Med åtgärder enligt steg 4, nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder, kan fyrspåret från Flackarp förlängas in mot Lund C. Det innebär ökad kapacitet, samtidigt som järnvägssystemet som helhet blir mer robust och tillförlitligt. En tidigare kapacitetsrapport har visat att om fyra spår byggs mellan Flackarp och Ringvägen så kan 24 tåg per timme och riktning trafikerar sträckan, vilket medför att kapaciteten vara tillräcklig fram till år 2030-2040. Men en förlängning av de fyra spåren från Flackarp till Högevall kan 26 tåg per timme och riktning trafikerar sträckan, vilket bedöms resultera i tillräcklig kapacitet förbi år 2040.

1.5 Syfte

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

Åtgärden syftar till att öka kapaciteten på Södra stambanan mellan Lund och Flackarp, säkerställa en effektiv och hållbar transportförsörjning samt öka tillgänglighet för tågresenärer i Lund.

1.6 Förslag till åtgärd/er

Åtgärden innebär att Södra stambanan byggs ut från två till fyra spår mellan Högevall (söder om Lund C) och Flackarp. Befintligt dubbelspår rivs och ersätts av fyra nya spår i befintlig sträckning. Sträckan är ca 3 km lång.

En ny regionalstågsstation byggs längs det nya fyrspåret vid Klostergården.

Vilka steg 1-åtgärder för persontransporter ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 1-åtgärder för godstransporter ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 2-åtgärder för persontransporter ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 2-åtgärder för godstransporter ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 3-åtgärder ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 4-åtgärder ingår?	<ul style="list-style-type: none"> • Befintligt dubbelspår rivs och ersätts av fyra nya spår i befintlig sträckning mellan Högevall och Flackarp. Sträckan är ca 3 km lång. • Justering av fyrspår (Flackarp-Arlöv) på en sträcka av 400 m (605+100 – 605+500). • Justering av befintligt dubbelspår norr om Högevall. • En regionalstågsstation vid Klostergården (inkl två sidoplattformar samt en GC-port under fyra spår). • Tre broar (Höje å, Ringvägen och väg 108) med hög estetisk standard inkl justering av vägprofiler. • Markinlösen (kolonilotter och jordbruksmark). • Bulleråtgärder i form av plank eller andra åtgärder.
Banlängd:	Ca 3 km
Banstandard:	Elektrifierat fyrspår; System H (hinderfrihetskontroll)
Bantrafik:	514 persontåg och 66 godståg per dygn på sträckan Lund-Flackarp enligt Basprognos 2040.
Banflöde:	22 miljoner resenärer per år och 6,9 miljoner nettoton per år på sträckan Lund-Flackarp enligt Basprognos 2040.

1.7 Åtgärdskostnad och finansiering

Tabell 1.3 Åtgärdskostnad i löpande priser

	Namn på kostnadskalkyl	Åtgärds-kostnad i löpande priser (mnkr)	Datum för upprättad kostnads-kalkyl	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds-kostnad	<i>JSY200 Flackarp-Högevall, fyrspar, FKS 121102</i>	1060	2012-11-02	2012-06	<i>Successiv kalkyl 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
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds-kostnad	<i>Kandidat till Nationell transportplan 2018-2029</i>	1105,6	1106	2015-06	<i>Prisnivåomräkning (infrastrukturindex för bana) av "Successiv kalkyl 50 %"</i>

1.8 Planeringsläge

Järnvägsplanen beräknas vara klar för fastställelse under 2017. Arbetet med att ta fram en järnvägsplan med miljökonsekvensbeskrivning för sträckan Lund-Flackarp pågår.

1.9 Relation till andra åtgärder

Trafikverket planerar för utbyggnad till fyra spår mellan Flackarp och Arlov samt ombyggnad av stationer i Hjärup, Åkarp och Burlöv där två nya spår tillkommer väster om befintliga spår.

För den dubbelspåriga sträckan mellan Ringvägen/Högevall in till Lund C ska det inom ramen för järnvägsplanen för Lund-Flackarp utredas trimningsåtgärder.

1.10 Övrigt

Dubbelspårsdrift skall upprätthållas under byggtiden.

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	Person2040_160401	
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej	
Prognosverktyg - persontrafik	Sampers/Samkalk 3.3	
Prognos godstrafik - huvudanalys	Gods_2040_160401	
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej	
Prognosverktyg - godstrafik	Samgods 1.1	
Befolkningsscenario	Se gods- och personprognos	
Ekonomiskt scenario	Se gods- och personprognos	
Näringslivsscenario	Se gods- och personprognos	
Övrig scenarionformation	Se gods- och personprognos	
Trafikering - kollektivtrafik	Se personprognos	
Trafikering - gods	Gods_2040_160401	
Infrastrukturnät	Se gods- och personprognos	
ASEK-version	ASEK 6.0	
Avvikelse från ASEK	Nej	
Prisnivå för kalkylvärden	2014-medel	
Kalkylränta %	3,5%	
Prognosår 1	2040	
Diskonteringsår	2020	
Öppningsår	2020	
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	2	
Ekonomisk livslängd (projektspecifik), antal år	60	
Kalkylperiod från startår för effekter	60	
Kalkylverktyg - samhällsekonomi	Kalkyldatum	Sampers/Samkalk 3.3 och Bansek v. 4.3
		Exekv.tillfälle 2017-07-17 08:03:31

2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalkylresultatet

Arbetet med objektet har inneburit beräkningar Sampers/Samkalk samt Bansek.

I Sampers/Samkalk har nyttor av kapacitetstidsvinster för persontrafiken och en ny regionaltågsstation i Klostergården beräknats. Beräkningarna beskrivs i Bilaga 4 Arbets-PM Sampers/Samkalk Lund (Högevall) - Flackarp, fyrspår.

De monetärt värderade effekterna som beräknats i Bansek utgörs av kapacitetstidsvinster för godståg samt förändrade drift-, underhålls- och reinvesteringskostnader till följd av förändrad anläggningsmassa. Även den samhällsekonomiska investeringskostnaden är beräknad i Bansek. Beräkningarna beskrivs i Bilaga 7 Arbets-PM Bansek Lund (Högevall) - Flackarp, fyrspår.

2.1.1.3 Trafiktillväxttal

Tabell 2.2 Trafiktillväxttal

Trafikökning [%]				
Tidsperiod	Huvudscenario		Referensscenario:	
			Ej angett	
	Årlig före 2040	Årlig efter 2040	Ej angett	Ej angett
Persontrafik på järnväg	1,60%	0,90%	Ej angett	Ej angett
Godstrafik på järnväg	0,67%	1,36%	Ej angett	Ej angett

Kommentar till tabell 2.2:

För godstrafik på järnväg berörs bandel 912. Trafiktillväxten för persontrafik antas vara densamma i hela landet.

2.1.1.4 Kostnader

Tabell 2.3 Nominell åtgärdskostnad (successivkalkyl eller annan metod) och samhällsekonomisk investeringskostnad

Analysnivå	Huvudanalys				Känslighetsanalys - alternativ investeringskostnad			
	Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ		Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ	
Kalkylmetod åtgärdskostnad	Successiv kalkyl 50 %		Ej relevant		Successiv kalkyl 85 %		Ej relevant	
Basår för penningvärde	2015-06	2014-medel	Ej relevant	2014-medel	2015-06	2014-medel	Ej relevant	2014-medel
Nominell åtgärdskostnad	1106		Ej relevant		1310		0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		1514		0		1795		0

2.1.2 Kalkylresultat

2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi

		Kalkylmetod för åtgärdskostnad	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-i**	NNK-idu***
Huvudanalys		Successiv kalkyl 50 %	1 514	-1 217	-0,80	-0,77
Känslighetsanalyser	Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	Successiv kalkyl 85 %	1 795	-1 497	-0,83	-0,80
	Känslighetsanalys CO2-värdering=3,50 kr/kg	Successiv kalkyl 50 %	1 514	-1 282	-0,85	-0,81
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	Successiv kalkyl 50 %	1 514	-1 304	-0,86	-0,80
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre från basåret och jämfört med huvudkalkylen	Successiv kalkyl 50 %	1 514	-1 137	-0,75	-0,72

* 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 infrastrukturförhållaren.

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	Restid pb, tjänste	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	0,1	kptim/år	-1,4	276	Sampers/ Samkalk 3.3
		Restid pb, arbete	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	-0,6	kptim/år	2,1		Sampers/ Samkalk 3.3
		Restid pb, övr. privat	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	-0,1	kptim/år	0,2		Sampers/ Samkalk 3.3
		Restid tåg, långväga	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	-17,3	kptim/år	80,7		Sampers/ Samkalk 3.3
		Restid kollektivtrafik, regionalt	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	-61,3	kptim/år	194,1		Sampers/ Samkalk 3.3
	GODSTRANSPORTER	Restid pb yrkestrafik	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	-0,2	kptim/år	1,5	6	Sampers/ Samkalk 3.3
		Reskostnad pb yrkestrafik	Ej angett	-0,00587	mnkr/år	0,1		Sampers/ Samkalk 3.3
		Transporttid gods pb yrkestrafik	Ej angett	-0,00037	mnkr/år	0,0		Sampers/ Samkalk 3.3
		Transporttid, gods	Tidsvinst. I snitt 0,09 min för basprognosens godståg på länken Lund-Flackarp.	-0,03	mnkr/år	0,8		Bansek: 4.3
		Tågdriftskostnader, gods	På grund av minskad transporttid	-0,06	mnkr/år	1,6		Bansek: 4.3
		Försenings-tid, godstrafik	Förseningstidsvinst. I snitt 0,09 min för basprognosens godståg på länken Lund-Flackarp.	-0,06	mnkr/år	1,6		Bansek: 4.3
	PERSONTRANSPORTFÖRETAG	Biljett-intäkter	Ej angett	4,32	mnkr/år	106,6	87	Sampers/ Samkalk 3.3
		Fordonskostnader för kollektivtrafik	Ej angett	1,46	mnkr/år	-12,2		Sampers/ Samkalk 3.3
		Moms på biljett-intäkter	Ej angett	0,24428	mnkr/år	-6,0		Sampers/ Samkalk 3.3
		Banavgifter	Ej angett	0,07007	mnkr/år	-1,7		Sampers/ Samkalk 3.3

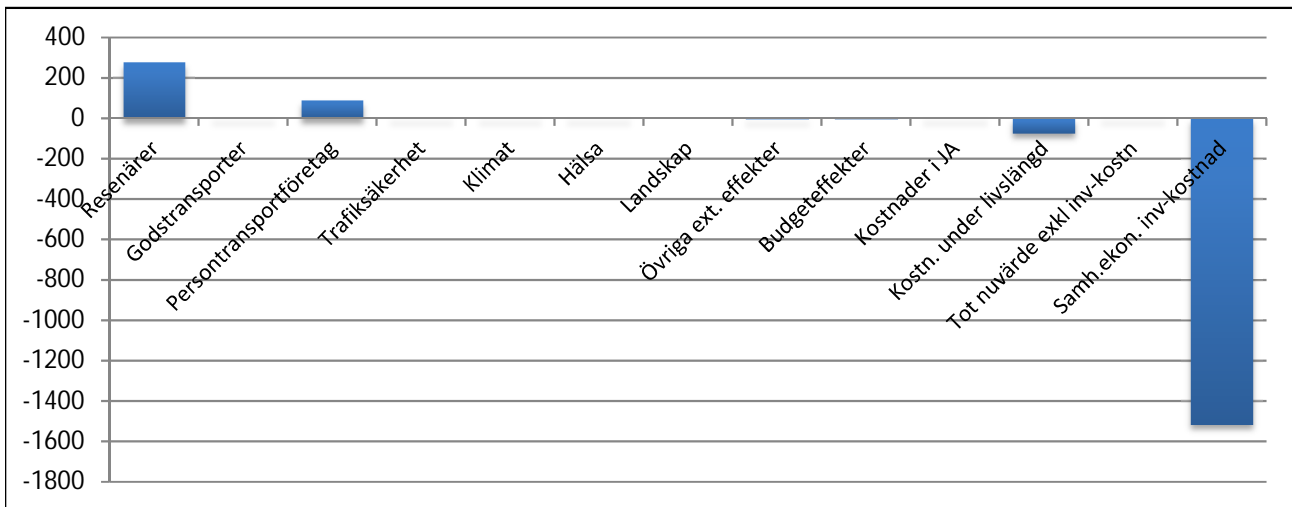
EXTERNA EFFEKTER	TRAFIKSÄKERHET (TS)	Trafik-säkerhet-totalt	Total olyckskostnad	Ej angett	Ej angett	1,0	1	Sampers/ Samkalk 3.3	
		Döda	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade	-0,00161	D/år	Ej beräknat			Sampers/ Samkalk 3.3
		Svårt skadade	Förändring av statistiskt förväntat antal svårt skadade	0,00857	SS/år	Ej beräknat			Sampers/ Samkalk 3.3
	KLIMAT	CO2-ekvivalenter	Avser koldioxid	-0,07	kton/år	3,2	3	Sampers/ Samkalk 3.3	
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Luft	Avser NOX, VOC, SO2, och Partiklar	Ej angett	Ej angett	1,3	1	Sampers/ Samkalk 3.3	
		Luft - NOX	Kväveoxider	-0,31645	ton/år	Ej beräknat		Sampers/ Samkalk 3.3	
		Luft - VOC	Kolväten	-0,06	ton/år	Ej beräknat		Sampers/ Samkalk 3.3	
		Luft - SO2	Svaveldioxid	-0,007	ton/år	Ej beräknat		Sampers/ Samkalk 3.3	
		Luft - Partiklar	Partiklar	-0,003	ton/år	Ej beräknat		Sampers/ Samkalk 3.3	
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Marginellt slitage kollektivtrafik	Ej angett	0,22	mnkr/år	-5,3	-5	Sampers/ Samkalk 3.3	
		Miljö och säkerhet - externa effekter, tågtrafik	Till följd av ökad transporter på järnväg.	0,01	mnkr/år	-0,1		Bansek: 4.3	
		Miljö och säkerhet - externa effekter, övrig trafik	Till följd av överflyttade transporter till järnväg.	-0,01	mnkr/år	0,4		Bansek: 4.3	

BUDGETEFFEKTER	Drivmedels- skatt för vägtrafik, regionalt	<i>Ej angett</i>	-0,24223	<i>mnkr/år</i>	-6,0	-1	<i>Sampers/ Samkalk 3.3</i>
	Drivmedels- skatt för vägtrafik, långväga	<i>Ej angett</i>	-0,08734	<i>Ej angett</i>	-2,2		<i>Sampers/ Samkalk 3.3</i>
	Vägavgifter/ vägskatt	<i>Ej angett</i>	0	<i>mnkr/år</i>	0,0		<i>Sampers/ Samkalk 3.3</i>
	Moms på biljett-intäkter	<i>Ej angett</i>	0,24428	<i>mnkr/år</i>	6,0		<i>Sampers/ Samkalk 3.3</i>
	Banavgifter	<i>Ej angett</i>	0,07007	<i>mnkr/år</i>	1,7		<i>Sampers/ Samkalk 3.3</i>
	Moms fordons- kostnader	<i>Ej angett</i>	0,01477	<i>mnkr/år</i>	-0,4		<i>Sampers/ Samkalk 3.3</i>
	Drivmedels- skatt	<i>Överflyttning av transporter från väg till järnväg medför minskade drivmedelsskatter till staten</i>	0,01	<i>mnkr/år</i>	-0,2		<i>Bansek: 4.3</i>
	Banavgifter	<i>Ökade banavgifterna uppstår till följd av överflyttning av transporter från väg till järnväg</i>	0	<i>mnkr/år</i>	0,1		<i>Bansek: 4.3</i>
INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>
MINUS SAMHÄLLS EKONOMISK INVESTERINGS- KOSTNAD	DoU vägtrafik	<i>Drift- och underhållskostnad för väg under kalkylperioden</i>	-0,2	<i>mnkr/år</i>	1,0	-71	<i>Sampers/ Samkalk 3.3</i>
	Trafik- oberoende DoU järnväg	<i>Drift- och underhållskostnad för järnväg under kalkylperioden</i>	1,11	<i>mnkr/år</i>	-27,7		<i>Bansek: 4.3</i>
	Reinveste- ringar järnväg	<i>Reinvesteringar under kalkylperioden</i>	1,77	<i>mnkr/år</i>	-44,3		<i>Bansek: 4.3</i>
		<i>Effekten år 2040 avser annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad inklusive skattefaktor</i>	-60,7	<i>mnkr/ år</i>	-1 514,4	-1 514	<i>Bansek: 4.3</i>
NETTONUVÄRDE						-1 217	

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 speciala orsaken till att vissa effekter uppstått
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	RESENÄRER	Möjlighet till optimering av tidtabell	Utbyggnad till fyrspar möjliggör en optimering av tidtabellen som i sin tur gör att efterfrågade ankomst- och avgångstider kan tillgodoses på ett bättre sätt.			Positivt	Upprättar en
		Störningar under byggtid	Under byggtiden kommer trafik på både på järnväg, bilvägar och gång- och cykelvägar att påverkas. Det kan innebära ändrad trafikering och sänkning av hastigheten på trafiken på järnvägen och omledningar och/eller begränsad framkomlighet för vägtrafiken.			Försumbart	Upprättar en
		Ökad robusthet	Utbyggnad till fyrspar ökar möjligheterna att hantera störda situationer i driftskedet.			Positivt	Expertgrupp
	GODSTRANSPORTER	Möjlighet till optimering av tidtabell	Utbyggnad till fyrspar möjliggör en optimering av tidtabellen som i sin tur gör att efterfrågade ankomst- och avgångstider kan tillgodoses på ett bättre sätt.			Positivt	Expertgrupp
		Störningar under byggtid	Under byggtiden kommer trafik på både på järnväg och vägar att påverkas. Det kan innebära ändrad trafikering och sänkning av hastigheten på trafiken på järnvägen och omledningar och/eller begränsad framkomlighet för vägtrafiken.			Försumbart	Expertgrupp
		Ökad robusthet	Utbyggnad till fyrspar ökar möjligheterna att hantera störda situationer i driftskedet.			Positivt	Expertgrupp
	PERSONTRANSPORTFÖRETAG	Möjlighet till optimering av tidtabell	Utbyggnad till fyrspar möjliggör en optimering av tidtabellen som i sin tur gör att efterfrågade ankomst- och avgångstider kan tillgodoses på ett bättre sätt.			Positivt	Expertgrupp
		Störningar under byggtid	Under byggtiden kommer trafik på både på järnväg och vägar att påverkas. Det kan innebära ändrad trafikering och sänkning av hastigheten på trafiken på järnvägen och omledningar och/eller begränsad framkomlighet för vägtrafiken.			Försumbart	Expertgrupp
		Ökad robusthet	Utbyggnad till fyrspar ökar möjligheterna att hantera störda situationer i driftskedet.			Positivt	Expertgrupp

EXTERNA EFFEKTER (Följdieffekter för samhället)	TRAFIK- SÄKERHET (TS)	Trafik- säkerhet-totalt	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen			Ingen effekt	Försumbart	Expertgrupp
	KLIMAT	CO2- ekvivalenter	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen			Ingen effekt	Försumbart	Expertgrupp
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Människors hälsa - buller	Bullerstörningarna kommer i viss mån att öka längs aktuell järnvägssträcka till följd av ökad trafik. Bullerskyddsåtgärder kommer dock att genomföras vilka definieras i arbetet med pågående järnvägsplan. Bedömningen har gjorts utifrån förutsättningen att åtgärden innebär väsentlig ombyggnad.			Positivt	Positivt	Expertgrupp
		Luft	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen			Ingen effekt		Expertgrupp
	LANDSKAP	Intrång i Landskap - skala, struktur och visuell karaktär	Utredningsområdet omfattar öppet jordbrukslandskap söder om Lund och stadsmiljö i Lund. Järnvägen kan bli mer exponerad mot omgivande stad vilket förändrar karaktären i stadens rum. Kompletteringar med ny bro kommer anläggas längs broläggarna på sträckan för att rymma de två nya spåren.			Negativt	Negativt	Expertgrupp
		Intrång i Landskap – Ekosystemeff ekter och biologisk mångfald	Mark och vegetation kring Höje Å kommer tas i anspråk av ny bro. Strandskyddsområde kommer också påverkas.			Negativt		Expertgrupp
		Intrång i Landskap – effekter på forn- och kultur- lämningar	Det finns bebyggelse med kulturhistoriska värden runt spåret. Det finns även ett värde i bebyggelsens variation vad gäller utförande och ålder. Beroende på hur och var övergången placeras mellan två till fyra spår, kan befintlig bebyggelse påverkas.			Negativt		Expertgrupp
		Barriär- effekter – övrig trafik (inkl cykel och gång)	Kopplingen mellan Klostergården och Västra Lund förbättras då ny gångförbindelse upprättas i anslutning till plattformarna.			Positivt		Expertgrupp
		Barriär- effekter – djurliv	Att anlägga två ytterligare spår längs sträckan förstärker barriäreffekten något.			Försumbart		Expertgrupp
	KOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	Drift och Underhåll och reinvesteringar	Den nya anläggning bedöms generera lägre drift-, underhålls- och reinvesteringarkostnader per enhet jämfört med befintlig anläggning vilket inte fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.			Positivt	Positivt	Expertgrupp

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.	
Definition	Beskrivning av den speciella orsaken till att vissa effekter uppstår
Motivering	<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)
<i>Negativt</i>		<i>Positivt</i>		<i>Positiv (stor)</i>		<i>Positivt</i>
Vilken kompetensnivå har de som gjort bedömningen?						<i>Expertgrupp</i>

Motivering:

Det bedöms finnas stora positiva trafikla effekter som inte kan fångas upp i den samhällsekonomiska kalkylen. Dessa bedöms överväga de negativa miljöeffekterna.

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.	1 106
Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av:	Expertgrupp
Storleken på åtgärds kostnaden tillåter endast användande av avancerade bedömningsregler. Nedanstående parametrar måste bedömas.	
Aktuell NNK-i	-0,80
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
OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT:	
Villkorsfall	Villkorsfall 10
Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet	Olönsam

2.3.2 Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.8

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet	Olönsam
Slutlig sammanvägning bedömd av:	Expertgrupp

Motivering:

Då kostnaderna överstiger nyttorna och de ej kvantifierade effekterna sammantaget inte bedöms kunna väga upp detta bedöms åtgärden inte 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 transfereringssystem. 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	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Åtgärden gynnar kvinnor såväl som män.	Expertgrupp
Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt	Regionalt	Nationellt och lokalt	Neutralt	Den samhällsekonomiska kalkylen visar att det främst är regionalt och därefter nationellt resande som gynnas.	Expertgrupp
Län	Skåne	Neutralt	Neutralt	Främst bedöms resandet inom Skåne komma att gynnas. Fördelning därefter är svår att bedöma.	Expertgrupp
Kommun	Lund	Malmö	Neutralt	Främst bedöms Lunds kommun komma att gynnas då en ny station för resandepåhåll byggs där.	Expertgrupp

Trafikanter, transporter och externt berörda	<i>Resenärer</i>	<i>Persontransportföretag</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Den samhällsekonomiska kalkylen visar att det främst är resenärer och därefter persontransportföretag som gynnas.</i>	<i>Expertgrupp</i>
Näringsgren	<i>Järnmalm, järn och slagg</i>	<i>Färdiga industriprodukter</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Bedömningen gjord utifrån Trafikverkets basprognos för år 2040</i>	<i>Expertgrupp</i>
Trafikslag	<i>Spår</i>	<i>Gods-järnväg</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Åtgärden gynnar främst persontrafik på järnväg (spår) på järnväg och därefter godstransporter på järnväg.</i>	<i>Expertgrupp</i>
Åldersgrupp	<i>Vuxna: 18-65 år</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Åtgärden bedöms ge störst nytta för vuxna i arbetsför ålder.</i>	<i>Expertgrupp</i>
Åtgärds specifik fördelningsaspekt	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>-</i>	<i>Expertgrupp</i>

3.2 Fördjupad fördelningsanalys

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

3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Har FKB gjorts?	<i>Nej</i>
------------------------	------------

Kommentar:

Objektet medför nytta för näringslivets transporter. Nyttorna ingår till största delen i de genomförda beräkningarna. En särskild företagsekonomisk konsekvensbeskrivning enligt FKB-metoden hade kunnat fånga ytterligare eventuella effekter för några enskilda företag, dock inte samtliga effekter för samtliga påverkade företag. Detta faktum samt begränsade resurser är skälet till att vi avstått från att genomföra en fullständig FKB för detta objekt.

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

Olönsam

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	Åtgärden bidrar till ekologisk hållbarhet då den gynnar ekologiskt hållbara resor och transporter.	Expertgrupp
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	Då kostnaderna överstiger nyttorna och de ej kvantifierade effekterna sammantaget inte bedöms kunna väga upp detta bedöms åtgärden inte bidra till samhällsekonomisk hållbarhet.	Expertgrupp
	Social hållbarhet	Åtgärden bidrar till social hållbarhet då den medför förbättrade förutsättningar för kollektivt resande.	Expertgrupp

Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling

Åtgärden bidrar till ekologisk och social hållbarhet men kan inte sägas bidra till samhällsekonomisk hållbarhet då kostnaderna totalt sett överstiger de positiva nyttorna.

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)
Funktionsmålet¹			
Medborgarnas resor. Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Åtgärden minskar risken för förseningar vilket ökar tillförlitligheten.	Expertgrupp
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Åtgärden minskar restiden vilket ökar bekvämligheten. En ny station för resandeuppehåll i Klostergården ökar bekvämligheten.	Expertgrupp
Näringslivets transporter. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Åtgärden minskar risken för förseningar vilket ökar tillförlitligheten.	Expertgrupp
	Kvalitet	Positivt bidrag: Åtgärden ger minskade transporttider för godståg.	Expertgrupp
Tillgänglighet regionalt och mellan länder. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Pendling	Positivt bidrag: Ny Pågatågsstation i Klostergården och minskade restider bidrar positivt till tillgängligheten.	Expertgrupp
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag: Åtgärden leder till minskade restider för långväga tåg på Södra stambanan och tåg från Västkustbanan.	Expertgrupp
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Åtgärden leder till minskade restider för långväga tåg på Södra stambanan och tåg från Västkustbanan.	Expertgrupp
Jämställdhet. Arbetsformerna, genomförandet och resultatet av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag.	Expertgrupp
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Alla kan påverka vid samråd eller genom att yttra sig när planen ställs ut.	Expertgrupp
Funktionshindrede. Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrede	Positivt bidrag: Klostergården innebär ökad valmöjlighet för resenären.	Expertgrupp
Barn & unga. Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Positivt bidrag: En mindre station (Klostergården) är lättare att nyttja för barn och unga.	Expertgrupp
Kollektivtrafik, gång & cykel. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Inget bidrag.	Expertgrupp
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Positivt bidrag: Åtgärden ökar kollektivtrafikens attraktivitet vilket leder till en ökad andel kollektivtrafikresor.	Expertgrupp

Hänsynsmål ²			
<p>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.</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>Positivt bidrag: Förbättrade förutsättningar för transporter och resor på järnväg leder till överflyttning av transporter och resenärer från väg till järnväg.</p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.</p>	<p>Inget bidrag.</p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.</p>	<p>Negativt bidrag: Anläggningsmassan kommer totalt sett att öka vilket leder till ökad energianvändning.</p>	<p>Expertgrupp</p>
<p>Människors hälsa</p>	<p>Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller</p>	<p>Positivt bidrag: Bullerstörningarna kommer i viss mån att öka längs aktuell järnvägssträcka till följd av ökad trafik. Bullerskyddsåtgärder kommer dock att genomföras vilka definieras i arbetet med pågående järnvägsplan. Bedömningen har gjorts utifrån förutsättningen att åtgärden innebär väsentlig ombyggnad.</p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena</p>	<p>Positivt bidrag: Bullerstörningarna kommer i viss mån att öka längs aktuell järnvägssträcka till följd av ökad trafik. Bullerskyddsåtgärder kommer dock att genomföras vilka definieras i arbetet med pågående järnvägsplan. Bedömningen har gjorts utifrån förutsättningen att åtgärden innebär väsentlig ombyggnad.</p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet</p>	<p>Inget bidrag.</p>	<p>Expertgrupp</p>

<p>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.</p>		Fysisk aktivitet i transportsystemet	<p><i>Positivt bidrag: Kollektivt resande föregås ofta av gång- och cykelresor. Förbättrade förutsättningar för kollektivtrafik bör därmed öka andelen gång- och cykelresor.</i></p> <p><i>Klostergården kan användas för att ta sig till rekreationsområdet vid Höje å.</i></p>	Expertgrupp
	Befolkning	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	<p><i>Positivt bidrag: Nytt pågatågsuppehåll i Klostergården bidrar positivt till barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål.</i></p> <p><i>Kopplingen mellan Klostergården och Västra Lund förbättras då ny gångförbindelse upprättas i anslutning till plattformarna.</i></p>	Expertgrupp
		Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	<p><i>Positivt bidrag: Tillgängligheten förbättras med en ny Pågatågsstation i Klostergården.</i></p>	Expertgrupp
	Luft	Vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).	<p><i>Positivt bidrag: Förbättrade förutsättningar för transporter och resor på järnväg leder till överflyttning av transporter och resor från väg till järnväg.</i></p>	Expertgrupp
		Halter av kvävedioxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids.	Inget bidrag.	Expertgrupp
		Antalet personer exponerade för halter över MKN.	Inget bidrag: Ingen känd påverkan.	Expertgrupp
	Vatten	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag.	Expertgrupp
		Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant

	Mark	Betydelse för förorenade områden	<i>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.</i>	Expertgrupp
		Betydelse för skyddsvärda områden	<i>Inget bidrag: Utredningsområdet tangerar riksintresse för kulturmiljö och Natura 2000, utformning bedöms komma utformas så ingen påverkan uppstår.</i>	Expertgrupp
		Betydelse för bakgrundshalt metaller	<i>Inget bidrag: Ingen känd påverkan</i>	Expertgrupp
		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	<i>Inget bidrag.</i>	Expertgrupp
		Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	<i>Inget bidrag: Ingen känd påverkan</i>	Expertgrupp
	Materiella tillgångar	Betydelse för areella näringar.	<i>Bedöms inte för närvarande</i>	Ej relevant
		Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall.	<i>Bedöms inte för närvarande</i>	Ej relevant
	Landskap	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	<i>Negativt bidrag: Utredningsområdet omfattar öppet jordbrukslandskap söder om Lund och stadsmiljö i Lund. Järnvägen kan bli mer exponerad mot omgivande stad vilket förändrar karaktären i stadens rum. Kompletteringar med ny bro kommer anläggas längs brolägena på sträckan för att rymma de två nya spåren.</i>	Expertgrupp

Landskap	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för mortalitet	<i>Inget bidrag: Ingen känd påverkan.</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för barriärer	<i>Inget bidrag.</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för störning	<i>Inget bidrag: Ingen känd påverkan.</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	<i>Inget bidrag: Åtgärden berör artrik järnvägsmiljö men påverkan är oklar i detta skede.</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	<i>Inget bidrag: Ingen känd påverkan.</i>	<i>Expertgrupp</i>
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	<i>Negativt bidrag: Det finns bebyggelse med kulturhistoriska värden runt spåret. Det finns även ett värde i bebyggelsens variation vad gäller utförande och ålder. Beroende på hur och var övergången placeras mellan två till fyra spår, kan befintlig bebyggelse påverkas.</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för strukturomvandling.	<i>Inget bidrag: Ingen känd påverkan.</i>	<i>Expertgrupp</i>
		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>	<i>Ej relevant</i>
		Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.	<i>Inget bidrag: Ingen känd påverkan.</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för utradering	<i>Inget bidrag: Ingen känd påverkan.</i>	<i>Expertgrupp</i>
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.	<i>Positivt bidrag: Ökad trafiksäkerhet till följd av överflyttning av resor och transporter från väg till järnväg.</i>	<i>Expertgrupp</i>	

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

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

² 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		
Trafik-säkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	0,0	D/mdkr	Sampers/Sa mkalk 3.3
Trafik-säkerhet DSS	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och svårt skadade per mdkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	0,1	DSS/mdkr	Sampers/Sa mkalk 3.3
Restid	Förändrade antal timmar (totalt) per kkr år 2030 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-1,7	tim/tkr	Sampers/Sa mkalk 3.3
Koldioxid	Förändrade antal kton CO2 per mnkr år 2030 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-1,5	ton/mnkr	Sampers/Sa mkalk 3.3

4.4 Bedömning av bidrag till regionala och lokala mål

De regionala mål som redogörs i tabell 4.4 är tagna från Sammanfattning av de nationella och regionala transportinfrastrukturplanerna 2014-2025, Region Skåne, 2014-06-17. Inom ramen för arbetet med den regionala infrastrukturplanen har fem utvecklingsmål för transportsystemet i Skåne tagits fram, som utgör förutsättningar för infrastrukturplaneringen.

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
1. Stärka regionförstoring och regionintegrering i det flerkärniga Skåne	<ul style="list-style-type: none"> Utveckla Skåne till en sammanhållen funktionell region med en större gemensam arbetsmarknad, samt skapa en god tillgänglighet i ett flerkärnigt Skåne, i syfte att sprida tillväxten till hela regionen. 	Positivt bidrag	Upprättaren
2. Stärka stad och landsbygd utifrån deras respektive behov	<ul style="list-style-type: none"> Stärka tillväxtmotorerna genom förbättrad kapacitet i transportsystemet och samtidigt hantera de miljöproblem som transportererna ger i de tätbefolkade delarna av regionen. Stärka tillväxten genom försörjning av infrastruktur i periferin så att en god tillgänglighet nås, så att företag och verksamheter kan finnas kvar och utvecklas. 	Positivt bidrag	Upprättaren
3. Utveckla ett hållbart resande	<ul style="list-style-type: none"> Utveckla kollektivtrafiken och öka kollektivtrafikresandet för att nå klimatmål och en hållbar stadsmiljö. Säkerställa att hela resan har en god funktionalitet och att det finns en bra intermodalitet. Effektivisera fordonsparken och ställa om till förnybara bränslen för att nå klimatmålen. Arbeta med åtgärder som stödjer ett transportsnålt resande. Stärka drivkrafterna för att fler korta resor företas med gång och cykel, för ett mer hållbart resande och en bättre folkhälsa. 	Positivt bidrag	Upprättaren

<p>4. Förbättra Skånes förbindelser med omvärlden</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Utveckla transportsystemet i Skåne till ett effektivt och hållbart system för transit- och godstransporter, med utvecklade logistikplatser och hamnar med förbättrad intermodalitet. • Utveckla transportsystemet i Öresundsregionen och Sydsverige, för en mer integrerad arbetsmarknad. • Utveckla transportsystemet mot de närliggande metropolerna Stockholm, Göteborg, Oslo, Hamburg och Berlin. • Stödja Kastrups roll som en viktig flygplats för interkontinentala flygförbindelser och Sturups roll som nationell flygplats. 	<p>Positivt bidrag</p>	<p>Upprättaren</p>
<p>5. Transportsystemet ska vara effektivt, säkert och kunna nyttjas av alla</p>	<ul style="list-style-type: none"> • I första hand nyttja befintlig infrastruktur. Hushålla med marken och sträva efter ytsnåla trafik- och infrastrukturlösningar. • Transportsystemet ska utformas så att en olycka inte leder till att någon dödas eller skadas allvarligt. • Skapa ett transportsystem för alla. Transportsystemet ska bli mer jämlikt, såväl mellan kön, som mellan olika åldersgrupper. • Tillgänglighetsanpassningen av transportsystemet ska utvecklas ytterligare och infrastrukturen ska även användas för att stärka den sociala hållbarheten. 	<p>Positivt bidrag</p>	<p>Upprättaren</p>

4.5 Målkonflikter

Det finns målkonflikter mellan de positiva bidragen till funktionsmålen och de negativa bidragen avseende hänsynsmålen klimat och landskap.

4.6 Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO ₂ -ekvivalenter	Energianvändning, GWh	Källa och datum
Byggskede totalt	25411,00	93,00	Klimatkalkyl version 4.0, 2016-11-07
Byggskede, reinvestering samt DoU per år	351,00	2,10	Klimatkalkyl version 4.0, 2016-11-07
Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	21060,00	126,00	

Kommentar:

Byggnationen av åtgärden (hela byggfasen) bidrar till 25411 ton CO₂-ekvivalenter. Drift och underhåll beräknas släppa ut 351 ton CO₂-ekvivalenter per år. Energianvändningen uppgår till 93,0 GWh under byggfasen och 2,1 GWh per år under driftskedet. Det totala utsläppet av CO₂-ekvivalenter blir under bygg- och driftskedet 21060 ton och energianvändningen uppgår till 126 GWh.

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

2016-11-21; Martina Trupina Dreven, Trafikanalytiker, M4Traffic (Sampers/Samkalk), omkörd 2017-07-17 av Martina Trupina Dreven, Trafikanalytiker, M4Traffic

2016-11-21; Tom Hedlund, Trafikanalytiker, WSP Sverige AB (Bansek)

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2016-11-10; Tom Hedlund, Trafikanalytiker, WSP Sverige AB

2016-11-10; Caroline Gimström, Utredare, WSP Sverige AB

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

Expertgrupp 2016-11-15:

Dan Kjeldsen (projektingenjör) Trafikverket

Anders Dahlberg (Nivå 1, Mark) Trafikverket

Per-Richard Karlsson (Nivå 1, BEST) Trafikverket

Christina Ripa (trafikanalytiker) Trafikverket

Jenny Åkerholm (projektledare) Trafikverket

Ronny Andersson (biträdande projektledare, BEST-samordnare) Trafikverket

Karin Hedström (Projektingenjör) Trafikverket

Annelie Rossander (Nivå 1, Miljö) Trafikverket

Tom Hedlund (trafikanalytiker) WSP

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2017-08-30

4.2 Skickad av (kontaktperson):

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

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2017-09-12; Pär Ström, Samhällsekonomi, Trafikverket

5.2 Godkänd av:

2017-09-12; Peo Nordlöf, ec Samhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2017-09-24; Agnes von Koch, Lars Eriksson, Strategisk planering, Trafikverket

6.2 Godkänd av:

2017-09-24; Håkan Persson, ec Strategisk 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

Darvish- Fattahi, 2012-11-02. JSY200 Flackarp-Högevall, fyrspår, FKS 121102

Bilaga 3: Klimatkalkyl

*Caroline Gimström, 2016-11-08. Bilaga_3a_resultat_klimatkalkyl_jsy200_lund_flackarp_pdf_161108
Bilaga_3b_indata_klimatkalkyl_jsy200_lund_flackarp_xls_161108*

Bilaga 4: Arbets-PM Sampers

Martina Trupina Dreven, 2017-08-29. Arbets-PM SampersSamkalk Lund (Högevall) - Flackarp, fyrspår

Bilaga 5: Sampers-/Samkalkkalkyl

Martina Trupina Dreven, 2017-07-17. SK46_HA

Bilaga 6: Underlag till SEK

Tom Hedlund, 2016-11-21. jsy200_underlag_till_sek_161121

Bilaga 7: Arbets-PM Bansek

Tom Hedlund, 2016-11-21. Arbets-PM Bansek Lund (Högevall) - Flackarp, fyrspår

Bilaga 8: Verktyg - Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Tom Hedlund, 2016-10-10. fkb_verktyg_20160401

Bilaga 9: Förseningsdokumentation

Trafikverket, 2012-10-05. Förseningsberäkning121005

Bilaga 10: Bansekkalkyl

Tom Hedlund, 2016-10-10. BanSek_original_43_rev_0502_rev res_N8001 - Lund-Flackarp

Bilaga 11: Sampers-/Samkalkkalkyl - Känslighetsanalys CO2-värdering 3,50 kr/kg

Martina Trupina Dreven, 2017-08-23. SK46_CO2

Bilaga 12: Sampers-/Samkalkkalkyl - Känslighetsanalys 0 trafik tillväxt

Martina Trupina Dreven, 2017-08-27. SK46_0%

Bilaga 13: Sampers-/Samkalkkalkyl - Känslighetsanalys 50% högre trafik tillväxt

Martina Trupina Dreven, 2017-08-23. SK46_50%

Bilaga 14: Tidtabellmodell JA

Johannes Östlund, 20161115. TDTmodell_NY_BAS_REV_160617_JA_JOS_161115

Bilaga 15: Tidtabellmodell UA

Johannes Östlund, 20161115. TDTmodell_NY_BAS_REV_160617_UA_JOS_161115

Bilaga 16: Lathund diskontering av investeringskostnad Huvudanalys

*Tom Hedlund, 2016-11-17. Bilaga 16 160401_lathund_indexomr_kapitalisering_invkostnad_160926
Huvudanalys*

Referens 1, *Miljökonsekvensbeskrivning*

Ej upprättat

Referens 2: *Samrådsunderlag*

Trafikverket, 2015-11-26. Samrådsunderlag, Södra stambanan Lund-Flackarp, fyra spår

Referens 3: *Regionala mål*

Region Skåne, 2014-06-17. Sammanfattning av de nationella och regionala transportinfrastrukturplanerna 2014-2025

Referens 4: *Resvaneundersökning i Skåne*

Sweco, 2014-06-04. Resvaneundersökning 2013

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering