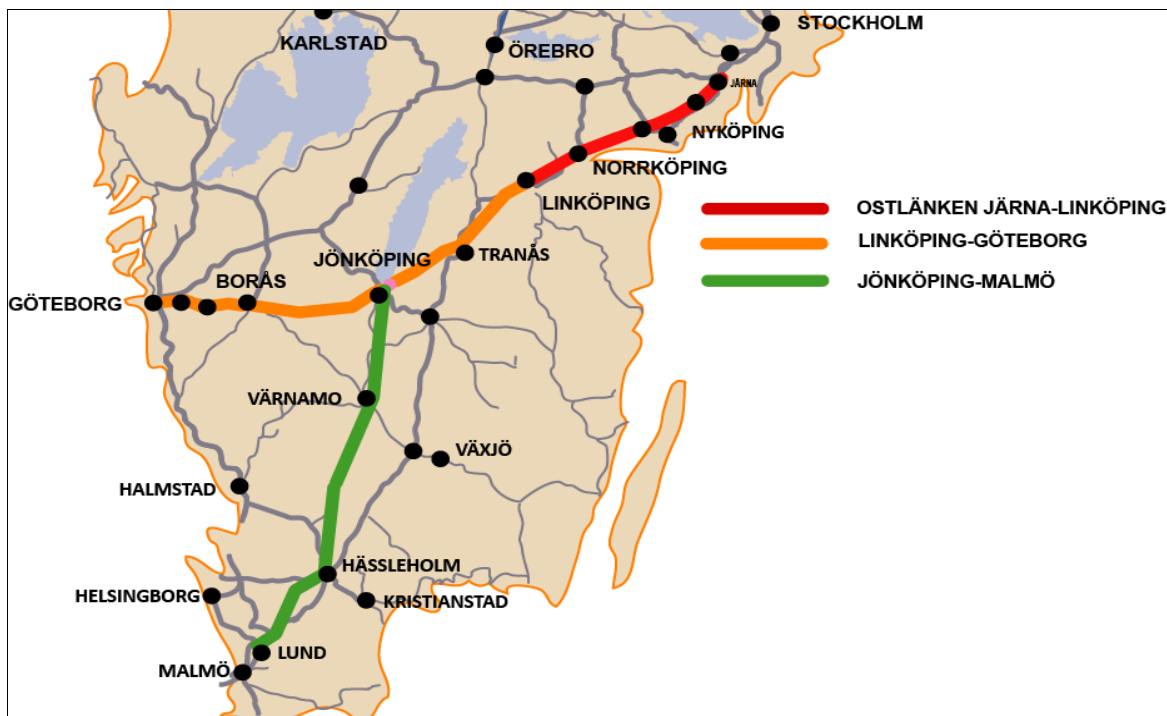


Höghastighetsbanor (Järna-Göteborg, Jönköping-Lund), HH1801 Höghastighetsbanor (Järna-Göteborg, Jönköping-Lund), alt 2



1. Beskrivning av åtgärden

Nuläge och brister: Södra och Västra stambanan är mycket hårt belastade. I kombination med att anläggningen är sliten och att banorna trafikeras av trafik med stor variation i hastighet har restiderna succesivt blivit längre och punktligheten är låg. Efterfrågan på utökad trafik kan inte mötas och tid i spår för underhåll är knapp.

Åtgärdens syfte:

- frigöra kapacitet på befintlig järnväg för att möjliggöra robusta och hållbara transporter för människor och gods
- genom ökad tillgänglighet skapa förutsättningar för regional utveckling
- genom snabba och hållbara persontransporter knyta samman Stockholm C och Göteborg C samt Stockholm C och Malmö C
- öka tillgängligheten till de internationella marknaderna för människor och näringsliv

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 205000 mnkr i prisnivå 2015-06.

En ny dubbelspårig järnväg för höghastighetståg upp till 250km/h mellan Stockholm och Göteborg/Malmö via Jönköping. På delarna Stockholm C - Järna, Almedal - Göteborg C och Lund - Malmö C förutsätts dock tågen gå på befintliga/beslutade konventionella banor.

Höghastighetstågen får stopp i: Stockholm, Norrköping, Linköping, Jönköping, Borås, Göteborg, Värnamo, Hässleholm, Lund, Malmö, Kastrup, Köpenhamn

Dessutom kommer ett antal storregionala linjer, med fler stopp och hastigheter upp till 250 km/h, trafikera de nya banorna men också ansluta från befintliga banor. Stopp längs de nya banorna i (utöver ovan): Södertälje, Vagnhärad, Nyköping, Skavsta, Tranås, Landvetter, Mölnlycke

Bara utbyggnad av järnvägen ingår i analysen, inte andra delar av Sverigeförhandlingen som till exempel ökat bostadsbyggande.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
-271941		Negativt		Positivt		Olönsam

Tabell 2 Effekter som ingår i den samhällsekonomiska analysen - sammanfattning

Effekter som har värderats i kalkylen				
	Exempel på effekter år 2040	Nuvärde (mnkr)	Diagram	
Resenärer	Restid: -18525.6 kptim/år	92 266		
Godstransporter	Restid gods: -69.3 kptim/år	27 085		
Persontransp.företag	Biljettintäkter: 2836.9 mnkr/år	50 476		
Trafiksäkerhet	Dödade och svårt skadade: -8.53 DSS/år	4 378		
Klimat	CO2-utsläpp: -47.431 kton/år	5 904		
Hälsa	Utsläpp av luftföroreningar	11 934		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	DoU-kostnad: 1644 mnkr/år	-102 055		
SamEk Inv.	Annuitetskostnad: 14509 mnkr/år	-361 930		
Nettonuvärde		-271 941		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK-i=	-0,75	Informationsvärde NNK =	HÖG	
NNK-i _{KA} *=	-0,8	NNK-idu=	-0,62	
Effekter som inte har värderats i kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning	
Miljö	Klimat	Försumbart	Negativt	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Hälsa	Positivt		Ökad barriär men minskat buller
	Landskap	Negativt		Intrång i landskapet
Övrigt	Resenärer	Positivt	Positivt	Minskade förseningar, överflyttning från flyg utrikes
	Godstransporter	Positivt		Minskade förseningar
	Persontransportföretag	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Trafiksäkerhet	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Övrigt	Försumbart		Ej relevant
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde		Försumbart	Stora såväl positiva som negativa ej prissatta effekter gör sammanvägningen osäker.	

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Kön: restid, reskostn, restidsosäkerhet	Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ Internationellt	Län	Kommun	Trafikanter, transporter, externt berörda	Näringsgren	Trafikslag	Åldersgrupp	Åtgärds-specifik fördelningsaspekt
Störst nytta/fördel	Neutralt	Nationellt	Stockholm	Stockholm	Resenärer	Tågoperatörer	Spår	Vuxna: 18-65 år	Ej relevant
(störst) negativ nytta/nackdel	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Landskap: Externt berörda	Flygbolag	Flyg	Neutralt	Ej relevant

3. Fördelningsanalys

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

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

Målkonflikter

Åtgärden medför förbättrad tillgänglighet för medborgare och näringsliv samt minskad klimatpåverkan. Påverkan på klimatet har sammantaget bedömts minska men byggskedet medför även ökad klimatpåverkan. Dock medför de nya banorna intrång i natur- och kulturmiljö samt landskapsbilden. Även om man försöker undvika känsliga och värdefulla miljöer kommer så här omfattande utbyggnad innebära betydande intrång.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ekologisk hållbarhet påverkas positivt genom överflyttning av väg- och flygtrafik med minskade utsläpp som följd. Samtidigt medför nya höghastighetsbanor ett stort intrång i landskapet och nya barriärer skapas.

Minskad risk för trafikolyckor och bättre tillgänglighet för personer utan bil bidrar positivt till social hållbarhet.

Åtgärden är samhällsekonomiskt olönsam enligt beprövad och av Trafikverket beslutad kalkylmetodik men bidrar till kraftigt förkortade restider och helt nya förutsättningar för pendling i vissa relationer.

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

2018-01-21; Sandra Samuelsson, Rikard Fogelholm, WSP

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2018-02-12

Gustav Sandkvist, trafikanalytiker WSP

Johanna Caspersson, trafikanalytiker WSP

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

2018-01-26

Christian Nilsson, trafikanalytiker, WSP

Peter Bernström, strategisk planerare, Trafikverket

Lennart Lennefors, långsiktig planerare, Trafikverket

Eva-Lisa Andersson, miljöspecialist, Trafikverket

Kajsa Nilsson, miljöspecialist, Trafikverket

Malin Delvenne, miljöspecialist, Trafikverket

Niklas Alvaeus, trafikanalytiker, Trafikverket

Gustav Sandkvist, trafikanalytiker, WSP

Katja Berdica, trafikanalytiker, WSP

Johanna Caspersson, trafikanalytiker, WSP

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2018-02-14

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Peter Bernström, Trafikverket, 010-123 61 22

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2018-02-15 Pär Ström och Joel Åkesson, Samhällsekonomi, Trafikverket

5.2 Godkänd (med kvarstående brist) av:

2018-02-15; Peo Nordlöf, ec Samhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2018-02-15; Agnes von Koch, Lars Eriksson, Alexander Hellervik, Strategisk planering, Trafikverket

6.2 Godkänd (med kvarstående brist) av:

2018-02-15; Håkan Persson, ec Strategisk planering, Trafikverket

7. Status:

Granskad och godkänd av Trafikverket med kvarstående brist

5.2 Bilagor och referenser

Bilaga 1: Introduktion till Samlad effektbedömning

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

Bilaga 2: Kostnadsunderlag

*Lars Eriksson Trafikverket, Bilaga_2a_Anläggningskostnad_250_km_h_o_ballasterat_spår_180131
Christian Nilsson WSP; Bilaga_2b_Beräkning SEK-investeringskostnad 20180207-a
Christian Nilsson WSP; Bilaga_2c_Beräkning SEK-investeringskostnad 20180207-b
Ferid Vänerklint 160915, Reviderad 180212 Christian Nilsson WSP; Bilaga_2d_Rev underhållskalkyl
högastighet 160915, 180212*

Bilaga 3: Klimatkalkyl

*Johanna Caspersson, 180207 (upprättare av samtliga bilagor utom 3a, 3b samt 3c)
Tabita Gröndal, 171020 (upprättare bilaga 3a, 3b samt 3c)*

*Bilaga_3a_Sammanställning_klimatkalkyler_180207
Bilaga_3b_Klimatkalkyl_indata_Ostlänken_250kmh_171020
Bilaga_3c_Klimatkalkyl_resultat_Ostlänken_250kmh_171020
Bilaga_3d_Klimatkalkyl_indata_Linköping-Borås_250kmh_180207
Bilaga_3e_Klimatkalkyl_resultat_Linköping-Borås_250kmh_180207
Bilaga_3f_Klimatkalkyl_indata_Bollebygd-Borås_väst-mörkgrön_250kmh_180207
Bilaga_3g_Klimatkalkyl_resultat_Bollebygd-Borås_väst-mörkgrön_250kmh_180207
Bilaga_3h_Klimatkalkyl_indata_Bollebygd-Borås_rosa_250kmh_180207
Bilaga_3i_Klimatkalkyl_resultat_Bollebygd-Borås_rosa_250kmh_180207
Bilaga_3j_Klimatkalkyl_indata_Mölnlycke-Bollebygd_250kmh_180207
Bilaga_3k_Klimatkalkyl_resultat_Mölnlycke-Bollebygd_250kmh_180207
Bilaga_3l_Klimatkalkyl_indata_Almedal-Mölnlycke_250kmh_180207
Bilaga_3m_Klimatkalkyl_resultat_Almedal-Mölnlycke_250kmh_180207
Bilaga_3n_Klimatkalkyl_indata_Jönköping-Malmö_250kmh_180207
Bilaga_3o_Klimatkalkyl_resultat_Jönköping-Malmö_250kmh_180207
Bilaga_3p_Klimatkalkyl_pm-klimat_Ostlänken_250kmh_171020
Bilaga_3q_PM_Klimatkalkyl_180207*

Bilaga 4: Arbets-PM Sampers

Christian Nilsson WSP, Bilaga_4_pm_sek_hh250_180209

Bilaga 5: Sampers-/Samkalkkalkyl

Christian Nilsson WSP, Bilaga_5a_Känslighetsanalys_2018-02-14

Bilaga 6: Godseffekter

*Gustav Sandkvist, Christian Nilsson och Johanna Caspersson, WSP 180207;
Bilaga_6_Godseffekter_180212*

Bilaga 7: Hälsa och jämställdhet

*Ulf Eriksson och Christer Ljungberg, Trivector 160816; Bilaga_7_PM Hälsa och jämställdhet
HHbanor_v1_0*

Bilaga 8: SEK Effekter Godstrafik

Bilaga_8_samhallsekonomiska_effekter_godstrafik_hoghastighetsbanor

Bilaga 9: Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Johanna Caspersson WSP; Bilaga_9_fkb_HH1801_HHT_250kmh_180206

Referens 1, Miljökonsekvensbeskrivning

Banverket, 2009-09, Ostlänken avsnitt Järna - Norrköping, Miljökonsekvensbeskrivning

Banverket, 2009-09, Ostlänken avsnitt Norrköping C - Linköping C, Miljökonsekvensbeskrivning

Trafikverket, 2016-01-29, Bollebygd - Borås, Miljökonsekvensbeskrivning

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering