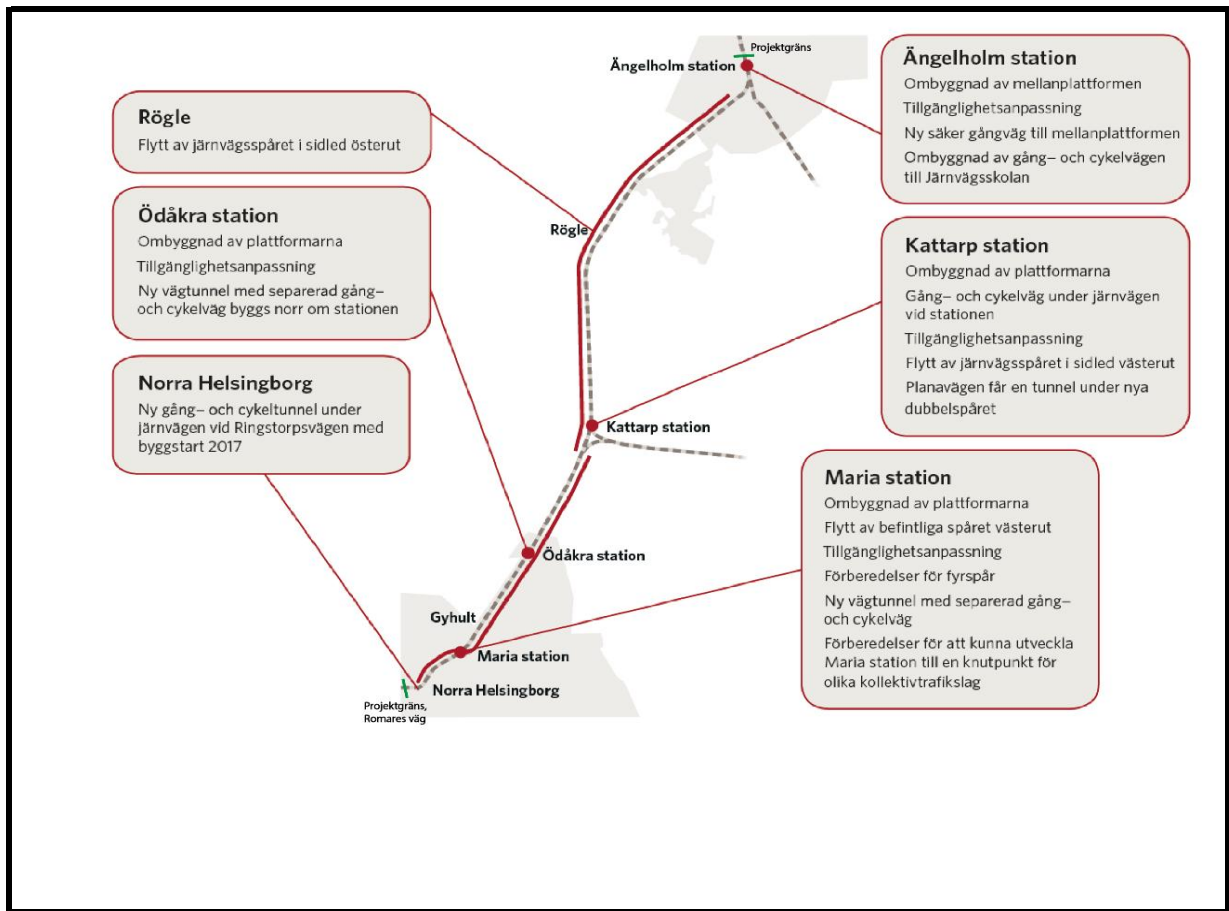


Ängelholm-Maria, dubbelspårsutbyggnad (inkl. Romares väg), BVMA016

1. Beskrivning av åtgärden



Nuläge och brister: Västkustbanan mellan Göteborg och Lund är en viktig länk för både person- och godstrafik i västra Sverige. Banans nuvarande kapacitet och standard är dock otillräcklig för att möjliggöra en attraktiv och konkurrenskraftig tågtrafik. Sträckan är enkelspårig och den begränsade kapacitet påverkar möjligheterna att utnyttja banan såväl för regionala som för längre resor.

Åtgärdens syfte: Öka kapaciteten mellan Ängelholm - Maria (Romares väg) för att minska känsligheten för störningar och för att möjliggöra önskad utveckling av tågtrafiken på sträckan. SEB uppdateras i samband med upprättande av järnvägsplan och åtgärdsplanering inför nationell plan.

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 2392,5 mnkr i prisnivå 2015-06.

Åtgärden innebär att Västkustbanan byggs ut till dubbelspår på hela sträckan Ängelholm – Maria, Romares väg (totalt 24 km) samt standardhöjning i form av kurvrätningar och stängning av plankorsningar. Förutom utbyggnaden till dubbelspår längs sträckan Ängelholm-Maria, Romares väg omfattar genomförda kalkyler och bedömningar även ombyggnad av stationer och följdförändringar på vägnätet.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
-74		Positivt		Försumbart		Lönsam - endast bedömd

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	Åktid: -472,8 ktim/år	2 894		
Godstransporter	Tågdriftskostnader: 0 mnkr/år	3		
Persontransp.företag	Tågdriftskostnader: -1,4 mnkr/år	569		
Trafiksäkerhet	Dödade och svårt skadade: 0 DSS/år	68		
Klimat	CO2-utsläpp: -1,214 kton/år	60		
Hälsa	Utsläpp av luftföroreningar	0		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	DoU-kostnad: 1,6 mnkr/år	-273		
SamEk Inv.	Annuitetskostnad: 133,8 mnkr/år	-3 394		
Nettonuvärde		-74		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK-i=	-0,02	Informationsvärde NNK =	MELLAN	
NNK-i _{KA} *=	-0,14	NNK-idu=	-0,02	
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		Minskat antal bullerstörda
	Landskap	Försumbart		Nya planskildheter minskar barriären, bullerskydd ökar barriären.
Övrigt	Resenärer	Försumbart	Försumbart	Ökad punktlighet ger ökad pålitlighet för tågtrafiksystemet.
	Godstransporter	Positivt		Förbättrade möjligheter för godstransporter
	Persontransport-företag	Försumbart		Ökad punktlighet ger ökad pålitlighet.
	Trafiksäkerhet	Positivt		Minskad risk för obehörigt spårbedrädande.
	Övrigt	Försumbart		Inga övriga effekter identifierade
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde		Positivt		Barriäreffekter av ytterligare spår mildras av planskildheter och trafiksäkerhetsmässiga vinster vid stationer med resandeutbyte. Totalt sett bedöms effekterna vara positiva.

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

För- delnings- aspekt	Kön: restid, res-kostn, restidso säkerhet	Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/In- ter- nationellt	Län	Kommun	Trafi- kanter, trans- porter, externt berörda	Närings- gren	Trafikslag	Ålders- grupp	Åtgärds- specifik för- delnings aspekt
Störst nytta/ fördel	Kvinnor	Regionalt	Skåne	Helsingborg	Resenärer	Flera	Spår	Vuxna: 18-65 år	Ej relevant
(störst) negativ nytta/ nackdel	-	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Ej relevant

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	Positivt bidrag
		Lika möjlighet	Positivt bidrag
	Funktionshindre	Kollektivtrafiknätet	Positivt bidrag
Barn och unga	Skolväg	Positivt bidrag	
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Positivt 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	Positivt&Negativt
		Materiella tillgångar	Bedöms inte fn
	Landskap	Landskap	Negativt
		Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Negativt
		Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse	Positivt&Negativt
	Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Målkonflikter

Mark och resurser tas i anspråk för att förbättra järnvägens möjligheter. Skyddsvärda områden påverkas i viss mån.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Åtgärden är viktig för utvecklingen av järnvägstransporter för hela västra Sverige samtidigt som den får en viktig funktion i den regionala trafikförsörjningen och utvecklingen av nordvästra Skåne och södra Halland. Åtgärden ger ökad robusthet i järnvägsnätet och minskar därmed störningskänsligheten. Åtgärden bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam då de ej prissatta effekterna inkluderas.

1. Beskrivning av åtgärden

1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Ängelholm-Maria, dubbelspårsutbyggnad (inkl. Romares väg)	
Ärendenummer	TRV 2014/71699	
Objekt-id	BVMA016	
Sammanhang	Västkustbanan	
Län	Skåne	
Koordinater startpunkt	367013	6235523
Koordinater målpunkt	356960	6216413

Tabell 1.2 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Aktuellt skede vid upprättande av den samlade effektbedömningen	Väg-/järnvägsplan - inför granskning/Typfall 4
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	Beslut avseende Västkustbanan efter Järnvägsutredning Ängelholm - Maria och Järnvägsutredning Maria - Romares väg, 2011-09-27.
Betydande miljöpåverkan?	Ja (enligt Länsstyrelsens beslut 2003-08-29 för delen Ängelholm-Helsingborg och 2010-03-22 för delen Maria station - Knutpunkten).
Är MKB gjord?	Ja, se referens1
Innebär befintliga förhållanden att normer överskrids eller lagar överträds?	Ja, Bebyggelsen längs järnvägen är i nuläget bullerstör d. Referens 1
Om normer eller lagar överskrids eller överträds, löser i så fall åtgärdsförslaget problemet?	Okänt, utredning pågår.
Leder åtgärden till att normer överskrids eller lagar överträds i annan del av transportsystemet?	Nej

1.2 Kompletterande diagram, figurer eller kartbilder

1.3 Nuläge och brister

Västkustbanan mellan Göteborg och Lund är en viktig länk för både person- och godstrafik i västra Sverige. Banan är väsentlig både för regional pendeltrafik och för längre resor och transporter mellan Öresundsregionen och Göteborg/Norge. Banans nuvarande kapacitet och standard är dock otillräcklig för att möjliggöra en attraktiv och konkurrenskraftig tågtrafik. För att öka Västkustbanans kapacitet och bekvämlighet samt för att minska restiderna så pågår därför ombyggnad och upprustning av banan på flera avsnitt av sträckan Göteborg – Lund. En sträcka med otillräcklig kapacitet är sträckan Ängelholm–Maria. Sträckan är enkelspårig och den begränsade kapacitet påverkar möjligheterna att utnyttja banan såväl för regionala som för längre resor.

Åtgärden innebär att Västkustbanan byggs ut till dubbelspår på hela sträckan Ängelholm – Maria, Romares väg genom att ett nytt spår anläggs ca 6 meter ifrån det gamla. Förutom utbyggnaden till dubbelspår längs sträckan Ängelholm-Maria, Romares väg omfattar genomförda kalkyler och bedömningar även ombyggnad av stationer och följdförändringar på vägnätet.

Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder	Bebyggelsen är dels gles i landsbygdsförhållanden och dels tät i tätorterna längs sträckan. Bebyggelsen längs sträckan är i nuläget bullerstört.
Lokalisering av service och handel	Ej relevant
Distansarbete	Det höga kapacitetsutnyttjandet av järnvägssträckan gör att risken för driftstörningar är hög och därmed är pålitligheten låg, vilket påverkar arbetspendlingen negativt i form av att det hållbara transportmedlet tåg väljs bort samt arbetskraftsbortfall vid förseningar.
Resvanor och/eller godsflöden	Sträckan trafikeras av SJ Snabbtåg, Öresundståg (regionaltåg) och Pågatåg (lokaltåg). Godstrafik endast mellan Ängelholm-Kattarp.
Färdmedelsfördelning persontrafik	Ej relevant
Färdmedelsfördelning godstrafik	Ej relevant

Banlängd:	ca 24 km (Referens 1, MKB)
Banstandard:	Esp, STH 160/200, STAX 22,5/STMV 6,4, Fjb+ATC
Bantrafik:	År 2015 Ängelholm-Kattarp: 106 persontåg och 3 godståg. Kattarp-Romares väg: 106 persontåg (Referens 1, MKB).
Banflöde:	Ej känt

Fartygsklass:	Ej relevant
Trafik i farled/hamn:	Ej relevant
Flöde i farled/hamn:	Ej relevant

Annan anläggning: dimension	Fyra stationer omfattas av projektet, varierande standard vad gäller t ex tillgänglighet, cykelparkering och pendelparkering.
------------------------------------	---

1.4 Fyrstegsanalys

Trafiken är redan mycket tät med korta avstånd mellan mötesstationerna. Enbart dubbelspår är en relevant åtgärd. Sträckan är en av tre kvarvarande delsträckor som saknar dubbelspår på Västkustbanan, övriga sträckor är sträckan genom Varberg och den sista etappen mellan Maria station och Knutpunkten (Helsingborg C).

1.5 Syfte

Öka kapaciteten mellan Ängelholm - Maria (Romares väg) för att minska känsligheten för störningar och för att möjliggöra önskad utveckling av tågtrafiken på sträckan. I och med arbete med järnvägsplan och åtgärdsplanering uppdateras SEB.

1.6 Förslag till åtgärd/er

Västkustbanan byggs ut till dubbelspår på hela sträckan Ängelholm - Maria (tom Romares väg)

Vilka steg 1-åtgärder för persontransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 1-åtgärder för godstransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 2-åtgärder för persontransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 2-åtgärder för godstransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 3-åtgärder ingår?	Ej relevant
Vilka steg 4-åtgärder ingår?	Utbyggnad till dubbelspår på Västkustbanan delen Ängelholm - Maria, Romares väg. Ombyggnad av plankorsningar till planskilda. Omledning av ett antal vägar och GC-vägar.

Gångvägens längd:	5,6 km
Gångvägens standard:	Varierar
Gångtrafik:	Ej relevant

Cykelvägens längd:	5,6 km
Cykelvägens standard:	Varierar
Cykeltrafik:	Ej relevant

Väglängd:	6 km
Vägstandard:	Varierar
Vägtrafik:	Ej relevant

Banlängd:	24 km
Banstandard:	Dsp, STH 200
Bantrafik:	Enligt Basprognos 160401 (2040): 24 snabbtåg, 58 Öresundståg, 52 Pågatåg, totalt 134 tåg.
Banflöde:	Basprognos 2040: 6 383 000 resenärer/år (Ängelholm-Maria) och 0,0 Mnton/år.

Fartygsdimension:	Ej relevant
Trafik i farled/hamn:	Ej relevant
Flöde i farled/hamn:	Ej relevant

Annan anläggning: dimension	Fyra stationer omfattas av projektet, samtliga stationers funktioner förbättras och stationerna tillgänglighetsanpassas
-----------------------------	---

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 åtgärdskostnad	<i>BVMA016, Ängelholm-Maria, Romares väg, dubbelspår, FKS</i>	2419	2016-08-23/24, rev 2016-12-20	2016-01	<i>Successiv kalkyl 50 % 2016-08-23/24</i>

Tabell 1.4 Åtgärdskostnad och finansiering

	Eventuell uppdelning på finans eller finansiär	Åtgärds-kostnad per finansiär (mnkr)	Sammanlagd åtgärds-kostnad (mnkr)	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärdskostnad	<i>Kandidat till Nationell plan 2018-2029</i>	2393	2393	2015-06	<i>Successiv kalkyl 50 %. Omräknad med Investeringsindex banhållning enligt Trafikverkets lathund, Bilaga 2c.</i>

1.8 Planeringsläge

Beslut om att utbyggnaden av järnvägen kan antas medföra betydande miljöpåverkan togs 2003 av Länsstyrelsen. En järnvägsutredning för sträckan togs fram 2007 och Trafikverket beslutade 2011-09-27 om fortsatt arbete med järnvägsplan. Arbetet med järnvägsplanean pågår. Åtgärden finns med i gällande nationella transportplan för 2014-2025.

1.9 Relation till andra åtgärder

Idag är Väst kustbanan hårt trafikerad och enkelspårssträckan Ängelholm - Maria utgör en flaskhals i systemet. Utbyggnaden är angelägen då kapaciteten på sträckan idag är i princip fullt utnyttjad vilket gett en hög risk för störningar samt en minskad flexibilitet och återställningsförmåga. Fler åtgärder på Väst kustbanan planeras så som utbyggnad till dubbelspår genom Varberg och mellan Maria-Helsingborg C.

1.10 Övrigt

Ej relevant

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	Person_2040_20160401	
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej	
Prognosverktyg - persontrafik	Sampers/Samkalk 3.3	
Prognos godstrafik - huvudanalys	Gods2040_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	Gods2040_160401	
Infrastrukturnät	Se gods- och personprognos	
ASEK-version	ASEK6.0	
Avvikelse från ASEK	Nej	
Prisnivå för kalkylvärden	2014	
Kalkylränta %	3,5%	
Prognosår 1	2040	
Diskonteringsår	2020	
Öppningsår	2020	
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	4	
Ekonomisk livslängd (projektspecifik), antal år	60	
Kalkylperiod från startår för effekter	60	
Kalkylverktyg - samhällsekonomi	Kalkyldatum	BanseK 4.3 2016-10-26

2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalkylresultatet

Ej relevant

2.1.1.3 Trafiktillväxttal

Tabell 2.2 Trafiktillväxttal

Trafikökning [%]				
Tidsperiod	Huvudscenario		Referensscenario:	
	t o m 2040	efter 2040	Ej relevant	Ej relevant
Personbil	1,43 % per år	0,7% per år	Ej relevant	Ej relevant
Lastbil	1,43 % per år (vägtrafik)	0,7% per år (vägtrafik)	Ej relevant	Ej relevant
Persontrafik på järnväg	1,60%	0,90%	Ej relevant	Ej relevant

Kommentar till tabell 2.2:

Trafiktillväxt för persontrafik har angivits enligt instruktion för järnvägsanalyser.

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	Successiv kalkyl 50 % 2016-08-23/24. rev 2016-12-20		Ej relevant		Successiv kalkyl 85 % 2016-08-23/24. rev 2016-12-20		Ej relevant	
Basår för penningvärde	2015-06	2014	Ej relevant	2014	2015-06	2014	Ej relevant	2014
Nominell åtgärds kostnad	2393		0		2765		0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		3394		0		3879		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***
Huvudanalys		Successiv kalkyl 50 % 2016-08-23/24. rev 2016-12-20	3 394	-74	-0,02	-0,02
Känslighetsanalyser	Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	Successiv kalkyl 85 % 2016-08-23/24. rev 2016-12-20	3 879	-559	-0,14	-0,14
	Känslighetsanalys CO2-värdering=3,50 kr/kg	Successiv kalkyl 50 % 2016-08-23/24. rev 2016-12-20	3 394	31	0,01	0,01
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	Successiv kalkyl 50 % 2016-08-23/24. rev 2016-12-20	3 394	-750	-0,22	-0,21
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre från basåret och jämfört med huvudkalkylen	Successiv kalkyl 50 % 2016-08-23/24. rev 2016-12-20	3 394	587	0,17	0,16
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 12% lägre personbilstrafik år 2040 och oförändrad volym lastbilstrafik jämfört med dagens nivå (2010). (Trafikverkets klimatscenario)	Ej relevant		Ej beräknat	Ej beräknat	Ej beräknat

* 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.

Kommentar:

Det är först när sträckan Maria-Helsingborg får dubbelspår som den stora nyttan faller ut och trafikeringen kan utökas.

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 skuggpriser, 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				
RESENÄRER	Restidsuppo	Förkortad restid.	-73,72	mnkr/år	1 892	2 894	Bansek 4.3
	Åktid	Förkortad restid.	-472,79	ktim/år	-		Bansek 4.3
	Bytestid	Förändring i bytestid.	0,00	ktim/år	-		Bansek 4.3
	Turtäthet	Förändring i turtäthet.	0,00	ktim/år	-		Bansek 4.3
	Promenadtid	Förändring i promenadtid.	0,00	ktim/år	-		Bansek 4.3
	Förseningstid, persontrafik	Minskad störningskänslighet.	-75,79	ktim/år	999		Bansek 4.3
	Reskostnad väg - total	Plankorsningar byggs om till planskildheter.	-0,0756	mnkr/år	3		Plankors ningsmod ellen 2016-04- 01

TRAFIKANT EFFEKTER							
GODSTRANSPORTER	Transporttid, gods	Förändring av transporttid, gods.	0,00	mnkr/år	0	3	Bansek 4.3
	Tågdriftskostnader, gods	Förändring av tågdriftskostnader, gods.	0,00	mnkr/år	0		Bansek 4.3
	Banavgifter, gods	Förändring i banavgifter, gods.	0,00	mnkr/år	0		Bansek 4.3
	Förseningstid, godstrafik	Förändring i förseningstid, gods.	0,00	mnkr/år	0		Bansek 4.3
	Reskostnad - lastbil	Plankorningar byggs om till planskildheter.	-0,0814	mnkr/år	3		Plankorsningsmodellen 2016-04-01
PERSONTRANSPORTFÖRETAG	Tågdriftskostnader, persontrafik	Förändrad trafikering.	-1,36	mnkr/år	41	569	Bansek 4.3
	Banavgifter persontrafik	Ökad trafik.	0,57	mnkr/år	-10		Bansek 4.3
	Omkostnader	Ökad trafik.	4,23	mnkr/år	-105		Bansek 4.3
	Overheadkostnader	Ingen effekt.	0,00	mnkr/år	0		Bansek 4.3
	Biljettintäkter	Ökat resande.	-27,64	mnkr/år	683		Bansek 4.3
	Moms på biljettintäkter	Ökat resande.	1,66	mnkr/år	-41		Bansek 4.3
TRAFIKSÄKERHET (TS)	Trafiksäkerhetstotalt	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).	-	-	68	68	Bansek 4.3 och Plankorsningsmodellen 2016-04-01
KLIMAT	CO2-ekvivalenter	Effekten år 2030 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.	-1,21	kton/år	60	60	Bansek 4.3

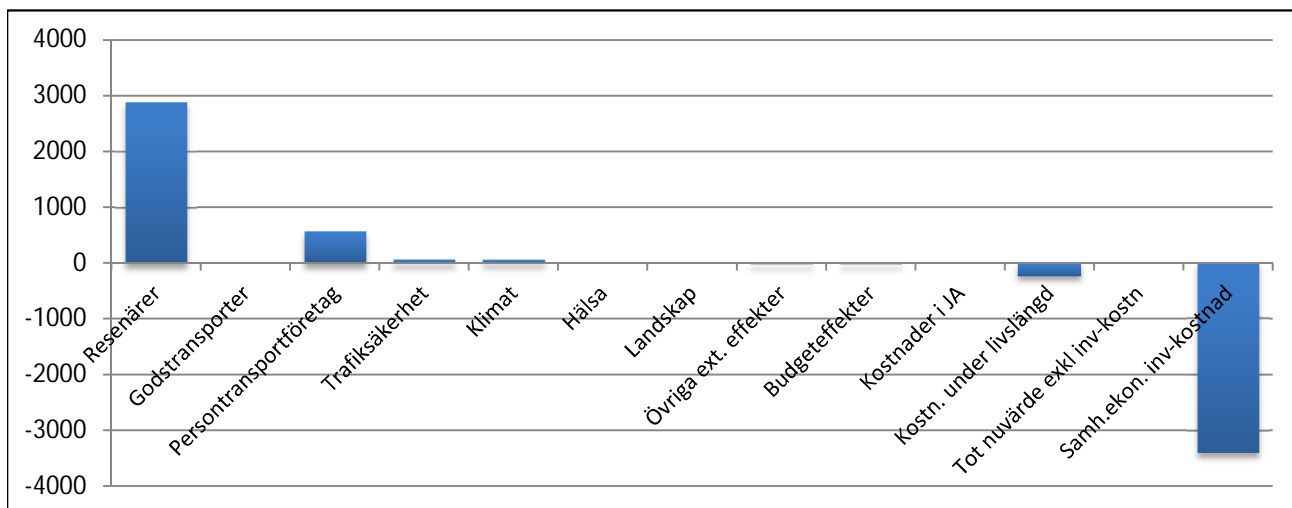
EXTERNNA EFFEKTER	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Luft	Avser NOX, VOC, SO2, och Partiklar från Externa effekter, övrig trafik samt Växling med diesellok. Den monetära effekten ingår i CO2-ekvivalenter ovan.	-	-	-	0	Bansek 4.3
		Luft - NOX	Kväveoxider	-1,400	ton/år	-		Bansek 4.3
		Luft - VOC	Kolväten	-1,700	ton/år	-		Bansek 4.3
		Luft - SO2	Svaveldioxid	0,000	ton/år	-		Bansek 4.3
		Luft - Partiklar	Partiklar	0,000	ton/år	-		Bansek 4.3
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Externa effekter, tågtrafik - Slitage	Ökad tågtrafik.	1,01	mnr/år	-25	-25	Bansek 4.3
		Externa effekter, övrig trafik - Slitage	Förändring i slitage, övrig trafik.	0,00	mnr/år	0		Bansek 4.3
	BUDGETEFFEKTER	Drivmedelsskatt	Minskat bilresande.	3,12	mnr/år	-77	-26	Bansek 4.3
		Banavgifter	Ökad tågtrafik.	-0,57	mnr/år	10		Bansek 4.3
		Moms på biljettintäkt	Ökat tågresande.	-1,66	mnr/år	41		Bansek 4.3

INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	Ej relevant			Ej beräknat	0	Ej relevant
MINUS SAMHÄLLS EKONOMISK INVESTERINGS-KOSTNAD	Drift och Underhåll	Drift- och underhållskostnad under kalkylperioden pga förändrad anläggningsmassa.	1,6	mnkr/år	-39	-222	Bansek 4.3
	Reinvestering	Reinvesteringskostnad under kalkylperioden pga förändrad anläggningsmassa.	7,34	mnkr/år	-183		Bansek 4.3
	Effekten år 2040 avser annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad			133,80	mnkr/år	-3 394	-3 394
NETTONUVÄRDE						-74	

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

<p>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.</p>	
Definition	Beskrivning av den speciala orsaken till att vissa effekter uppstått
Motivering	<p>Beräkning har skett på sträckan Ängelholm-Maria, men den faktiska sträckan innefattar även sträckan Maria-Romares väg. Vidare kan restidsvinsterna, enligt Kapacitetscenters effektbedömning för sträckan Ängelholm-Maria, vara högre om man ser till den längre sträckan Göteborg-Malmö, framförallt för Öresundstågen. Det innebär att resultatet från beräkningen i Bansek riskerar att underskattas marginellt.</p>

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	Restids-osäkerhet	<i>Ju högre kapacitet desto högre pålitlighet och lägre störningskänslighet, vilket leder till en ökad attraktivitet för tågresenärer.</i>			Positivt	Försumbart	Expertgrupp
		Förseningar och trafikstörningar	<i>Påverkan på tågtrafik och resandet under byggtid.</i>			Negativt		Expertgrupp
		Restids-osäkerhet	<i>Ökad kapacitet ger ökad möjlighet till bättre trafikeringsupplägg. Enklare och tydligare för resenärerna.</i>			Positivt		Expertgrupp
		Restid - total	<i>Beräkning av objektet sker på sträckan Ängelholm-Maria, vilket innebär att kalkylen underskattar marginellt sett till den ytterligare distansen Maria-Romares väg. Vidare kan restidsvinsterna för den betydligt längre sträckan Göteborg-Malmö vara underskattade exempelvis med avseende på Öresundstågen</i>			Positivt		Expertgrupp
	GODSTRANSPORTER	Förseningar och trafikstörningar	<i>En mindre förbättring för godstransporter på sträckan Ängelholm-Kattarp till följd av kapacitetsökningen kan leda till att godstransportoperatörer väljer järnvägen.</i>			Positivt	Positivt	Expertgrupp

EXTERNA EFFEKTER (Följdeffekter för samhället)	PERSONTRANSPORT FÖRETAG	Trafikeringskostnad	Ersättningsbussar behövs under byggtiden men en mer robust järnvägsanläggning minskar risken för oplanerade driftstopp där ej planerad ersättningstrafik behövs.			Försumbart	Försumbart	Expertgrupp
	TRAFIK-SÄKERHET (TS)	Trafik-säkerhet-totalt	Minskad risk för obehörigt spårbeträdande och suicid tack vare stängsel och bulleskyddsplan.			Positivt	Positivt	Expertgrupp
		Trafik-säkerhet-totalt	Minskad risk för urspärning då växlar i tåtorter tas bort.			Positivt		Expertgrupp
		Trafik-säkerhet-totalt	Ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister fångas inte helt i plankorsningsmodellen. Flera planskildheter som påverkar dessa grupper positivt byggs.			Positivt		Expertgrupp
	KLIMAT	CO2-ekvivalenter	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen			Ingen effekt	Försumbart	Expertgrupp
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Luft	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen			Ingen effekt	Positivt	Expertgrupp
		Människors hälsa - buller	Samlade åtgärderna leder till färre bullerstörda			Positivt		Expertgrupp
	LANDSKAP	Barriäreffekter – övrig trafik (inkl cykel och gång)	Flera nya planskildheter byggs.			Positivt	Försumbart	Expertgrupp
		Barriäreffekter – övrig trafik (inkl cykel och gång)	Bullerskydd-ger negativ visuell effekt			Negativt		Expertgrupp
		Barriäreffekter – övrig trafik (inkl cykel och gång)	Utrymning av tåg, försämrade möjligheter med dubbelspår, bullerskydd och stängsel.			Negativt		Expertgrupp
		Barriäreffekter – övrig trafik (inkl cykel och gång)	Planskildheter kan leda till förlängd fysisk koppling.			Negativt		Expertgrupp

		Intrång i Landskap - skala, struktur och visuell karaktär	Infrastrukturens andel ökar i ett redan påverkat landskap			Negativt		Expertgrupp
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Ej relevant	Ej relevant			Ingen effekt		Expertgrupp
	INBE-SPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	Ej relevant			Ingen effekt	Försumbart	Expertgrupp
	KOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	Ej relevant	Ej relevant			Ingen effekt		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 speciala orsaken till att vissa effekter uppstått
Motivering	Ej relevant

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		Försumbart	>	Positiv (liten)		Positivt

Vilken kompetensnivå har de som gjort bedömningen?	Expertgrupp
--	-------------

Motivering:

Ett nytt spår längs med befintligt på sträckan Ängelholm-Maria (Romares väg) innebär intrång i befintlig bebyggelse, men i samband med åtgärderna byggs ett antal plankorsningar om, vilket mildrar risken för barriäreffekter och förbättrar i förhållande till nuvarande enkelspårsutformning. De nya planskildheterna leder även till förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter vid utsatta punkter, exempelvis vid stationer med resandeutbyte.

Totalt sett bedöms därför de ej prissatta effekterna utgöra ett positivt bidrag.

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.	2 393
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	-0,02
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	Underskattar
Motivering	Standardprognos samt känd indata, men beräkning av objektet sker på sträckan Ångelholm-Maria, vilket innebär att kalkylen underskattar marginellt sett till den ytterligare distansen Maria-Romares väg. Vidare kan restidsvinsterna för den betydligt längre sträckan Göteborg-Malmö vara underskattade exempelvis med avseende på Öresundstågen (se även underlags-PM kapacitetscenter, bilaga 4c).
Sammanvägda ej prissatta effekter:	Positiv (liten)
Detaljerat informationsvärde för NNK-i	LK/HR
Övergripande grad av informationsvärde för NNK-i	MELLAN
OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT:	
Villkorsfall	Villkorsfall 16
Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

2.3.2 Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.8

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet	Lönsam - endast bedömd
Slutlig sammanvägning bedömd av:	Expertgrupp

Motivering:

De prissatta effekterna visar på att åtgärden är olönsam, medan de ej prissatta effekterna bedöms vara positiva. På grund av de övervägande positiva ej prissatta effekterna bedöms åtgärderna på sträckan Ångelholm-Maria totalt sett vara lönsama.

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	<i>Kvinnor</i>	<i>Män</i>	-	<i>Generellt sett åker något fler kvinnor än män med kollektiva färdmedel.</i>	<i>Expertgrupp</i>
Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt	<i>Regionalt</i>	<i>Nationellt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Alla resor/transporter gynnas på samtliga nivåer, lokalt, regionalt, nationellt och internationellt (Köpenhamn/Oslo) då hela Västkustbanan får nytta av åtgärden.</i>	<i>Expertgrupp</i>
Län	<i>Skåne</i>	<i>Halland</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Regionaltrafiken i Skåne samt nationell och internationell trafik gynnas.</i>	<i>Expertgrupp</i>

Kommun	Helsingborg	Ångelholm	Neutralt	Större delen av åtgärden är lokaliserad till Helsingborgs kommun.	Expertgrupp
Trafikanter, transporter och externt berörda	Resenärer	Person-transport-företag	Neutralt	Främst gynnas persontransporter av åtgärden genom att den största mängden transporter på sträckan är persontransporter.	Expertgrupp
Näringsgren	Flera	-	Neutralt	Alla näringsgrenar som gynnas av snabb och pålitlig spårbunden kommunikation mellan Ångelholm och Kattarp påverkas.	Expertgrupp
Trafikslag	Spår	Bil, buss, cykel och gång	Neutralt	Åtgärden är en utbyggnad av järnvägen. Flera nya planskildheter förbättrar för vägtrafik.	Expertgrupp
Åldersgrupp	Vuxna: 18-65 år	Barn: <18 år	Neutralt	Arbets- och skolpendlin samt tjänsteresor.	Expertgrupp
Åtgärdsspecifik fördelningsaspekt	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej angett	Expertgrupp

3.2 Fördjupad fördelningsanalys

Ej angett	Ej relevant
-----------	-------------

3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

Objektet medför stora nyttor 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 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

Lönsam - endast bedömd

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 långsiktigt 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

	Hållbarhet	Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling	Bedömt av (namn, kompetensområde)
Bidrag till långsiktig hållbarhet	Ekologisk hållbarhet	Åtgärden bidrar till ekologisk hållbarhet bland annat genom minskade CO2-utsläpp genom förbättring av de spårburna transporterna på sträckan och därigenom en förväntad överflyttning av resor från väg till järnväg. Landskapet påverkas negativt bland annat för aspekterna visuell karaktär, barriär och störningar genom bullerskydd, höjt spår och stängsel.	Expertgrupp
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	Åtgärden bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam då de ej prissatta effekterna vägs in. Åtgärden bidrar dock även till en samhällsekonomisk hållbarhet i ett övergripande stråkperspektiv för Västkustbanan då utbyggnaden till dubbelspår möjliggör positiva effekter på andra delar av banan.	Expertgrupp
	Social hållbarhet	Åtgärden kan bidra till en ökad social hållbarhet då den ökar attraktiviteten hos ett kollektivt färdmedel tillgängligt för alla. Dessutom bedöms åtgärden bidra till ökad jämställdhet genom att kollektivtrafiken förbättras. Även barns möjligheter att använda trafiksystemet själva förbättras.	Expertgrupp

Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling

Åtgärden bedöms bidra till ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet då åtgärden stärker kollektivtrafikens möjligheter och attraktivitet. Ett ökat kollektivt resande stärker den ekologiska och sociala hållbarheten. Projektet är inte samhällsekonomiskt positivt enbart sett till de prissatta effekterna men bedöms totalt sett vara samhällsekonomiskt långsiktigt hållbart.

4.3 Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

<p>Bedömningen av vilket bidrag åtgärden ger till de olika målen ska göras utifrån från en absolut skala. Följande skala används:</p> <ul style="list-style-type: none"> • positivt bidrag = grönt • negativt bidrag = rött • inget bidrag = ofärgat • ej bedömt = grått <p>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.</p> <p>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.</p>

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: Ökad kapacitet ger mindre störningskänslighet och därmed mindre risk för förseningar och alltså ökad tillförlitlighet till att tåget kommer gå enligt tidtabell	Expertgrupp
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Efter ombyggnad av stationerna Ängelholm, Kattarp, Ödåkra och Maria kommer stationsmiljöerna att vara säkrare och enklare att använda.	Expertgrupp
Näringslivets transporter. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Genom förbättrad kapacitet minskar störningskänsligheten och därmed kan tillförlitligheten öka.	Expertgrupp
	Kvalitet	Positivt bidrag: Genom förbättrad kapacitet minskar störningskänsligheten och därmed ökar rättidigheten.	Expertgrupp
Tillgänglighet regionalt och mellan länder. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Pendling	Positivt bidrag: Mellan Ängelholm och Helsingborg förbättras pendlingen genom att tillförlitligheten på resorna ökar med ökad kapacitet på sträckan.	Expertgrupp
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag: Tillgängligheten till Göteborg och Malmö ökar genom en förbättrad, dubbelspårig Väst kustbana.	Expertgrupp
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Utbyggnaden till dubbelspår innebär att en flaskhals byggs bort på Väst kustbanan och därmed förbättras kopplingen till Oslo, Köpenhamn/Kastrup.	Expertgrupp

<p>Jämställdhet. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.</p>	<p>Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)</p>	<p><i>Positivt bidrag: Förbättrad kollektivtrafik medverkar till ökad jämställdhet mellan såväl kvinnor och män som grupper med olika behov och förutsättningart, ex socioekonomiska grupper, funktions-nedsatta, barn, äldre.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Lika påverkansmöjlighet</p>	<p><i>Positivt bidrag: Det har under uppdraget gång funnits flera olika medel för att påverka och framföra synpunkter. Det har hållits samråd i form av öppet hus på flera orter, info på TRVs webbplats, webbkarta över åtgärden, utökad dialog för direkt berörda planeras.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
<p>Funktionshindrade. Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.</p>	<p>Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade</p>	<p><i>Positivt bidrag: I och med ombyggnation av stationerna längs sträckan kommer dessa att tillgänglighetsanpassas. Vissa fysiska kopplingar förlängs för att klara tillgänglighets-kraven medan andra förkortats/undrelättats (hiss).</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
<p>Barn & unga. 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: I och med ombyggnad av flertalet plankorsningar mellan väg och järnväg till planskilda korsningar ökar barns möjligheter att på ett säkert sätt korsa järnvägen. Stängsling och bullerskydd försvårar obehörigt spårbeträdande.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
<p>Kollektivtrafik, gång & cykel. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.</p>	<p>Andel gång- & cykelresor av totala kortväga</p>	<p><i>Positivt bidrag: I och med ombyggnad av flertalet plankorsningar mellan väg och järnväg till planskilda korsningar förbättras möjligheterna att cykla och gå. Ombyggnad av stationsmiljöerna gynnar gång och cykel som anslutningsresa till kollektivtrafikresor.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)</p>	<p><i>Positivt bidrag: Förbättring av järnvägstrafiken.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>

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>		Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer.	Positivt bidrag: Med ökad kapacitet kan trafik flyttas över från väg till järnväg.	Expertgrupp
		Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.	Inget bidrag: påverkas ej	Expertgrupp
		Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.	Negativt bidrag: Ny infrastruktur leder till ökad energianvändning.	Expertgrupp
	Människors hälsa	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Positivt bidrag: Förbättrad situation, bullerskydd, fasadåtgärder etc	Expertgrupp
		Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Positivt bidrag: Förbättrad situation, bullerskydd, fasadåtgärder etc	Expertgrupp
		Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	Inget bidrag: Inga områden påverkade.	Expertgrupp
		Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: Åtgärden gynnar gång-, cykel- och kollektivtrafikresenärer vilka i regel rör sig mer än biltrafikanter.	Expertgrupp
	Befolkning	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Stationerna på sträckan tillgänglighetsanpassas samt planskilda korsningar.	Expertgrupp
		Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Åtgärden förbättrar kollektivtrafiken till Helsingborg, Ängelholm och resandet mellan Skåne och Göteborg, vilka är regioner som har ett stort utbud av olika aktiviteter.	Expertgrupp

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.	Luft	Vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).	Positivt bidrag: Med ökad kapacitet kan trafik flyttas över från väg till järnväg.	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: ej aktuell (Helsingborg har genomfört åtgärdsprogram)	Expertgrupp
		Antalet personer exponerade för halter över MKN.	Inget bidrag: ej aktuell (Helsingborg har genomfört åtgärdsprogram)	Expertgrupp
	Vatten	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Det förekommer några privata brunnar men inga vattenskyddsområden inom influensområdet.	Expertgrupp
		Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant
	Mark	Betydelse för förorenade områden	Positivt bidrag: Förorenade massor omhändertas i och med åtgärden.	Expertgrupp
		Betydelse för skyddsvärda områden	Negativt bidrag: Skyddsvärda områden påverkas av åtgärden, så som Väla skog.	Expertgrupp
		Betydelse för bakgrundshalt metaller	Positivt bidrag: Förorenade massor omhändertas i och med åtgärden.	Expertgrupp
		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Inga sulfidjordar identifierade.	Expertgrupp
		Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Negativt bidrag: Skyddsvärda områden påverkas av åtgärden, så som Väla skog.	Expertgrupp
	Materiella tillgångar	Betydelse för areella näringar.	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant
		Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall.	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant
	Landskap	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	Negativt bidrag: Bullerskydd, planskilda passager, höjd bana	Expertgrupp

Landskap	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för mortalitet	Inget bidrag: Nya passagemöjligheter byggs men samtidigt ökad trafikering. Bullerskydd och stängsel påverkar.	Expertgrupp
		Betydelse för barriärer	Negativt bidrag: I åtgärden ingår bullerskyddsåtgärder i form av bullerplank, utbyggnade till två spår och stängsel.	Expertgrupp
		Betydelse för störning	Negativt bidrag: Ökad störning i och med ökad hastighet.	Expertgrupp
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	Negativt bidrag: Påverkan på livsmiljöer	Expertgrupp
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	Inget bidrag: Åtgärden görs längs med befintlig järnväg.	Expertgrupp
	Forn- och kulturiämnningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	Negativt bidrag: Risk för att fornlämningsområden påverkas så som i Ödåkra.	Expertgrupp
		Betydelse för strukturomvandling.	Positivt bidrag: Möjliggör för kommunerna att utveckla orterna enligt den kommunala planeringen.	Expertgrupp
		Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband	Ingår i "Betydelse för upprätthållande och/eller utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär"	Ej relevant
		Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.	Inget bidrag: Påverkas inte.	Expertgrupp
		Betydelse för utradering	Inget bidrag: Påverkas inte.	Expertgrupp
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.	Positivt bidrag: Flera plankorsningar byggs om till mer säkra planskilda korsningar. Bullerskydd och staket minskar risken för tågpåkörningar. Förbättrade servicevägar som gynnar underhållspersonal.	Expertgrupp	

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
		2030		
Restid	Förändrade antal timmar (totalt) per tkr år 2030 (förändrad effekt år 2030 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-5,3	tim/ tkr	Bansek 4.3
CO2	Förändrade antal ton CO2 per mnkr år 2030 (förändrad effekt år 2030 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-11,79	ton/ mnkr	Bansek 4.3

4.4 Bedömning av bidrag till regionala och lokala mål

Ej relevant

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
Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne	En av delstrategierna för strategin "Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga Ortsstruktur" ur "Det öppna Skåne 2030".	Positivt bidrag	Upprättaren
Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor	En av delstrategierna för strategin "Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga Ortsstruktur" ur "Det öppna Skåne 2030".	Positivt bidrag	Upprättaren
Utveckla möjligheten att bo och verka i hela Skåne	En av delstrategierna för strategin "Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga Ortsstruktur" ur "Det öppna Skåne 2030".	Positivt bidrag	Upprättaren
Stärka stad och landsbygd utifrån sina respektive behov och utveckla samspelet mellan dem	En av delstrategierna för strategin "Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga Ortsstruktur" ur "Det öppna Skåne 2030".	Positivt bidrag	Upprättaren
Utveckla Skåne hållbart och resurseffektivt	En av delstrategierna för strategin "Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga Ortsstruktur" ur "Det öppna Skåne 2030".	Positivt bidrag	Upprättaren
Starka det regionala samarbetet	En av delstrategierna för strategin "Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga Ortsstruktur" ur "Det öppna Skåne 2030".	Positivt bidrag	Upprättaren
Minskad miljöpåverkan från transporter	Mål från ÅVS Västkuststråket	Positivt bidrag	Upprättaren
En transportsnål bebyggelsestruktur	Mål från ÅVS Västkuststråket	Inget bidrag	Upprättaren
Ökad kollektivtrafikandel	Mål från ÅVS Västkuststråket	Positivt bidrag	Upprättaren
Effektiva godsflöden, i, förbi och genom stråket	Mål från ÅVS Västkuststråket	Positivt bidrag	Upprättaren
Förbättrade mellanregionala persontransporter	Mål från ÅVS Västkuststråket	Positivt bidrag	Upprättaren
Förbättrade inomregionala persontransporter	Mål från ÅVS Västkuststråket	Positivt bidrag	Upprättaren
Stärka i stationsnära lägen	Strategier från Helsingborgs ÖP	Positivt bidrag	Upprättaren
Växa resurseffektivt genom förtätning	Strategier från Helsingborgs ÖP	Inget bidrag	Upprättaren
Bli ett regionalt nav	Strategier från Helsingborgs ÖP	Positivt bidrag	Upprättaren

4.5 Målkonflikter

Mark och resurser tas i anspråk för att förbättra järnvägens möjligheter. Skyddsvärda områden påverkas i viss mån.

4.6 Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning, GWh	Källa och datum
Byggskede totalt	36577	113,6	Å-Mia, Romares väg, Klimatkalkyl 4.0, Resultat, 161026
Byggskede, reinvestering samt DoU per år	474	1,5	Å-Mia, Romares väg, Klimatkalkyl 4.0, Resultat, 161026
Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	28440	90	

Kommentar:

Ej angett

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

2016-10-22; Fredrik Boke, trafikanalytiker, Sweco, uppdaterad 2016-10-26

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2016-10-04, rev 2016-10-28; Ola Wilhelmsson, trafikanalytiker, Sweco ; Beatrice Granström och utredare järnväg, Sweco, Fredrik Boke, trafikanalytiker, Sweco

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

Expertgruppsmöte genomfört 2016-10-07

Deltagare: Trafikverket; Christina Ripa, Malin Roberts, Katinka Klingberg-Annertz, Johan Meurling, Dan Kjeldsen, Jonas Olsson, Anders Dahlberg

Sweco; Ola Wilhelmsson, Carl Svensson, Sabina Rubbi

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2016-10-31

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Christina Ripa, Trafikverket (PLsyu), christina.ripa@trafikverket.se

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2017-01-09; Markus Bergquist, samhällsekonomi, Trafikverket

5.2 Godkänd av:

2017-01-09; Peo Nordlöf, ec Samhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2017-01-12; Agnes von Koch, Lars Eriksson, Strategisk Planering, Trafikverket

6.2 Godkänd av:

2017-01-13; 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, 2015-04-01. Inledande information om Samlad effektbedömning

Bilaga 2: *Kostnadsunderlag*

Bilaga 2a: BVMA016, Ängelholm-Maria, Romares väg, dubbelspår, FKS

Bilaga 2b: Ä-Mia_2016-12-21_160401_lathund_indexomr_invkostnad

Bilaga 2c: Emanuil Tsoutas, Sweco, 2016-09-09. 122-00-005-002-Bilaga_1_Underlagskalkyl

Bilaga 2d: Emanuil Tsoutas, Sweco, 2016-09-09. 122-00-005-001-

PM_Förutsättningar_för_underlagskalkyl

Bilaga 3: *Klimatkalkyl*

Bilaga 3a: Fredrik Boke, 2016-10-26. Ä-Mia, Romares väg, Klimatkalkyl 4.0, Resultat, 161026

Bilaga 3b: Fredrik Boke, 2016-10-26. Ä-Mia, Romares väg, Klimatkalkyl 4.0, Indata, 161026

Bilaga 3c: Fredrik Boke, 2016-10-26. PM Klimatkalkyl, Ä-Mia, Romares väg_161026

Bilaga 4: *ArbetsPM Banse inkl Kapacitetscenters effektbedömning för sträckan Ä-Mia*

Bilaga 4a: Fredrik Boke, 2016-10-22. ArbetsPM, Ä-Mia_161026

Bilaga 4b: Ä-Mia, HA, Effekter_resenärer_A3_161026

Bilaga 4c: Kapacitetscenters effektbedömning Ängelholm-Maria 20161129

Bilaga 5: *Banse inkl resultatexport*

Bilaga 5: Fredrik Boke, 2016-10-26. Bansek_original_43_rev_0502_Ä-Mia_161026

Huvudanalys samt KA (+50 %, 0 % och CO2)

Bilaga 6: *Plankorsningskalkyl inkl arbetsPM*

Bilaga 6a: Fredrik Boke, 2016-10-22. Plankorsningsmodell_20160401_v1_0_rev20160915_Ä-Mia_161022

Bilaga 6b: Fredrik Boke, 2016-10-22. PM Plankorsning, Ä-Mia_161022

Bilaga 6c: Fredrik Boke, 2016-10-22. PLK-flöden, Ä-Mia_161022

Bilaga 7: *Järnvägsplan*

Bilaga 7: Trafikverket, 2016-02-11: Järnvägsplan Dubbelspår Ängelholm-Helsingborg, Romares väg.

Planbeskrivning, Samrådshandling 2016-02-11

Bilaga 8: *Förenklad FKB*

Bilaga 8: Christina Ripa, 2016-10-31. Förenklad_FKB_Ä-Mia_161031

Referens 1, *Miljökonsekvensbeskrivning*

Trafikverket, 2016-03-07. Dubbelspår Ängelholm-Helsingborg, Romares väg. Granskningshandling.

Referens 2, *Samhällsekonomisk bedömning*

Banverket, 2007-03-19. Effekter och samhällsekonomisk bedömning för Västkustbanan, sträckan Ängelholm - Maria.

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering