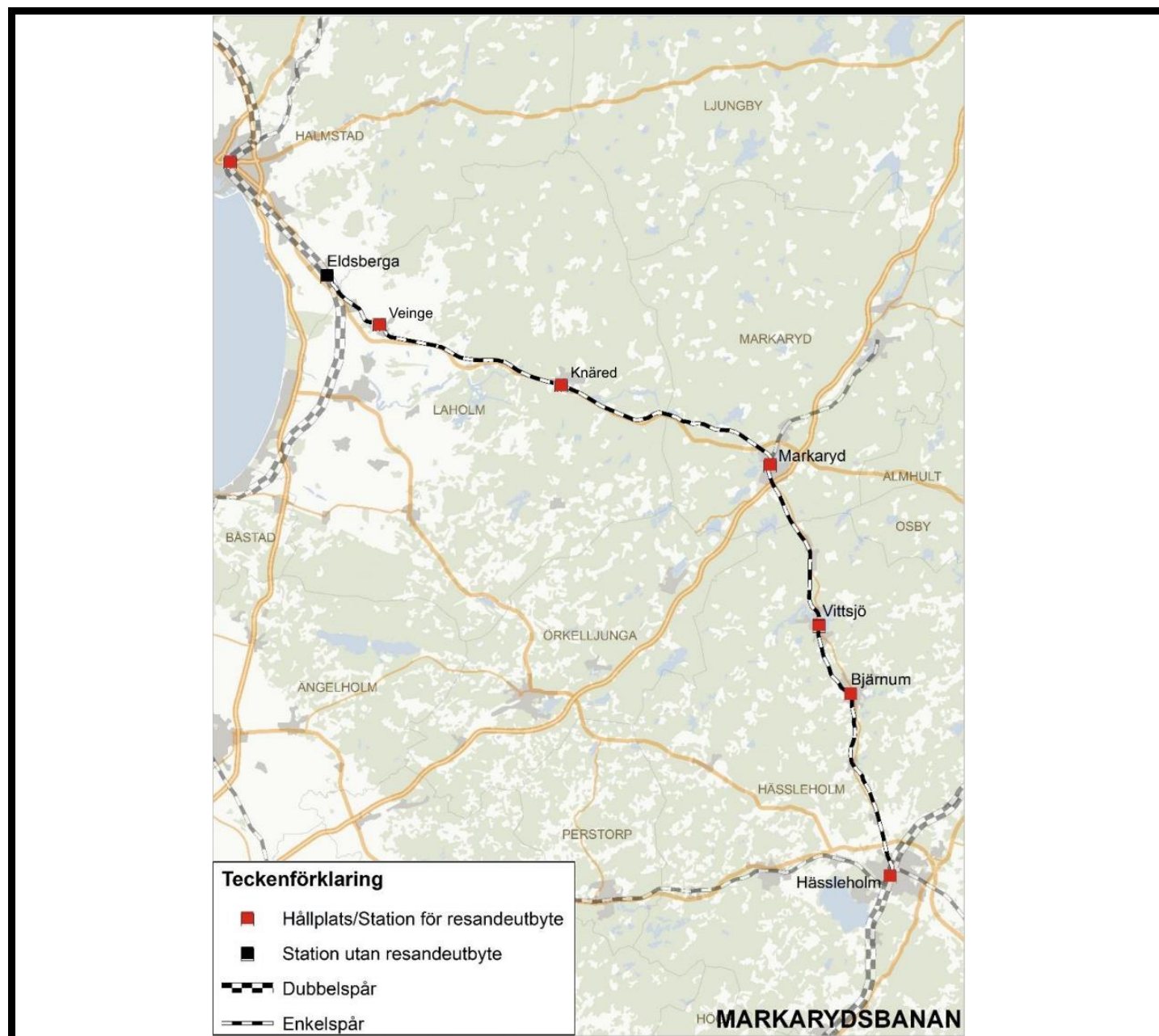


Markarydsbanan/Knäred mötesspår



Nuläge och brister:

Bandel 931 Eldsberga-Markaryd-Hässleholm hade innan Hallandsåstunnelns öppnande en omfattande person- och godstrafik (uppemot 6 snabbtåg och 20 godståg per dygn). Vid tunnelns öppnande i december 2015 flyttade merparten av trafiken över till tunneln, men 5 godståg per dygn blev kvar men även omledningstrafik (uppemot 20-26 godståg per dygn).

<u>Banlängd (km):</u>	80 km mellan Eldsberga och Hässleholm.
<u>Banstandard:</u>	Enkelspår, elektrifierad, 130km/h på merparten av sträckan.
<u>Bantrafik (tåg per dygn):</u>	6 dubbelturer/dygn persontåg och ca 5 godståg/dygn
<u>Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):</u>	Inga resenärer mellan Eldsberga och Markaryd. Högst 0,728 miljoner resenärer per år mellan Markaryd och Hässleholm i bandelen närmast Hässleholm (år 2017); 0,18 miljoner nettoton per år (år 2017) Eldsberga-Hässleholm

Åtgärdens syfte:

Åtgärden är en förutsättning för att etablera en attraktiv, frekvent, tillförlitlig och kostnadseffektiv regiontågstrafik mellan Halmstad och Markaryd.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 120,58 mnkr i prisnivå 2019-06

Återuppbyggnad av mötesspår på Knäreds bangårdsområde (utan nya markanspråk) samt nya plattformar i Knäred för resandeutbyte.

Kapacitetsökningen möjliggör en utökad persontågstrafik från 6 till 12 dubbelturer per dygn.

Nuvarande hastighet bibehålls, vilket innebär 130km/h på merparten av sträckan.

Plattformförbindelse sker i plan

Bulleråtgärder ingår i åtgärdskostnaden.

<u>Banlängd:</u>	Sträckan Eldsberga - Markaryd - Hässleholm är 77 km lång
<u>Banstandard:</u>	Enkelspår, med mötesspår i Knäred, elektrifierad, 130km/h på merparten av sträckan.
<u>Bantrafik (tåg per dygn):</u>	12 dubbelturer persontåg mellan Halmstad och Hässleholm och ca 5 godståg
<u>Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):</u>	0,6 miljoner resenärer mellan Eldsberga och Markaryd, 1,2 miljoner resenärer per år mellan Markaryd och Hässleholm i bandelen närmast Hässleholm (prognos 2040); 0,18 miljoner nettoton per år (år 2017) Eldsberga-Hässleholm

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad		Ej beräknad
	Nuvärde (mkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	1363	Försumbart	-
Godstransporter	-9	Försumbart	Åtgärdsförslag medför negativa effekter för godstransport som i det stora sammanhanget bedöms som försumbara.
Persontransportföretag	47	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	-11	Försumbart	-
Klimat	37	Försumbart	-
Hälsa	10	Positivt	Bullerstörning kommer att minska pga bulleråtgärder. Andra hälsoeffekter fångas i det samhällsekonomiska kalkylen.
Landskap	-	Försumbart	Åtgärden bidrar med ett marginellt ingrepp i landskapet. Byggs på befintligt järnvägsområde.
Övriga externa effekter	-115	Försumbart	-
Budgeteffekter	28	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	26	Negativt	Ökad anläggningsmassa ökar kostnader för drift och underhåll.
Samhällsekonomisk investeringskostnad	159		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	1218	Försumbart	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	9,18	1218	Systemeffekter av etableringen av persontrafik på järnväg fångas med SAMPERS/SAMKALK. den är lämplig verktyg för att beskriva storleksordning av viktigaste nyttorna. Störst nyttor sker i form av restidsbesparingar för resenärer. Mindre dock signifikanta nyttor tillfaller persontransportföretag och klimat. Slitage utgör störst uppskattad kostnad som ny persontrafikering medför.
KA högre invkostnad	6,49	1170	
KA Trafiktillväxt 0%	2,68	478	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet

	Nettonvärdeskvot	Nettonvärde	Kvalitetsbedömning
Trafiktillväxt +50%	12,29	1560	Åtgärden ger en positiv NNK och icke värderbara effekter bidrag bedöms försumbart. Standardiserade Känslighetsanalyser och ger också positiv NNK. En specifik känslighetsanalys (i.e. resande utbyte i Veinge) visar också en positiv NNK. Åtgärden bedöms därför lönsam.
Känslighetsanalys Resande utbyte sker i Veinge	15,33	2107	
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Lönsam

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Kvinnor	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Regionalt	Neutralt
Län	Nordöstra Skåne	Neutralt
Kommun	Hässleholm	Neutralt
Näringsgren	Neutralt	Rundvirke till pappersmassa
Trafikslag	Spår	Gods-järnväg
Åldersgrupp	Vuxna: 18-65 år	Neutralt

Kommentar till fördelningstabellen

Ny användning spårförbindelsen för persontrafik medför nyttor till angränsande regionen. Regioner som dra mest nytta blir Nordöstra Skåne, Blekinge, Kronoberg och Halland. På kommun nivå drar Hässleholm Markaryd och Laholm mest nytta från åtgärden.

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	Inget bidrag
	Interregionalt	Inget bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Positivt bidrag
	Lika möjlighet	Inget bidrag
Funktionshinder	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 bidrag
	Befolkning	Positivt bidrag
	Luft	Positivt bidrag
	Vatten	Negativt bidrag
	Mark	Inget bidrag
Landskap	Landskap	Inget bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Negativt bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Inget bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Åtgärden bidrar positivt till ökad tillgänglighet, minskat bilanvändande och förbättrad trafiksäkerhet. Samtidigt påverkas negativt både miljön och djurlivet i direkt närhet till järnvägen.

Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hur bidrar åtgärden till detta mål:

Åtgärden ger en positiv NNK och icke värderbara effekter bidrag bedöms försumbart. Standardiserade Känslighetsanalyser och ger också positiv NNK. En specifik känslighetsanalys (i.e. resande utbyte i Veinge) visar också en positiv NNK. Åtgärden bedöms därför lönsam.

Åtgärden medför positivt bidrag till ekologisk hållbarhet genom att den förbättrar förutsättningar för miljövänligare resor, jämfört med bil.

Åtgärden ger ett positivt bidrag till samhällsekonomisk hållbarhet genom ökad robusthet i järnvägsnätet, vilket i förlängningen kan ge minskad risk för störningar och kortare restider. Förbättrad möjlighet till pendling ökar projektområdets konkurrenskraft .

Åtgärden bidrar till ökad social hållbarhet genom förbättrad kollektivtrafik vilket kan leda till större arbetsmarknadsregioner.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Markarydsbanan/Knäred mötesspår
Objekt-id	JVA2222
Ärendenummer	TRV 2016/59617
Län	Halland
Kommun	Markaryd, Laholm, Hässleholm
Trafikverksregion	Region Väst
Trafikslag	Järnväg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Bandel 931 Eldsberga-Markaryd-Hässleholm hade innan Hallandsåstunnelns öppnande en omfattande person- och godstrafik (uppemot 6 snabbtåg och 20 godståg per dygn). Vid tunnelns öppnande i december 2015 flyttade merparten av trafiken över till tunneln, men 5 godståg per dygn blev kvar men även omledningstrafik (uppemot 20-26 godståg per dygn).

I december 2013 påbörjades pågatågstrafik på sträckan Hässleholm-Markaryd med 11 turer per dygn där Länstrafikbolagens målsättning är att etablera en attraktiv, pålitlig och kostnadseffektiv persontågstrafik på hela sträckan med 12 dubbelturer per dygn som grundkrav och 16 dubbelturer som målsättning enligt regionernas Trafikförsörjningsprogram. Det inkluderar stopp i Veinge, Knäred, Markaryd, Vittsjö och Bjärnum. Trafiken skall vara attraktiv, enkel (taktfast), pålitlig och kostnadseffektiv ifall Länstrafikbolagen skall etablera trafiken.

Bandelen har enbart två mötesspår (varav ett mötesspår Bjärnum som enbart är 400 meter långt) - som dessutom inte ligger homogent fördelade på linjen. Längsta avståndet Genevad - Markaryd är 40 km, vilket i praktiken begränsar kapaciteten på linjen till två tåg per timme. Det är kapacitetsmässigt inte möjligt att etablera den önskade trafiken (observera att Kapacitetsutnyttjandet i Tidtabellsarket anger teoretiskt KU = 81 %, vilket i praktiken är 100 %). Den trafikering som är möjlig utan åtgärder motsvarar ett tåg varannan timme (motsvarar 6 dubbelturer per dygn).

I föreliggande SEB analyseras den samhällsekonomiska kostnaden och nyttan med att förlänga befintlig Pågatågstrafik, 6 dubbelturer/dygn, på sträckan Hässleholm - Markaryd till Halmstad, till totalt 12 dubbelturer/dygn, samtidigt som erforderliga åtgärder (framför allt mötesspår Knäred, hållplatser Knäred/Veinge) utförs.

Banlängd (km):	80 km mellan Eldsberga och Hässleholm.
Banstandard:	Enkelspår, elektrifierad, 130km/h på merparten av sträckan.
Bantrafik (tåg per dygn):	6 dubbelturer/dygn persontåg och ca 5 godståg/dygn
Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):	Inga resenärer mellan Eldsberga och Markaryd. Högst 0,728 miljoner resenärer per år mellan Markaryd och Hässleholm i bandelen närmast Hässleholm (år 2017); 0,18 miljoner nettoton per år (år 2017) Eldsberga-Hässleholm

Syfte

Åtgärden är en förutsättning för att etablera en attraktiv, frekvent, tillförlitlig och kostnadseffektiv regiontågstrafik mellan Halmstad och Markaryd.

Trafikförsörjningsprogrammen anger att utan ett mötesspår kommer trafik inte etableras.

Förslag till åtgärd

Återuppbyggnad av mötesspår på Knäreds bangårdsområde (utan nya markanspråk) samt nya plattformar i Knäred för resandeutbyte.

Kapacitetsökningen möjliggör en utökad persontågstrafik från 6 till 12 dubbelturer per dygn.

Nuvarande hastighet bibehålls, vilket innebär 130km/h på merparten av sträckan.

Plattformförbindelse sker i plan

Bulleråtgärder ingår i åtgärdskostnaden.

Banlängd (km):	Sträckan Eldsberga - Markaryd - Hässleholm är 77 km lång
Banstandard:	Enkelspår, med mötesspår i Knäred, elektrifierad, 130km/h på merparten av sträckan.
Bantrafik (tåg per dygn):	12 dubbelturer persontåg mellan Halmstad och Hässleholm och ca 5 godståg
Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):	0,6 miljoner resenärer mellan Eldsberga och Markaryd, 1,2 miljoner resenärer per år mellan Markaryd och Hässleholm i bandelen närmast Hässleholm (prognos 2040); 0,18 miljoner nettoton per år (år 2017) Eldsberga-Hässleholm

Saknas

Åtgärdskostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2020-12-22	jun-20	Underlagskalkyl (endast vid ÅVS/Funktionsutredning)	121,7	36,5	120,6

Planeringsläge

Åtgärden ingår i Regional Plan som medfinansiering Järnvägsobjekt.

Övrigt

Åtgärder har relation till andra åtgärder.

* Resandeutbyte i Veinge skulle kräva plattformar i Veinge. Detta ingår inte i nuvarande kostnadsunderlag. Finansieringsavtal finns med Laholm kommun som ska bekosta Veinge station.

* För att fullt ut kunna nyttja åtgärden krävs mindre trimningsåtgärd på Halmstad C (JVA1801) som planerats inför åtgärdens produktion.

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2020-06-15
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 2020-06-15
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 7.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2017-medel
Kalkylränta %	3,5%
Prognosår 1	2040
Diskonteringsår	2025
Öppningsår	2025
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	2
Kalkylperiod från startår för effekter	60
Kalkylverktyg	Samkalk 3.4.4
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2021-02-26
Trafiktillväxttal Kollektivtrafik period 2017-2040, % per år	1,87
Trafiktillväxttal Kollektivtrafik period 2040-2065, % per år	0,98
Trafiktillväxttal Väg (pb,pby, lbu, lbs) period 2017-2040, % per år	1,22
Trafiktillväxttal Väg (pb,pby, lbu, lbs) period 2040-2065, % per år	0,79

Kommentar

Huvudanalysen avser att tåg stannar i Veinge station men att inget resandeutbyte sker. Detta på grund av att kostnader för stationen i Veinge inte ingår i kostnadsunderlaget för objektet.

Känslighetsanalys med resandeutbyte i Veinge har genomförts. Tolkningen av NNK(idu) bör beakta att det kan vara lägre pga kostnaderna för Veinge station ingår inte beräkningarna.

Finansieringsavtal finns med Laholm kommun som ska bekosta Veinge station.

Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	159	1218	9,18
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	207	1170	6,49
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	160	478	2,68
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre än basåret och jämfört med huvudkalkylen	160	1560	12,29
Känslighetsanalys Resande utbyte sker i Veinge	159	2107	15,33

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

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

Kommentar

Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.3 Samhällsekonomisk analys

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

Trafikanteffekter							
Resenärer							
Reskostnad pb, regionalt arbete	0,1	mnkr/år	-1,5	1363	-	Försumbart	-
Reskostnad pb, regionalt tjänste	0,2	mnkr/år	-4,4		-		
Reskostnad pb, regionalt övr. privat	0,1	mnkr/år	-1,4		-		
Restid kollektivtrafik, regionalt	-261,73	kptim/år	926,0		-		
Restid pb, regionalt arbete	4,4	kptim/år	-18,3		-		
Restid pb, regionalt tjänste	-1,3	kptim/år	17,9		-		
Restid pb, regionalt övr. privat	4,6	kptim/år	-13,1		-		
Restid tåg, långväga	-100,63	kptim/år	456,5		-		
Vägavgifter/ vägskatt pb	-0,1	mnkr/år	1,4		-		
Godstransporter							
Förseningar	-	-	-	-9	Försumbart: Införande av persontrafik medför negativa effekter på befintlig godstrafik i form av ökade förseningar, marginell ökad reskostnad. Godstrafikering är inte stor och påverkan blir därför små. Effekten bedöms försumbar i sammanhanget.	Försumbart	Åtgärdsförslag medför negativa effekter för godstransport som i det stora sammanhanget bedöms som försumbara.
Reskostnad lastbil (släp)	-0,3	mnkr/år	6,7		-		
Reskostnad lastbil (utan släp)	0	mnkr/år	0,0		-		
Reskostnad pb yrkestrafik	-0,1	mnkr/år	1,9		-		
Restid pb yrkestrafik	1,5	kptim/år	-17,2		-		
Transporttid gods pb yrkestrafik	0	mnkr/år	-0,1		-		
Vägavgifter/vägskatt lastbil (släp)	0	mnkr/år	-0,1		-		
Vägavgifter/vägskatt lastbil (u. släp)	0	mnkr/år	-0,2		-		
Vägavgifter/vägskatt pb yrkestrafik	0	mnkr/år	-0,3	-			
Persontransportföretag							
Banavgifter	3,4	mnkr/år	-89,7	47	-	Försumbart	-
Biljettintäkter	28,1	mnkr/år	736,6		-		
Fordonskostnader för kollektivtrafik	21,7	mnkr/år	-560,5		-		
Moms på biljettintäkter	1,5	mnkr/år	-39,2		-		

Externa effekter							
Trafiksäkerhet							
Trafiksäkerhet totalt	-	-	-10,6	-11	-	Försumbart	-
Klimat							
CO2-ekvivalenter, Avser koldioxid	-0,13	kton/år	37,1	37	-	Försumbart	-
Hälsa							
Luft - NOx Kväveoxider	-0,72	ton/år	-	10	-	Positivt	Bullerstörning kommer att minska pga bulleråtgärder. Andra hälsoeffekter fångas i det samhällsekonomiska kalkylen.
Luft - Slitagepartiklar	-1,04	ton/år	-		-		
Luft -Avgaspartiklar	0	ton/år	-		-		
Luft Avser NOx, avgaspartiklar och slitagepartiklar	-	-	10,2		-		
Människors hälsa - buller	-	-	-		Positivt: Fastigheterna vid åtgärden är redan idag bullerstörda från godstrafik. Bulleråtgärder ingår och nivåerna på Ekvivalent samt Maxnivåerna sjunker för närboende.		
Landskap							
Barriäreffekt (Veinge)	-	-	-	-	Försumbart: Anläggandet av GC-tunnel minskar järnvägens befintliga barriär för oskyddade trafikanter.	Försumbart	Åtgärden bidrar med ett marginellt ingrepp i landskapet. Byggs på befintligt järnvägsområde.
Landskap: skala, struktur, visuell karaktär	-	-	-	-	Försumbart: Åtgärden bidrar med ett marginellt ingrepp i landskapet. Byggs på befintligt järnvägsområde.		
Övriga externa effekter							
Marginellt slitage kollektivtrafik	4,4	mnkr/år	-114,9	-115	-	Försumbart	-
Ekonomiska effekter							
Budgeteffekter							
Banavgifter	3,4	mnkr/år	89,7	28	-	Försumbart	-
Drivmedelsskatt för vägtrafik, långväga	-1,31	mnkr/år	-34,4		-		
Drivmedelsskatt för vägtrafik, regionalt	-2,5	mnkr/år	-65,8		-		
Moms på biljettintäkter	1,5	mnkr/år	39,2		-		
Vägavgifter/ vägskatt	0	mnkr/år	-0,8		-		
Inbesparade JA-kostnader							
Effekter saknas						Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd							
Drift och Underhåll	-1	mnkr/år	26,3	26	Negativt: Ökad anläggningsmassa ökar kostnader för drift och underhåll.	Negativt	Ökad anläggningsmassa ökar kostnader för drift och underhåll.
SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD				159			
NETTONUVÄRDE				1218	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER	Försumbart	

Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl

Systemeffekter av etableringen av persontrafik på järnväg fångas med SAMPERS/SAMKALK, den är lämplig verktyg för att beskriva storleksordning av viktigaste nyttorna. Störst nyttor sker i form av restidsbesparingar för resenärer. Mindre dock signifikanta nyttor tillfaller persontransportföretag och klimat. Slitage utgör störst uppskattad kostnad som ny persontrafikering medför.

Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter

Införandet av persontrafik kommer att försämma förutsättningar för godstrafiken marginellt. Detta bedöms försumbart.

Bulleråtgärder kommer att minska buller exponering för fastigheter som redan störs av godstrafik och förbättra situationen. Ökad anläggningsmassa påverkar negativt genom ökade underhållskostnader, den sammanvägda effekten av förbättringar och försämringar bedöms försumbart.

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet:	Lönsam
Slutlig sammanvägd bedömning av:	Upprättaren

Motivering:

Åtgärden ger en positiv NNK och icke värderbara effekter bidrag bedöms försumbart. Standardiserade känslighetsanalyser och ger också positiv NNK. En specifik känslighetsanalys (i.e. resande utbyte i Veinge) visar också en positiv NNK. Åtgärden bedöms därför lönsam.

3. Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Näst störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel	Motivering
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Kvinnor	Män	Neutralt	Åtgärden bidrar till förbättrad kollektivtrafik i området, vilket gynnar enligt schablon kvinnor i första hand.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Regionalt	Nationellt, Lokalt	Neutralt	Åtgärden ger mest nytta regionalt/interregionalt då kopplingen mellan Västkusten (Halmstad) och Nordöstra Skåne/Blekinge/Kronoberg stärks, där den stora nyttan är en kraftig sänkning i restiden i det regionala/interregionala resandet (restidsnyttan). 2/3 av resandet är regionalt, men 1/3 av resandet är interregionalt vilket även får effekter på det nationella resandet.
Län	Nordöstra Skåne	Halland	Neutralt	Nordöstra Skåne/Blekinge/Kronoberg/Halland för den största nyttan av den nya förbindelsen. Det är en tvärförbindelse som knyter samman två regioner som idag har beklagligt dåliga förbindelser.
Kommun	Hässleholm	Markaryd och Laholm	Neutralt	Framför allt är det nätverkseffekten av den nya trafiken som slår i den samhällsekonomiska analysen. Men även kollektivtrafiken förbättras i området runt de nya stationerna genom ökad tillgänglighet och koppling till Västkusten.
Näringsgren	Neutralt	Neutralt	Rundvirke till pappersmassa	Å ena sidan gynnar åtgärden persontrafik. Å andra sidan missgynnar åtgärden befintliga användningar. Bland befintliga användare finns gods som lastas av och på i sträckan och gods som genomtrafikerar sträckan. Banan används för omlastningsplatser rundvirke och är därmed lätt identifiera som näringsgren som missgynnas. Det finns inte detaljkunskap om andra specifika grenar som genomtrafikerar sträckan.
Trafikslag	Spår	Neutralt	Gods-järnväg	De ökade biljettintäkterna kommer av fler resenärer med tåg. Negativa effekter uppstår för godstrafiken på järnväg när persontågstrafiken tillkommer.
Åldersgrupp	Vuxna: 18-65 år	Neutralt	Neutralt	Åtgärden förbättrar för alla grupper som reser med kollektivtrafik. Detta antas framför allt vara personer mellan 18 och 65 år.

Bedömningarna är gjorda av:
 Upprättaren

Kommentar:

Ny användning spårförbindelsen för persontrafik medför nyttor till angränsande regionen. Regioner som dra mest nytta blir Nordöstra Skåne, Blekinge, Kronoberg och Halland. På kommun nivå drar Hässleholm Markaryd och Laholm mest nytta från åtgärden.

Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

Objektet medför effekter 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 är skälet till att FKB inte genomfördes för objekt.

4. Transportpolitisk målanalys

Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ekologisk hållbarhet

Åtgärden medför positivt bidrag till ekologisk hållbarhet genom att den förbättrar förutsättningar för miljövänligare resor, jämfört med bil.

Åtgärden innebär endast små ingrepp i landskapet vilket har marginell påverkan.

Ekonomisk hållbarhet

Åtgärden ger ett positivt bidrag till samhällsekonomisk hållbarhet genom ökad robusthet i järnvägsnätet, vilket i förlängningen kan ge minskad risk för störningar och kortare restider. Förbättrad möjlighet till pendling ökar projektområdets konkurrenskraft .

Social hållbarhet

Åtgärden bidrar till ökad social hållbarhet genom förbättrad kollektivtrafik vilket kan leda till större arbetsmarknadsregioner.

Förbättrad kollektivtrafik ökar också möjligheten för barn, äldre och funktionshindrade att på egen hand nå sina mål.

Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:

Upprättaren

Bedömning av bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Tabell 4.1 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Medborgarnas resor Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Tillförlitligheten ökar genom utökad möjligheter att leda om trafik och minskad risk för förseningar.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Genom minskad risk för förseningar ökar också bekvämligheten.
Näringslivets transporter Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Tillförlitligheten ökar genom utökad möjligheter att leda om trafik och minskad risk för förseningar.
	Kvalitet	Positivt bidrag: Kvaliteten ökar genom utökad möjligheter att leda om trafik och minskad risk för förseningar.
Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Positivt bidrag: Ökade möjligheter till pendling mellan Halmstad och Knäred samt förbättrad koppling Halmstad-Hässleholm.
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Genom förbättrad koppling till Hässleholm kan tillgängligheten till Stockholm öka något, dock anses bidraget försumbart.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Inget bidrag: Regionala stadskärnor berörs inte av åtgärdsförslaget
Jämställdhet Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Positivt bidrag: Som kollektivtrafikåtgärd ger åtgärden ett positivt bidrag till jämställdheten.
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Kunskap om processen saknas.
Funktionshindrade Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Positivt bidrag: Genom anläggandet av nya plattformar kan användbarheten för funktionshindrade öka.
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 gång- och cykeltunnel anläggs i Veinge. Detta skulle kunna underlätta för barn att korsa järnvägen på egen hand.
Kollektivtrafik, gång & cykel Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Positivt bidrag: Något positivt bidrag kan komma genom överflyttning från bil till kollektivtrafik.

	Mål	Bedömning och motivering
	Funktionsmål	
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Positivt bidrag: Överflyttning från bil ger positiva effekter.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
Klimat Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet beroende av fossila bränslen År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan 2014:137".	Påverkan på mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg	Positivt bidrag: Positiva effekter från överflyttning från bil.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Inget bidrag: Åtgärden påverkar inte energianvändningen per fordonskm.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Energi krävs till byggprocessen samt drift och underhåll.
Hälsa Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpoltitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.	Människors hälsa	
	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Positivt bidrag: Bulleråtgärder utförs i Veinge och Knäred för att bullereffekten inte skall öka relativt dagens trafik.
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Positivt bidrag: Bulleråtgärder utförs i Veinge och Knäred för att bullereffekten inte skall öka relativt dagens trafik.
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalititet	Inget bidrag: Inget område påverkas.
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: Genom överflyttning från bil till kollektivtrafik antas mängden anslutningsresor med gång och cykel öka.
	Befolkning	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Positiv effekt från förbättrad kollektivtrafik.
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Positiv effekt från förbättrad kollektivtrafik.
	Luft	

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Positivt bidrag: Minskat antal resor med bil ger minskade utsläpp.
	Halter av kväveoxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids	Inget bidrag: Kunskap saknas.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Kunskap saknas.
	Vatten	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Negativt bidrag: Åtgärden passerar vattenskyddsområden men påverkan är osäker.
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Kunskap saknas.
	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Järnvägen och väg 15 passerar i kanten av Västralts naturreservat i Knäred. detta bedöms inte inte påverka betydelse på skyddsvärda områden.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Kunskap saknas.
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Kunskap saknas.
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Kunskap saknas.
Landskap	Landskap	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Inget bidrag: Åtgärden bedöms ge ett försumbart bidrag till ingreppet i landskapet. I Knäred blir ingreppet större än i Veinge på grund av mötesspåret.
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	Betydelse för mortalitet	Negativt bidrag: Ökad tågtrafik ökar risken för påkörda djur.
	Betydelse för barriärer	Negativt bidrag: Ökad tågtrafik ger ökad barriäreffekt från järnvägen.
	Betydelse för störning	Negativt bidrag: Buller och andra störningar ökar till följd av ökad tågtrafik.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Inget bidrag: Inget bidrag då åtgärden har liten påverkan på naturområden.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Inget bidrag: Inget bidrag då åtgärden har liten påverkan på naturområden.
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Inget bidrag: inga utpekade värdeområden påverkas av åtgärden.
	Betydelse för strukturomvandling	Inget bidrag: Kunskap saknas.
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Kunskap saknas.
	Betydelse för utradering	Inget bidrag: Kunskap saknas.
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Minskat antal olyckor för personbil och lastbil utan släp, ökning för kollektivtrafik och risk för ökat antal plankorsningsolyckor i samband med förändrad trafikering på järnväg.

Bedömningarna är gjorda av:
Upprättaren

Tabell 4.2 Kostnadseffektivitet

	Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning	Effektivitetstal	Enhet
Trafiksäkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej angett	D/mdkr
Trafiksäkerhet DAS	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och allvarligt skadade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej angett	DAS/mdkr
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-72,02	restid tim/tkr
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-27,35	ton/mnkr

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Åtgärden bidrar positivt till ökad tillgänglighet, minskat bilanvändande och förbättrad trafiksäkerhet. Samtidigt påverkas negativt både miljön och djurlivet i direkt närhet till järnvägen.

Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO ₂ -ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	3385	14
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	35,2	0,14
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	2113	8,37

Bilaga: bilagasebinkmängder-ic3451-2021-04-20.pdf

Kommentar:

Klimatkalkyl genomförs med typåtgärder med hänsyn till mötespåret i Knäred samt plattformar i Knäred .

Veinges Plattformar ingår inte klimatkalkyl pga de i Veinge ingår inte i Huvudscenari utan i en känslighetsanalys. Ingen klimatkalkyl togs fram för känslighetsanalyserna.

Mer info om hur GKI matchade verktygets kategorier finns i arbets-PM klimatkalkyl.

Bilagor och referenser

Bilagor	
AKK	
2a	Underlagskostnadskalkyl
Klimatkalkyl	
3a	klimatkalkyl
3b	Klimatkalkyl ArbetsPM
SEA	
4a	Samkalk importfil HA
4b	ArbetsPM Sampers Markarydsbanan
4c	Samkalk importfil KA (resande utbyte i Veinge)
4d	Samkalk importfil KA00 (noll trafiktillväxt)
4e	Samkalk importfil KA50 (50% högre trafiktillväxt)
4f	SKfil_HA
4g	SKfil_KA_veinge
4h	SKfil_KA00
4i	SKfil_KA50
4j	Rfiler_HA_zipfil (137_138_139_142_143_144)
4k	Rfiler_KAveinge_zipfil (137_138_139_142_143_144)
4l	Rfiler_KA0_zipfil (137_138_139_142_143_144)
4m	Rfiler_KA50_zipfil (137_138_139_142_143_144) Samma som HA

Referenser	
Beteckning	Beskrivning
Referens 1	Riggingen finns på Trafikverkets filarea Samekan (/seb/Region Väst/Sampersriggningar/Markarydsbanan) Uppladdat 210514 09:00

System-ID, nummer för identifikation i databas: c5f3788a-f043-487d-84f6-978baa6a7990

Utskriftsdatum : 2021-05-24