

Västlänken med planskild anslutning i Olskroken, VVA 119 och JVA205

1. Beskrivning av åtgärden

Nuläge och brister: Stora kapacitetsproblemen på järnvägen i och runt Göteborg samt trängsel och långa restider i Göteborgs lokaltrafik.

Åtgärdens syfte: Förbättra tillgängligheten till centrala Göteborg, avlasta den lokala kollektivtrafiken i centrum samt möjliggöra genomgående tåglinjer samt förstärkt stadsutveckling i anslutning till Västlänkens stationer

Förslag till åtgärd: Kostnaden för Västlänken med planskild anslutning i Olskroken är 26 029 mnkr i prisnivå 2013-06. Denna kostnad är inte jämförbar med kostnad i plan 2010-2021. Västlänken är en cirka 8 km lång dubbelspårig järnväg, varav 6 km i tunnel under Göteborg, med en ny underjordisk station vid Göteborg C samt två nya stationslägen vid Haga och Korsvägen. Objektet är en del av Västsvenska paketet. Observera att denna Samlade effektbedömning jämför effekter/nyttor mot en något högre kostnad i prisnivå 2013-06 än vad som är slutligt bedömt planutrymme för detta objekt i Trafikverkets planförslag 2014-2025. Detta för att samma indexskalor används i de samhällsekonomiska analyserna sinsemellan för att därigenom bibehålla jämförbarhet mellan olika analyser. Detta bedöms inte påverka resultat och slutsatser i denna SEB.

Tabell 1 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Nuvärde av nytta - samhällsekonomisk investeringskostnad mnkr	+	Miljöeffekter som ej ingår i nettot	+	Övriga effekter som ej ingår i nettot	=>	Samhällsekonomisk lönsamhet (sammanvägt)
-3294		Positivt		Positivt		Osäker lönsamhet

Tabell 2 Effekter som ingår i den samhällsekonomiska analysen - sammanfattning

Effekter som ingår i den samhällsekonomiska kalkylen				
	Exempel på effekter år 2030	Nuvärde (mnkr)	Diagram	
Resenärer	Minskade restider	20 330		
Godstransporter	Lägre transportkostnader	3 876		
Persontransportföretag	Ökade driftskostnader	-210		
Trafiksäkerhet	Fler järnvägsolyckor (osäker effekt)	-22		
Klimat	Minskad vägtrafik	1 013		
Hälsa	Ingår i övrigt nedan	0		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	Bl.a. reinvesteringar	-502		
Samh.ek investeringsk.	Kostnad inkl skattefaktor	-27 779		
Nuvärde av nytta - samhällsekonomisk investeringskostnad		-3 294		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK =	-0,12	Informationsvärde NNK =	LÅG	
Spann NNK =	-0,3 till 0,3	NK =	-0,11	
Effekter som inte ingår i den samhällsekonomiska kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning	
Miljö	Klimat	Försumbart	Positivt	Ingår i prissatta effekter
	Hälsa	Positivt		Mer gång och cykel
	Landskap	Försumbart		Försumbar påverkan på landskapet
Övrigt	Resenärer	Positivt	Positivt	Arbetsmarknads- och exploateringseffekter
	Godstransporter	Positivt		Ökad tillförlitlighet
	Persontransportföretag	Positivt		Kostnadseffektivare trafikupplägg
	Trafiksäkerhet	Positivt		Färre kollektiva bytesresor
	Övrigt	Positivt		Inbesparad kostnad för ombyggnad Gbg C
Sammanvägt effekter som ej ingår i nuvärde		Positivt		Sammantaget stora positiva ej prissatta effekter

2. Samhällsekonomisk analys

3. Fördelningsanalys

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Kön - Restid, reskost, restidsos (person)	Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ Inter-nationellt	Länsviss fördelning	Kommun-viss fördelning	Trafikanter transporter & externt berörda	Närings-gren	Trafikslag	Ålder	Åtgärds-spezifisk fördelnings-aspekt
Störst nytta/ fördel	Kvinnor: (55%)	Regionalt	Västra Götaland	Göteborg och krankommuner	Resenärer	Ej bedömt	Spår	Ej bedömt	Ej bedömt
(störst) Negativ nytta/ nackdel	Ej bedömt	Neutralt	Neutralt	Ej bedömt	Ej bedömt	Ej bedömt	Ej bedömt	Ej bedömt	Ej bedömt

4. Transportpolitisk målanalys

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
	Funktionshinder	Kollektivtrafiknätet	Positivt bidrag
Barn och unga	Skolvägar	Positivt bidrag	
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gånga & cykel	Positivt bidrag	
	Kollektivtrafik	Positivt bidrag	
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET	Klimat	Överflyttning transportslag	Positivt bidrag
		Energi: transportsystemet	Positivt bidrag
		Energi: fordon	Inget bidrag
		Energi: infrastrukturhållning	Negativt bidrag
	Hälsa	Människors hälsa	Positivt
		Befolkning	Positivt
		Luft	Positivt
		Vatten	Inget bidrag
		Mark	Ej bedömt
		Materiella tillgångar	Positivt
	Landskap	Landskap	Inget bidrag
		Biologisk mångfald, Växtliv, Djurliv	Inget bidrag
		Forn- och Kulturlämningar, Annat	Positivt & Negativt
		Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade

Målkonflikter

Inga övergripande målkonflikter utöver konsekvenser för kulturmiljön samt störningar och effekter under byggtid.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning

Den samhällsekonomiska kalkylen med prissatta effekter visar att åtgärdens lönsamhet är osäker. I en känslighetsanalys med ökat kollektivtrafikresande kan dock Västlänken med planskild anslutning i Olskroken bedömas som lönsam. Dessutom bidrar åtgärden positivt till långsiktig hållbarhet och medverkar till att uppfylla transportpolitiska mål såsom bättre miljö samt ökad tillgänglighet och tillförlitlighet i transportsystemet. Västlänken ingår i det Västsvenska paketet som medfinansieras av lokala och regionala parter. Denna medfinansiering är ett uttryck för den regionalekonomiska nytta som dessa parter anser att Västlänken har. Trafikverket anser sammanfattningsvis att Västlänken kommer att bidra till en regional utveckling i området, vilket också kommer att ha nationell betydelse, och att projektet med detta vidare synsätt är samhällsekonomiskt motiverat.

1. Beskrivning av åtgärden

1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Beskrivning av åtgärd					
Åtgärdsnamn	ObjektID-nr	Syfte	Åtgärdskostnad	Sammanhang	Län
Västlänken med planskild anslutning i Olskroken	VVA 119 och JVA205	Förstärka kapaciteten Öka tillgängligheten Förbättra framkomligheten Utveckla stadsmiljön	26 029	Västlänken ingår i Västsvenska paketet	Västra Götaland

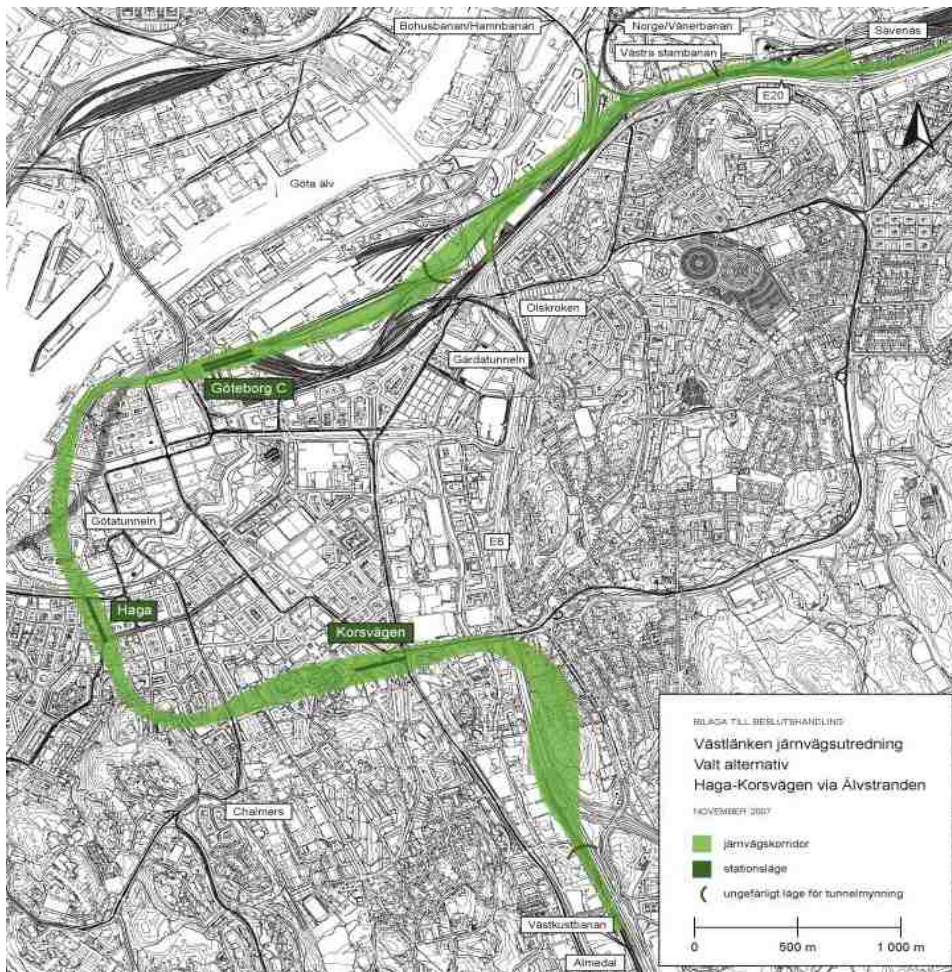
Tabell 1.2 Åtgärdstypsbeskrivning enligt Fyrstegsprincipen

Indelning av åtgärder enligt Fyrstegsprincipen				
Är åtgärden ett resultat av en åtgärdsvalsstudie?	Ingår steg 1 åtgärder enligt fyrstegsprincipen?	Ingår steg 2 åtgärder enligt fyrstegsprincipen?	Ingår steg 3 åtgärder enligt fyrstegsprincipen?	Ingår steg 4 åtgärder enligt fyrstegsprincipen?
<i>Ja</i>	<i>Nej</i>	<i>Ja</i>	<i>Nej</i>	<i>Ja</i>
Namn och datum på Åtgärdsvalsstudien samt vilken aktör som föreslagit att åtgärden ska utredas	Vilka steg 1 åtgärder ingår? (kortfattat)	Vilka steg 2 åtgärder ingår? (kortfattat)	Vilka steg 3 åtgärder ingår? (kortfattat)	Vilka steg 4 åtgärder ingår? (kortfattat)
Västlänken och andra möjliga åtgärder vid Göteborg C analyserades utifrån fyrstegsprincipen i idéstudien Banverkets Rapport BRVT 2001-05-29	<i>Ej angett</i>	Västlänken möjliggör effektivare trafikupplägg	<i>Ej angett</i>	Västlänken, en ny tågtunnel under Göteborg, med planskild anslutning i Olskroken

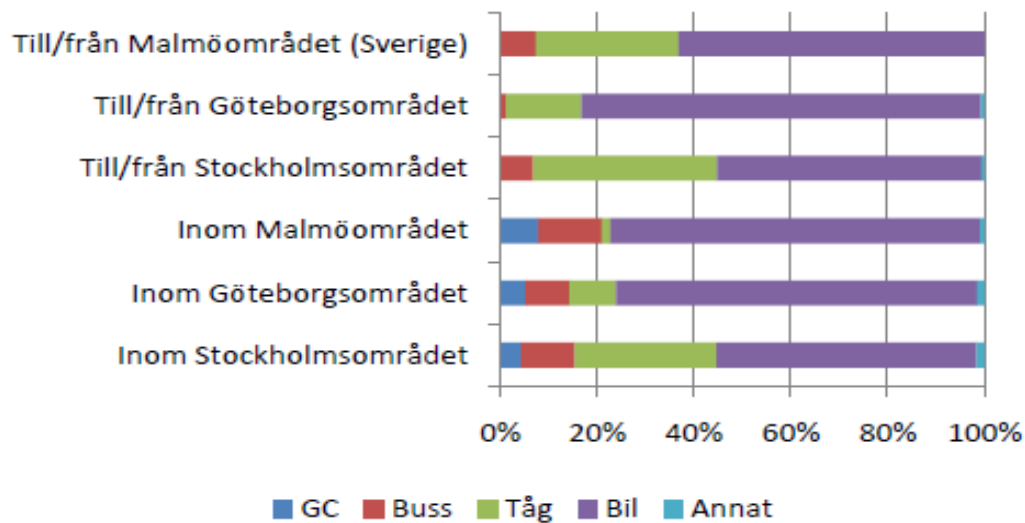
Tabell 1.3 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Kvalitetsstatus för åtgärdsförslaget							
Aktuellt skede vid upprättande av den Samlade effektbedömningen	Senaste ställnings-tagande vid upprättande av Samlad effektbedömning	Datum och namn för senaste ställnings-tagande vid upprättande av Samlad effektbedömning	Betydande miljö-påverkan?	Är MKB gjord?	Innebär befintliga förhållanden att normer och/eller lagar överskrids/överträds?	Om normer och/eller lagar överskrids, löser i så fall åtgärdsförslaget problemet?	Uppstår överskridande av normer och/eller lagar i annan del av transport-systemet på grund av åtgärden?
Järnvägsutredning avslutad	Begäran om tillåtlighet är inlämnad	2012-11-12	<i>Ja</i>	<i>Ja</i>	<i>Ja</i>	<i>Delvis</i>	<i>Ej angett</i>

1.2 Eventuella kompletterande diagram, figurer eller kartbilder



Västlänkens utbyggnadskorridor med de tre nya stationerna



Fördelning av personkilometer för arbetsresor

Källa: Trafikanalys Arbetspendling i storstadsregioner (2011), data från 2007

I denna samlade effektbedömning presenteras en samhällsekonomisk analys för åtgärden Västlänken. Den samhällsekonomiska kalkylen som gjorts bygger på Trafikverkets nationella resandeprognos för Åtgärdsplaneringen 2014-2025. Den samhällsekonomiska effektberäkningen för resenärer bygger på nya körningar i Samkalk 2.9.9 för persontrafiken. För gods har beräkningar gjorts med SIKAMetoden och kompletterande körningar i Bansek 4.0.

1.3 Nuläge och brister

I Göteborg och Västsverige finns idag ett antal problem vad gäller transportsystemets funktion. Flera transportfunktioner fungerar idag bristfälligt och regionens utveckling hämmas av detta. Problemen berör såväl långväga och kortväga godstrafik som det regionala resandet och arbetspendlingen. Även det långväga personresandet till och från Göteborg påverkas negativt av bristerna i och kring centrala Göteborg.

Kapacitetsproblemen på järnvägen i och runt Göteborg har blivit större och större. Redan med dagens trafik är kapaciteten maximalt utnyttjad, främst på Göteborg C. En lösning måste till för att få en säkrare, flexiblare och mer pålitlig järnvägstrafik i Göteborg och Västsverige, samtidigt som Göteborgs lokaltrafik behöver avlastas i centrum och staden kunna utvecklas i centrala lägen.

Hösten 2012 ökade antalet tågavgångar på Göteborgs centralstation med hela 34 procent till drygt 620 avgångar per dygn. Därmed utnyttjas kapaciteten maximalt i högtrafik. Till dess att Västlänken, en ny järnvägstunnel under Göteborg, är klar omkring 2028 så är det mycket svårt att öka persontrafiken ytterligare i högtrafik.

En lösning måste till för att få en säkrare, flexiblare och mer pålitlig järnvägstrafik i Göteborg och Västsverige, samtidigt som Göteborgs lokaltrafik behöver avlastas i centrum och staden kunna utvecklas i centrala lägen.

Bebyggelsestruktur avseende arbetsplatser och bostäder i nuläget	Tät tätort
---	------------

1.4 Fyrstegsanalys

Ur ett fyrstegsperspektiv har en mängd steg 1 och 2-åtgärder genomförts under åren. Bland dessa finns kapacitetshöjning vid Midjan vid Göteborg C, Kraftsamling Väst som inkluderar en mängd åtgärder som genomförs av flera berörda aktörer. Den viktigaste effekten man försökt uppnå är att få en högre kvalitet (dvs. minska förseningar) i trafiken. Möjligheterna att öka mängden tåg framförallt i högtrafiktid har varit begränsade. Tvärtom har ibland åtgärden just varit att minska möjligheterna till önskade tåglägen för att säkra kvaliteten i tågföringen och därmed minska förseningsriskerna. Systemet är hårt trimmat och man har fortfarande relativt stora problem med trängsel, förseningar och sårbarhet vid störningar.

Det övergripande ändamålet att förbättra storstadens funktion och miljö innebär att man måste möjliggöra en överflyttning till järnvägstrafik. Det gör att man med steg 1, 2 och 3 åtgärder i stort sett uttömt möjligheterna till ytterligare utveckling av järnvägstrafiken. Man behöver lyfta kapacitetsnivån och dimensionen på systemet på ett radikalt sätt.

På samma sätt förhåller det sig med den långväga tågtrafiken mellan Stockholm och Göteborg. Därför startar nu planeringen av ny stambana mellan Stockholm och Göteborg som i princip fördubblar kapaciteten i relationen. Den långväga tågtrafikens utveckling kräver att de större resandenoderna anpassas. Detta sker nu i Stockholm och Malmö och bedömningen är att det är nödvändigt att Göteborg genomgår samma utveckling.

Västlänken och andra möjliga åtgärder vid Göteborg C analyserades utifrån fyrstegsprincipen i idéstudien Banverkets Rapport BRVT 2001-05-29. Därefter har steg 3 åtgärden "Breddning av midjan vid Göteborg C" genomförts, ställverksbyte för ökad kapacitet pågår. Plattformsförlängningar i pendeltågssystemet pågår inom ramen för Västsvenska paketet, vilket innebär möjlighet till 50% fler resande i pendeltågssystemet utan att behöva utöka antalet tåg.

1.5 Syfte

Syftet med Västlänken är att öka kapaciteten på Göteborg C och samtidigt förbättra tillgängligheten till centrala Göteborg samt möjliggöra genomgående tåglinjer. Vidare syftar åtgärden till att underlätta resandet i Göteborg och Västsverige, ge en avlastning till den lokala kollektivtrafiken kring centralstationen samt ge ökad kapacitet för pendeltågstrafiken, samt minska sårbarheten i järnvägssystemet. Förstärkt kapacitet på och runt Göteborgs Central skapar förutsättningar för den planerade nya stambanan för snabbtåg mellan Stockholm, Jönköping och Göteborg.

Västlänken möjliggör förstärkt stadsutveckling i anslutning till Västlänkens stationer.

1.6 Förslag till åtgärd/er

Förslag till åtgärd: Västlänken är en cirka 8 km lång dubbelspårig järnväg för pendeltåg, varav 6 km i tunnel under Göteborg, från Olskroken till Västkustbanan vid Almedal. Västlänken ger en ny underjordisk station vid Göteborg C samt två nya stationslägen i staden, vid Haga och Korsvägen, och binder samman pendeltågstrafiken i Västsverige till genomgående linjer. När Göteborg C utvecklas minskar sårbarheten i järnvägssystemet och tågtrafiken kan få ökad kapacitet.

Vilka steg 2 åtgärder för persontransporter ingår?	<i>Effektivare trafikstruktur för persontåg med genomgående linjer.</i>
Vilka steg 4 åtgärder ingår?	<i>Byggandet av en cirka 8 km lång dubbelspårig järnväg, varav 6 km i tunnel</i>

Banlängd:	<i>Ca 8 km ny dubbelspårig järnväg, varav ca 6 km i tunnel</i>
Bantrafik:	<i>Trafikeringsförändringarna i UA innebär bl.a. att vissa linjer slås ihop och blir genomgående via Västlänken, att en ny genomgående linje införs och att vissa linjer förlängs. Det totala tågantalet in mot Göteborg skiljer med 8 dubbelturer/dygn mer i UA, en utökning av trafiken mot Halmstad. Godstrafiken får bättre kapacitetsförutsättningar in mot och genom Göteborg som en följd av Västlänken i kombination med planskildhet i Olskroken. Totalt förväntas godsflödet öka med 7 godståg/dygn.</i>
Banflöde:	<i>I Jämförelsealternativet trafikeras de berörda persontågslinjerna av totalt 3 941 miljoner personkilometer per år och i Utredningsalternativet av 4 166 miljoner personkilometer per år. I Jämförelsealternativet görs bedömningen att det inte finns kapacitet för samtliga efterfrågade godstrafikskanaler på sträckan Olskroken-Almedal-Kungsbacka. Kapacitetsbristen bedöms uppgå till 7 godståg per vardagsdygn. De godsvolymer som inte ryms på järnväg i jämförelsealternativet antas komma att transporteras med lastbil. I utredningsalternativet antas således ske en överflyttning av gods från lastbil till järnväg motsvarande 7 godståg per dygn vilket innebär att transportarbetet på järnväg ökar med ca 1 miljon ton eller 500 miljoner nettotonkilometer jämfört med Jämförelsealternativet.</i>

1.7 Åtgärdskostnad och finansiering

Tabell 1.5 Åtgärdskostnad och finansiering

	Eventuell uppdelning på finans eller finansiär	Åtgärdskostnad per finansiär (mnkr)	Sammanlagd åtgärdskostnad (mnkr)	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvudanalysens utredningsalternativ. Nominell åtgärdskostnad inkl sunk cost.	Nationell åtgärdsplanering 2014-2025 (Del av Västsvenska paketet med 50% medfinansiering)	23601	26029	Prisnivå: 2013-6	Successiv kalkyl 50 %
	Nationell åtgärdsplanering 2014-2025 (Tillkommande för planskild anslutning i Olskroken)	2428			

1.8 Planeringsläge

Projektering startades år 2011 och byggstart beräknas år 2018. Tillåtlighetsprövning pågår. Objektet ingår i nationell plan för transportsystemet 2010-2021.

1.9 Relation till andra åtgärder

Västlänken ingår som del i Västsvenska paketet som är en satsning på vägar, järnvägar och trängselskatt i syfte att höja kollektivtrafikandelen i Västsverige.

Västlänken och den kapacitetsökning som fås vid Göteborgs Central är en förutsättning för både för en utökad pendeltrafik och trafiken med en framtida stambana för snabbtåg mellan Stockholm och Göteborg. Västlänken är en förutsättning för att öka regionalstågtrafiken mot Landvetter/Borås, samt för att få full effekt av beslutad kapacitetshöjning Göteborg-Skövde.

Västlänken med planskild anslutning i Olskroken skapar möjlighet till ökad godstrafik under dagtid genom att befintlig bana avlastas, därför samspelar Västlänken med utbyggnaden av Hamnbanan till Göteborgs hamn i som möjliggör en ökad andel gods på järnväg till Göteborgs hamn.

1.10 Övrigt

Kapacitetsutnyttjandet i Västlänken, och på den avlastade befintliga Göteborg C, blir med den trafikering som ingår i den samhällsekonomiska kalkylen, relativt måttligt. De beslutade utbyggnaderna av Västra stambanan (Göteborg-Skövde) och Kust till kustbanan (Mölnlycke-Bollebygd) ger möjligheter för en utökad pendeltågs-, regionalstågs- och fjärrtågstrafik. Föreslagen utformning av Västlänken är dessutom genom åtgärder förberedd för en ännu högre kapacitet genom att stationerna vid Haga och Korsvägen kan byggas ut från två till fyra spår. Objektet är en del av Västsvenska paketet. Observera att denna Samlade effektbedömning jämför effekter/nyttor mot en något högre kostnad i prisnivå 2013-06 än vad som är slutligt bedömt planutrymme för detta objekt i Trafikverkets planförslag 2014-2025. Detta för att samma indexskalor används i de samhällsekonomiska analyserna sinsemellan för att därigenom bibehålla jämförbarhet mellan olika analyser. Detta bedöms inte påverka resultat och slutsatser i denna SEB.

2. Samhällsekonomisk analys

Samhällsekonomisk analys (även kallad samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning eller kostnads-nyttanalyt) innebär att man med metoden CBA ('cost-benefit analysis') försöker göra en ekonomisk värdering och sammanvägning av samtliga överblickbara effekter av en åtgärd. Värderingen av effekterna utgår från målet om och principerna för samhällsekonomisk effektivitet. Vissa effekter hanteras på marknader och värderas genom marknadspriser. Andra effekter, som inte är prissatta, värderas genom beräknade priser (s.k. skuggpriser) framtagna genom speciella värderingsstudier. De effekter som är prissatta, med faktiska eller beräknade priser, sammanställs i den samhällsekonomiska kalkylen. För en fullständig analys måste kalkyldelen kompletteras med en beskrivning av de svårvärderade effekterna, d.v.s. de effekter som inte praktiskt möjliga att värdera i ekonomiska termer. De icke-prissatta effekterna beskrivs i många fall endast verbalt men de kan även kvantifieras. Vissa effekter kan vara värderade men får inte ingå i den samhällsekonomiska kalkylen på grund av bristande vetenskaplig underbyggnad av värderingen.

2.1 Prissatta effekter

2.1.1 Kalkylförutsättningar

2.1.1.1 Allmänna kalkylförutsättningar

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Personprognos - huvudanalys	TRV Basprognos PJA120910 ÅP	
Avvikelse från personprognos	Ja, kalibrering av regionalt resande utifrån Västtrafiks resandestatistik.	
Prognosverktyg - person	SamPers/SamKalk, version 2.9.9	
Godsprognos - huvudanalys	GJA120910ÅP	
Avvikelse från godsprognos	Nej	
Prognosverktyg - gods	SIKA-metoden	
Befolkningsscenario	Se TRV Basprognos PJA120910ÅP	
Ekonomiskt scenario	Se TRV Basprognos PJA120910ÅP	
Näringslivsscenario	Se TRV Basprognos PJA120910ÅP	
Övrig scenarioinformation	Ej angett	
Trafikering - kollektivtrafik	ÅP2012 JA 2030	
Trafikering - gods	GJA120910ÅP	
Infrastrukturnät	Ej angett	
ASEK-version	ASEK5	
Avvikelse från ASEK	Inga avvikelser förekommer	
Prisnivå för kalkylvärden	2010-medel	
Kalkylränta %	3,50%	
Prognosår 1	2030	
Diskonteringsår	2012	
Öppningsår	2021	
Utförandetid/Byggtid, antal år (projektspecifik)	9	
Ekonomisk livslängd (projektspecifik), antal år	60	
Kalkylperiod från startår för effekter	60	
Kalkylverktyg - samhällsekonomi	Kalkyldatum	Excel 2013-04-23

2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalkylresultatet

Åtgärden förväntas öka resandet med järnväg. Antal resande med persontåg ökar från 3 941 till 4 166 miljoner passagerarkilometer per år för berörda linjer. Trafikflödena för godstrafik på järnväg förväntas öka med ca 1,0 miljoner tågkilometer eller ca 500 miljoner nettotonkilometer per år. Samtliga siffror avser år 2030 i kalkylen i ÅP 2014-2025.

2.1.1.3 Trafiktillväxttal

Tabell 2.2 Trafiktillväxttal

Trafikökning [%]				
Tidsperiod	Huvudscenario		Referensscenario:	
	2021-2030	2031-2061	Ej angett	Ej angett
Personbil	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett
Lastbil	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett
Persontrafik på järnväg	1,02%	1,01%	Ej angett	Ej angett
Godstrafik på järnväg	0,90%	0,70%	Ej angett	Ej angett
Persontrafik på spårvagn/tunnelbana	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett
Persontrafik på buss	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett
Persontrafik cykel	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett
Persontrafik gång	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett
Persontrafik fartyg	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett
Godstrafik fartyg	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett
Persontrafik för annat trafikslag	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett
Godstrafik för annat transportslag	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett

Komentar till tabell 2.2:

För persontrafiken har beräkningen 1,02% tillväxt fram till 2030 och 1,01% tillväxt 2030-2050. För gods är tillväxten 0,9 % per år enligt "Beslut om tillväxttal för gods på järnväg 2010-2030" för den aktuella sträckan genom Göteborg. För 2030-2050 antas tillväxten för gods till 0,7% för samtliga banor i landet.

2.1.1.4 Kostnader

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

Analysnivå	Huvudanalys				Känslighetsanalys - Alternativ investeringskostnad			
	Utredningsalternativ		Jämförelsealternativ		Utredningsalternativ		Jämförelsealternativ	
Kalkylmetod åtgärds kostnad	Successiv kalkyl 50 %		Ej angett		Successiv kalkyl 50 % - uppräknad 30%		Ej angett	
Prisnivå	<i>Prisnivå: 2013-6</i>	<i>2010- medel</i>	<i>Ej angett</i>	<i>2010- medel</i>	<i>Prisnivå: 2013-6</i>	<i>2010- medel</i>	<i>Ej angett</i>	<i>2010- medel</i>
Nominell åtgärds kostnad inkl sunk cost	26029		0		33837,7		0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor		27779		0		36112,7		0

2.1.2 Kalkylresultat

2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi

		Kalkylmetod åtgärds-kostnad	Samhälls- ekonomisk investerings- kostnad* (mnkr)	Nuvärde av nytta minus samhälls- ekonomisk investerings- kostnad** (mnkr)	Netto- nuvärdes- kvot NNK***	Nytto- kostnads- kvot NK****
Huvudanalys		<i>Succesiv kalkyl 50%</i>	27 779	-3 294	-0,12	-0,11
Känslighetsanalyser	– Alternativ investeringskostnad	<i>Huvudanalysens kostnad uppräknad med 30%</i>	36 113	-11 628	-0,32	-0,32
	– Noll trafiktillväxt	<i>Succesiv kalkyl 50%</i>	27 779	-8 472	-0,30	-0,30
	– Hög trafiktillväxt	<i>Succesiv kalkyl 50%</i>	27 779	403	0,01	0,02
	– CO ₂ -värdering 3,50 kr/kg	<i>Succesiv kalkyl 50%</i>	27 779	-2 524	-0,09	-0,09
	Minskad biltrafik 20% jmf 2010, samt ökat järnvägsresande 36% jmf huvudanalys	<i>Succesiv kalkyl 50%</i>	27 779	8 321	0,30	0,29
	Västlänken med anslutning i plan vid Olskroken	<i>Succesiv kalkyl 50%</i>	25 137	-11 754	-0,47	-0,44

* Den samhällsekonomiska investeringskostnaden avser den diskonterade investeringskostnaden inklusive skattefaktorer, beräknad enligt gällande ASEK.

** Ett positivt differans mellan nytta och samhällsekonomisk kalkylkostnad innebär att effekter som inte är prissatta sammantaget minst måste vara av samma storleksordning fast negativa för att kunna ändra en åtgärd från lönsam till olönsam. Motsvarande gäller för en negativt differans mellan nytta och samhällsekonomisk kalkylkostnad där de ej prissatta effekterna måste vara lika stora fast positiva för att ändra en åtgärd från att vara olönsam till att bli lönsam.

*** Nettonuvärdeskvoten är nettonuvärdet dividerat med den samhällsekonomiska investeringskostnaden.

**** Nyttokostnadskvoten (NK) är ett mått som svarar på frågan vilket projekt som ger störst nettonuvärde i förhållande till nuvärdet av de totala budgetkostnaderna under hela kalkylperioden. Nämnarens budgetkostnader i nyttokostnadskvoten inkluderar både investeringskostnad och förändrad drift- och underhållskostnad. Nyttokostnadskvoten är ett mått som behövs om man vill jämföra och välja mellan olika typer av projekt inom ramen för ett antal års summerade investerings- och DoU -budget, t.ex. om man har att välja mellan att göra en större reinvestering eller ökade drifts- och underhållsåtgärder.

Klasificering av åtgärder utifrån NNK, enligt ASEK5

Kategori	NNK-intervall
Mycket hög lönsamhet	$NNK \geq 2$
Hög lönsamhet	$1 \leq NNK < 2$
Lönsamt	$0,5 \leq NNK < 1$
Svagt lönsamt	$0 \leq NNK < 0,5$
Olönsamt	$-0,3 \leq NNK < 0$
Mycket olönsamt	$NNK < -0,3$

Klasificering av NNK:	Olönsamt
-----------------------	----------

Kommentar:

I känslighetsanalysen med minskad biltrafik avser 36% ökning av järnvägsresandet det förändrade transportarbetet i JA på direkt berörda linjer vid prognosåret 2030.

2.1.2.2 Samhällsekonomiskt kalkylresultat

I tabell 2.5a redovisas de effekter som är relevanta för åtgärden och som har beräknats samhällsekonomiskt (dvs. kvantifierats och värderats monetärt, s.k. prissatta effekter). Relevanta effekter ska alltså finnas med i den samhällsekonomiska analysen antingen som prissatta effekter i tabell 2.5a eller som ej prissatta i tabell 2.6a. En effekt får bara finnas "bokförd" i en av tabellerna. Det kan dock vara så att vissa effekter bara till viss del fångas i den samhällsekonomiska kalkylen. I sådana fall redovisas de delar av effekten som är prissatta i tabell 2.5a och de delar som är ej prissatta i tabell 2.6a. I de fall då effekten är kvantifierad men inte värderad sker redovisningen tillsammans med verbal beskrivning och bedömning i tabell 2.6a.

De effekter som inte har beräknats i den samhällsekonomiska kalkylen (dvs. som inte ingår i tabell 2.5a) har i tabell 2.6a bedömts i relation till nuvärdet av de beräknade nyttorna minus den samhällsekonomiska investeringskostnaden. I de fall då inga effekter är beräknade samhällsekonomiskt relateras således effekten endast till den samhällsekonomiska investeringskostnaden. En och samma effekt kan bli bedömd som Positiv då den genereras av Åtgärd 1 men som Försumbart då den genereras av Åtgärd 2. Anledningen till detta är att syftet med den samhällsekonomiska analysen är att komma fram till en grov bedömning av åtgärdens sammantagna beräknade och bedömda kostnader och nyttor. Sammanvägningen till en bedömning av om åtgärden är lönsam eller olönsam görs i avsnitt 2.3. Det är till denna sammanvägning som beräkningarna i avsnitt 2.1 och bedömningarna i avsnitt 2.2 är underlag.

I den samhällsekonomiska analysen utgår man från en relativ bedömning till skillnad från bedömningen i måluppfyllelseanalysen där man utgår från en absolut skala.

Tabell 2.5a Samhällsekonomiskt kalkylresultat

Prissatta effekter som ingår i den samhällsekonomiska kalkylen								
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning och kortfattad beskrivning		Ex på årlig effekt för prognosår 1		Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Beräknat med verktyg	
			2030					
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	Restid - järnväg	Samtliga restidsnyttor tåg/kollektivtrafik.	Ej angett	Ej angett	14 341	20 330	SamKalk version: 2.9.9
		Restid - bil	Förbättrad restid bil inkl minskad reskostnad vägs katt	Ej angett	Ej angett	1 018		SamKalk version: 2.9.9
		Restid - lastbil	Förbättrad restid lastbil	Ej angett	Ej angett	118		SamKalk version: 2.9.9
		Trängsel lokaltrafiken	Reducerad trängsel i lokal kollektivtrafik (spårvagn och buss) i Göteborg	230	mnkr/år	4 853		Sampers/ Visum
	GODSTRANSPORTER	Transportkost nad	Konsumentöverskott för överflyttad godstrafik väg/järnväg	Ej angett	Ej angett	3 707	3 876	SIKA- kalkyl
		Transporttid	Förbättrad framkomlighet för godstransporter	Ej angett	Ej angett	169		Bansek 4.0
	PERSONTRANSPORTFÖRETAG	Biljett- intäkter	Inkl moms	Ej angett	Ej angett	1 773	-210	SamKalk version: 2.9.9
		Moms på biljett- intäkter	6%	Ej angett	Ej angett	-106		SamKalk version: 2.9.9
		Trafikeringsk ostnad	Fordonskostnader	Ej angett	Ej angett	-1 701		SamKalk version: 2.9.9
		Banavgifter	Förändrad kostnad	Ej angett	Ej angett	-176		SamKalk version: 2.9.9

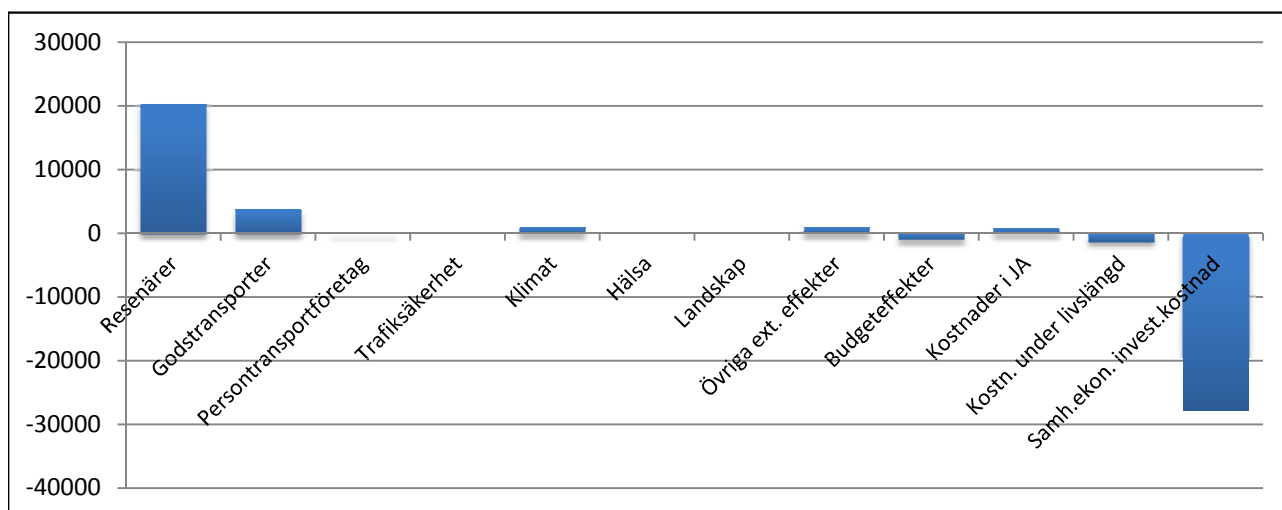
EXTERNA EFFEKTER (Följdeffekter för samhället)	TRAFIKSÄKERHET (TS)	Trafiksäkerhet-järnväg	Trafikolyckor, beräknad som nationell schablon (genomsnitt för alla järnvägar) för tågolyckor. Skillnad 8 dtr/dygn på Väst kustbanan.	Ej angett	Ej angett	-55	-22	SamKalk version: 2.9.9	
		Trafiksäkerhet-väg	Trafikolyckor, minskat antal vägtransporter ger färre olyckor	Ej angett	Ej angett	33		SamKalk version: 2.9.9	
	KLIMAT	Klimateffekter - persontrafik	Luftföroreningar och klimatgaser	Ej angett	Ej angett	162	1 013	SamKalk version: 2.9.9	
		Klimateffekter - godstrafik	Luftföroreningar och klimatgaser	Ej angett	Ej angett	851		SIKA-kalkyl	
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Buller	Marginella effekter ingår i posterna Externa effekter järnväg samt Externa effekter väg nedan.	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett	
		Emissioner till luft - persontrafik	Effekter ingår i posterna Externa effekter järnväg samt Externa effekter väg nedan.	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat		Ej angett	
	LANDSKAP	Landskap, delen form och rumslighet		Dessa effekter kan/får inte värderas monetärt utan beskrivs istället i Tabell 2.6a.					
		Biologisk mångfald inkl Växtliv och Djurliv							
	Forn- och kulturlämningar, Annat kulturarv samt Bebyggelse								
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Externa effekter järnväg - godstrafik	Inkluderar marginella effekter för olyckor, buller.	Ej angett	Ej angett	4	1 021	Bansek 4.0	
Externa effekter överflyttat gods		Samtliga effekter (främst buller, olyckor)	Ej angett	Ej angett	1 021	SIKA-kalkyl			

BUDGETEFFEKTER	Drivmedelskat t	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	-228	-502	SamKalk version: 2.9.9
	Vägavgifter	<i>Vägavgifter/vägskatt</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	-141		SamKalk version: 2.9.9
	Moms på biljettintäckt	<i>6%</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	106		SamKalk version: 2.9.9
	Banavgifter	<i>Ökade banavgifter</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	176		SamKalk version: 2.9.9
	Moms på fordonskostna der	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	77		SamKalk version: 2.9.9
	Gods budgeteffekte r	<i>Minskad drivmedelsskatt och banavgifter godstrafik</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	-19		Bansek 4.0
	Budgeteffekte r för godstrafiken	<i>Överflyttad godstrafik (minskade skatteinbetalningar för transport på järnväg relativt väg)</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	-952		SIKA- kalkyl
INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	<i>Utbyggnad av Lisebergs station till 250m plattform inkl reinvestering samt skattefaktor.</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	751	Kostnads kalkyl prisivåju sterad	
DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGSKOSTNADER UNDER LIVSLÄNGD	Drift och Underhåll	<i>Inkl skattefaktor. Till följd av ökad anläggningsmassa.</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	-357	Prisnivåju sterad kalkyl från ÅP 2010- 2021	
	Reinvestering	<i>Inkl skattefaktor. Till följd av ökad anläggningsmassa.</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	-949	Prisnivåju sterad kalkyl från ÅP 2010- 2021	
	Drift och Underhåll	<i>Minskad vägslitage</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	10	SamKalk version: 2.9.9	
MINUS SAMHÄLLS EKONOMISK INVESTERINGS- KOSTNAD	<i>Samhällsekonomisk kostnad inkl skattefaktor 30%, givet 9 års byggtid och jämn kostnadsfördelning.</i>		<i>Ej angett</i>	<i>mnkr/ år</i>	-27 779	-27 779	<i>Ej angett</i>
Nuvärde av nytta minus samhällsekonomisk investeringskostnad						-3 294	

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

Speciella orsaker till att vissa effekter uppstår samt kortfattad beskrivning och referens till underliggande dokumentation. Effekterna redovisas i tabell 2.5a (hänvisas i tabell 2.5a till denna tabell med referens nummer) under de rubriker där de hör hemma men orsaken till att de uppstår beskrivs samlad i denna tabell.	
Definition	Beskrivning av den speciella orsaken till att vissa effekter uppstått
"Wider economic benefits" pga grad av matchningseffekter på arbetsmarknaden samt vunna stordriftsfördelar	Effekter som uppstår pga dessa orsaker får inte ingå i huvudkalkylens NNK. Däremot kan det ingå som en ej prissatt effekt (tabell 2.5a och 2.5b) i den samlade analysen om effekten påvisats med relevant metodik.

2.1.2.3 Diagram med diskonterade nyttor och kostnader



2.1.2.4 Informationsvärde NNK

Det är tillåtet att använda antingen enkla eller avancerade bedömningsregler om åtgärds-kostnaden är mindre eller lika med 70 mnkr. Om åtgärds-kostnaden är större än 70 mnkr måste avancerade bedömningsregler tillämpas. Informationsvärdet för NNK behöver bara bedömas då avancerade bedömningsregler tillämpas.

Detaljerat informationsvärde för NNK bedöms som:

Övergripande grad av informationsvärde:

LK/LR
LÅG

Motivering:

2.2 Ej prissatta effekter (effekter som inte ingår i kalkylen)

I tabell 2.6a redovisas de effekter som är relevanta för åtgärden men som inte beräknats samhällsekonomiskt. Relevanta effekter ska också finnas med i den samhällsekonomiska analysen antingen som monetärt beräknade i tabell 2.5a eller som bedömda i tabell 2.6a. En effekt får bara finnas "bokförd" i en av tabellerna. Det kan dock vara så att vissa effekter bara till viss del fångas genom samhällsekonomisk beräkning. I sådana fall redovisas de delar av effekten som är beräknad i tabell 2.5a och de delar som är bedömda i tabell 2.6a. I de fall då effekten är beräknad men inte värderad redovisas den tillsammans med bedömningen i tabell 2.6a.

En effekter som inte beräknats samhällsekonomiskt (dvs inte ingår i tabell 2.5a) har i tabell 2.6a bedömts i relation till nuvärdet av de beräknade nyttorna minus den samhällsekonomiska investeringskostnaden. I de fall då inga effekter är beräknade samhällsekonomiskt relateras således effekten endast till den samhällsekonomiska investeringskostnaden. En och samma effekt kan bli bedömd som Positiv då den genereras av Åtgärd 1 men som Försumbart då den genereras av Åtgärd 2. Anledningen till detta är att syftet med den samhällsekonomiska analysen är att komma fram till en grov bedömning av åtgärdens sammantagna beräknade och bedömda kostnader och nyttor. Sammanvägningen till en bedömning av om åtgärden är lönsamt eller olönsamt görs i avsnitt 2.3. Det är till denna sammanvägning som beräkningarna i avsnitt 2.1 och bedömningarna i avsnitt 2.2 är underlag.

I den samhällsekonomiska analysen utgår man från en relativ bedömning till skillnad från bedömningen i måluppfyllelseanalysen där man utgår från en absolut skala.

Tabell 2.6a Ej prissatta effekter

Effekter som inte ingår i kalkylen men som ingår i den samlade bedömningen							
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning, kortfattad beskrivning och bedömning	Ex på årlig effekt		Bedömning	Samman-vägd bedömning	Bedömts av	
		Ej angett					
RESENÄRER	Arbetsmarknads- och regionförstoringseffekter	Inkomsteffekter beräknades i den tidigare kalkylen (ÅP 2010-2021) med Samlok-modellen och ingick där i en känslighetsanalys. Effekterna bedömdes då uppgå till 1150 Mkr i 2006 års prisnivå sedan tidsvinster för arbetsresor räknats bort. Ingen ny monetär beräkning eller uppdatering av den ursprungliga effekten har gjorts i denna kalkyl. Effekten antas dock fortfarande positiv.	1150	mnkr i nuvärde över hela kalkylperioden	Positivt	Annan: Bedömning gjord i tidigare Samlad effektbedömning för ÅP 2010-2021.	
	Restidsosäkerhet/trängsel i järnvägssystemet	Västlänken och den trafikering som ingår i JA och UA bedöms medföra i huvudsak positiva kapacitetseffekter, vilket innebär att förseningarna kan förväntas minska. Sträckan Almedal-Olskroken och säckbangården avlastas kraftigt. Den ökade kapaciteten ingår i värderade effekter och därför bedöms den kvarvarande icke prissatta nyttan vara försumbar.	Ej angett	Ej angett	Försumbart		Expertgrupp
	Restidsosäkerhet i vägsystemet	Överflyttningen av bilresor till kollektivtrafik leder till minskad belastning i vägsystemet. Minskad vägtrafik innebär att kvarvarande bilister påverkas positivt genom att trängseln reduceras och medelrestid samt restidsosäkerhet minskar. Storleken på denna effekt är dock svår att bedöma, och endast förändrad medelrestid fångas i prissatta effekter. Det finns en stor potential med anledning av den låga kollektivtrafikandelen i Göteborgsregionen.	Ej angett	Ej angett	Positivt		Positivt

TRAFIKANT EFFEKTER							
	Exploaterings effekter	Västlänken innebär att mark frigörs vid Göteborg C. Värdet av den frigjorda marken utgörs av värdet av tillkommande byggrätter. Enligt Järnvägsutredningen kan det förväntade värdet av dessa byggrätter komma att uppgå till cirka 300 Mkr år 2006 (ÅP 2010-2021). Ingen ny beräkning eller uppdatering av dessa effekter har gjorts i denna kalkyl.	Ej angett	Ej angett	Positivt		Annan: Bedömning gjord i Järnvägsutredningen samt i tidigare Samlad effektbedömning för ÅP 2010-2021
	Värde av direktförbindelser utan byten	En av de stora fördelarna som följer av Västlänken är att genomgående trafik möjliggörs, det vill säga antalet byten minskar. Detta ingår som värderad effekt.	Ej angett	Ej angett	Försumbart		Annan: Ansökan om tillåtlighetsprövning, PM Samhälls ekonomi
	Trängsel i Göteborgs lokaltrafik	Västlänken medför att resenärer sprids på fler stationer i Göteborg, vilket ger en minskad belastning i den lokala kollektivtrafiken. Ingår i värderade effekter.	Ej angett	Ej angett	Försumbart		Expertgrupp
GODSTRANSPORTER	Ökad tillförlitlighet för godstransporter	Överflyttningen av bilresor till kollektivtrafik leder till minskad belastning i vägsystemet. Minskad vägtrafik innebär att godstransporter på väg påverkas positivt genom att trängseln reduceras och tillförlitligheten ökar. Nyttan av kortare transporttid ingår i värderade effekter, dock tillkommer ökad tillförlitlighet som en icke prissatt effekt.	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Expertgrupp
PERSONTRANSPORTER	Trafikeringskostnad	Fordonsomloppen i pendeltågs- och regionalstågssystemet blir mer effektiva med genomgående linjer.	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Annan: Järnvägsutredningen

EXTERNA EFFEKTER (Följeflexer för samhället)	TRAFIK-SÄKERHET (TS)	Trafiksäkerhet-totalt	Västlänken medför att genomgående trafik möjliggörs, det vill säga antalet byten minskar. Risken att skadas och dödas vid kollektivt resande är störst utanför fordonen, därför medför resor utan byten positiva trafiksäkerhetseffekter. Storleken på denna effekt är dock svår att bedöma.	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Annan: Järnvägsutredningen
	KLIMAT	CO2-ekvivalenter	Ingår i prissatta effekter	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Expertgrupp
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Människors hälsa - fysisk aktivitet	Ökad andel kollektivresande innebär mer gång och cykel för anslutande resor vilket bidrar till folkhälsan	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Annan: Se Prop Transportpolitiska mål
		Människors hälsa - buller	Buller persontrafik järnväg bedöms oförändrade i UA.	Ej angett	Ej angett	Försumbart		Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Människors hälsa - buller	Värdet av reducerat buller på grund av minskad vägtrafik har inte fångats fullt ut i de prissatta effekterna	Ej angett	Ej angett	Positivt		Upprättaren av Samlad effektbedömning
	LANDSKAP	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättaren av Samlad effektbedömning
BUDGETEFFEKTER	Samtliga budgeteffekter	Budgeteffekter, inkl trängselskatt fångas i prissatta effekter	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Positivt	Expertgrupp	
INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	För att möjliggöra en utökad tågtrafik utan Västlänken krävs en större utbyggnad av Göteborgs säckstation.	Ej angett	Ej angett	Positivt		Upprättaren av Samlad effektbedömning	

Kommentar:
 Ej angett

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 (hänvisas i tabell 2.6a till denna tabell med referens nummer) under de rubriker där de hör hemma men orsaken till att de uppstår beskrivs samlat i denna tabell.	
Definition	Beskrivning av den speciala orsaken till att vissa effekter uppstått

Tabell 2.6c Ej prissatta effekter - Samhällsekonomisk lönsamhet

Miljöeffekter som ej ingår i NNK/NK/NNV (sammanvägt)	+	Övriga effekter som ej ingår i NNK/NK/NNV (sammanvägt)	=>	Samtliga effekter som ej ingår i NNV (detaljerad sammanvägning)	=>	Samtliga effekter som ej ingår i NNV (övergripande sammanvägning)
Positivt		Positivt		Positiv (stor)		Positivt
Ange kompetens/er på området som gjort bedömningen.						Expertgrupp

Kommentar:

Ej angett

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:	Upprättaren av Samlad effektbedömning
Huvudanalysens utredningsalternativ. Nominell åtgärds kostnad inkl sunk cost.	26 029
Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av:	Expertgrupp
Storleken på åtgärds kostnaden tillåter endast användande av avancerade bedömningsregler. Nedanstående parametrar måste bedömas.	
Aktuell NNK	-0,12
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	Underskattar
Sammanvägda ej prissatta effekter:	Positiv (stor)
Detaljerat informationsvärde för NNK	LK/LR
Grad av informationsvärde för NNK	LÅG
OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT:	
Villkorsfall	Villkorsfall 24
Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet	Olönsam

2.3.2 Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.8

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet	Osäker lönsamhet
Slutlig sammanvägning bedömd av:	Expertgrupp (se referenslista)

Kommentar:

Den samhällsekonomiska analysens huvudkalkyl med standardiserade ingångsvärden visar att lönsamheten utifrån prissatta effekter är osäker. Den underliggande prognosen både för tågtrafikering och resande bygger på försiktiga antaganden och är sannolikt underskattad. I en känslighetsanalys med ökat kollektivtrafikresande kan dock Västlänken med en planskild anslutning i Olskroken bedömas vara lönsam. Därtill skall läggas icke prissatta effekter, som kan vara betydande. Det finns en vilja till betydande medfinansiering från lokala och regionala parter. Denna medfinansiering kan ses som ett uttryck för den regionalekonomiska nytta som dessa parter anser att Västlänken har. Trafikverket anser sammanfattningsvis att Västlänken kommer att bidra till en regional utveckling i området, vilket också kommer att ha nationell betydelse, och att projektet med detta vidare synsätt är samhällsekonomiskt motiverat.

3. Fördelningsanalys

I tabell 3.1 redovisas - om inget annat sägs - hur direkta förändringar av nyttor (fördelar/intäkter och/eller nackdelar/kostnader) fördelas sig på olika grupper och kategorier. De slutliga fördelningskonsekvenserna är ofta är mycket svåra att fastställa eftersom de påverkas även av indirekta effekter i form av interaktioner via marknader samt 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 gjorts som i högre grad inkluderar slutliga effekter så anges detta i beskrivningen av fördelningsaspekten nedan. Samhällsekonomiska analyser är en tillämpning av målet om samhällsekonomisk effektivitet genom användning av det så kallade Kaldor-Hickskriteriet. Enligt detta kriterium ökar samhällets välfärd om summan av positiva nyttoeffekter av en åtgärd minus summan av negativa nyttoeffekter (den totala kostnaden) av åtgärden är större än noll.

Kriteriet tar emellertid inte hänsyn till vem som får nyttorna eller drabbas av kostnaderna, vem som vinner och vem som förlorar på åtgärden. Därför kan den samhällsekonomiska analysen behöva kompletteras med information om den analyserade åtgärdens fördelningseffekter. Den traditionella samhällsekonomiska analysen (CBA) tar ingen hänsyn till fördelningseffekter. Fördelningsanalyser av hur enskilda individer eller grupper kan gynnas eller drabbas väsentligt av en åtgärd är därför ett viktigt komplement till den samhällsekonomiska analysen och måluppfyllelseanalysen. Med hjälp av vissa prognosmodeller kan man ta reda på vilka effekter som en viss åtgärd kan få för olika grupper av medborgare, till exempel för kvinnor och män, för olika ålders- och inkomstgrupper eller för olika delar av landet.

3.1 Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Näst störst nytta/fördel	(störst) Negativ nytta/nackdel	Kommentar	Underlag och kompetens/er på området som gjort bedömningen
Delanalys kön - Restid, reskostnad och restidsosäkerhet (persontrafik)	Kvinnor: (55%)	Män: (45%)	Ej bedömt	Åtgärden domineras av restidsnyttor och trängselnyttor. Nyttorna har schablonmässigt fördelats utifrån respektive köns andel av dagens trafikarbete på nationell nivå. Nyttofördelningen visar dock inte i vilken utsträckning män och kvinnor förändrar sitt resbeteende till följd av åtgärden.	Resultaten utgår från schabloner baserade på RES 05/05
Lokalt/Regionalt/ Nationellt/Internationellt	Regionalt	Lokalt	Neutralt	Flest resenärer som gynnas av åtgärden reser regionalt. Även lokalt gynnas av den avlastande effekten som Västlänken ger på trängseln.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
Länsvis fördelning	Västra Götaland	Halland	Neutralt	Resultaten från Samlok-kalkyler avseende förändrad tillgänglighet, lokaliseringseffekter och inkomsteffekter visar att de största effekterna uppkommer i Västra Götalands län, följt av Hallands län.	Resultat av Samlok-kalkyl 2009-12-21
Kommunvis fördelning	Göteborg och kranskommuner	Ej bedömt	Ej bedömt	De stora resandeflödena kommer från de kommuner som har stor arbetspendling till/från Göteborg; från Varberg i söder, Borås, Alingsås, Trollhättan Vänersborg, Uddevalla i norr	Annan: Resvaneundersökning
Trafikanter, transporter och externt berörda	Resenärer	Godstransporter	Ej bedömt	Av de prissatta effekterna som ingår i huvudkalkylen är det gruppen trafikanter som får de största nyttorna. Därefter godstransporter.	Upprättaren av Samlad effektbedömning

Näringsgren	Ej bedömt	Ej bedömt	Ej bedömt	Ej angett	Ej angett
Trafikslag	Spår	Bil	Ej bedömt	Transportarbetet på järnväg ökar och det sker en överflyttning av resenärer och godstransporter från väg till järnväg till följd av åtgärden.	Upprättaren av Samlad effektbedömning

3.2 Fördjupad fördelningsanalys

4. Transportpolitisk målanalys

Riksdagen biföll i maj 2009 förslagen till ny målstruktur i den transportpolitiska propositionen Mål för framtidens resor och transporter (Prop. 2008/09:93). Förslaget innebär att det transportpolitiska övergripande målet "att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet" kvarstår, medan ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa) ersätter de tidigare sex delmålen.

4.1 Bedömning av bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning

En åtgärd är samhällsekonomiskt lönsam och bidrar till en välfärdsökning om de samhällsekonomiska intäkterna (positiva nyttoeffekter, såväl beräkningsbara som bedömda) är större än kostnaderna (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 indikator på en åtgärds bidrag till samhällsekonomisk effektivitet är en sammanvägd bedömning av de effekter som åtgärden ger upphop till. En sådan sammanvägning är gjord i kapitel 2. Samhällsekonomisk analys. Resultatet från analysen blev följande:

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Osäker lönsamhet

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 utgörs av en god balans mellan tre ömsesidigt beroende delar – ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. Bedömningen om en enskild åtgärd bidrar till hållbar utveckling innebär därför att de ekologiska, ekonomiska och sociala konsekvenserna på lång sikt ska bedömas, samt balansen mellan dem. Det finns för närvarande inget enkelt sätt att besvara frågan om huruvida en åtgärd bidrar till hållbarhet utveckling eller inte, men det kan delvis mätas med mått för samhällsekonomisk effektivitet och med utfall för de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen. Men det betyder inte att summan av utfallen för de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen är lika med (bidrag till) en hållbar utveckling.

Tabell 4.1 Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling

	Hållbarhet	Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling	Kompetens/-er på området som gjort bedömningen
Bidrag till långsiktig hållbarhet	Ekologisk hållbarhet	<i>Västlänken bidrar positivt till ekologisk hållbarhet då åtgärden medför en överflyttning av persontransporter från väg till järnväg, och därmed en ökning av den låga kollektivtrafikandelen i Västsverige, vilket bidrar till minskade utsläpp av klimatgaser från vägtrafiken. Mot bakgrund av vad som framkommit i järnvägsutredningen, inklusive därefter genomförda kompletterande utredningar, och den breda belysning som ärendet fått genom remissförfarande anser Trafikverket att en utbyggnad av Västlänken, är förenlig med miljöbalkens bestämmelser.</i>	Tillåtlighetsansökan
	Ekonomisk hållbarhet	<i>I ett scenario med ökad kollektivtrafikandel kan Västlänken med en planskild anslutning i Olskroken bedömas vara lönsam. Därtill skall läggas icke prissatta effekter, som kan vara betydande. Det finns en vilja till betydande medfinansiering från lokala och regionala parter. Denna medfinansiering kan ses som ett uttryck för den regionalekonomiska nytta som dessa parter anser att Västlänken har. Trafikverket anser sammanfattningsvis att Västlänken kommer att bidra till en regional utveckling i området, vilket också kommer att ha nationell betydelse, och att projektet därför bidrar till ekonomisk hållbarhet.</i>	Tillåtlighetsansökan samt expertgrupp
	Social hållbarhet	<i>Västlänken bidrar positivt till social hållbarhet genom att den medför en överflyttning av persontransporter från väg till järnväg, vilket bidrar till minskade utsläpp av emissioner samt minskade olyckor från vägtrafiken. Vidare medverkar den till ökad tillgänglighet för grupper som inte har tillgång till bil. Barnperspektivet förstärks. Gymnasieskolor och skolor intill de nya stationslägena kommer att bli mer tillgängliga för barn och ungdomar från kranskommunerna.</i>	Tillåtlighetsansökan

Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling

Ej angett

4.3 Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

Bedömningen av vilket bidrag åtgärden ger till de olika målen ska göras utifrån från en absolut skala. Utgångspunkten är alltså inte den samma som för den samhällsekonomiska analysen. Bedömningarna av bidrag till måluppfyllelse görs enligt skalan:

- Positivt Bidrag = grönt
- Negativt Bidrag = rött
- Inget bidrag = ofärgat
- Ej bedömt = grått

Till exempel skiljer sig "Inget bidrag" i måluppfyllelseanalysen från bedömningen "Försumbart" i den samhällsekonomiska analysen. När man ska bedöma bidrag till måluppfyllelse har "Inget bidrag" en absolut betydelse.

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

Tabell 4.2 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Kvalitativ beskrivning av bidraget till måluppfyllelse	Kompetens på området som gjort bedömningen
Funktionsmålet¹			
Medborgarnas resor. Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Västlänken bedöms medföra i huvudsak positiva kapacitetseffekter, vilket innebär att förseningarna kan förväntas minska i hela västsvenska järnvägssystemet.	Annan: Järnvägsutredningen
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: En av de stora fördelarna som följer av Västlänken är att genomgående trafik möjliggörs, det vill säga antalet byten minskar. Därmed ökar resenärernas trygghet och bekvämlighet.	Annan: Bedömning gjord i tidigare Samlad effektbedömning för ÅP 2010-2021.
Näringslivets transporter. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: skapar möjlighet till ökad godstrafik under dagtid genom att befintlig bana avlastas.	Annan: Järnvägsutredningen
	Kvalitet	Positivt bidrag: skapar möjlighet till ökad godstrafik under dagtid genom att befintlig bana avlastas.	Annan: Järnvägsutredningen

<p>Tillgänglighet regionalt/länder. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.</p>	<p>Pendling</p>	<p>Positivt bidrag: Västlänken ger förkortade restider till målpunkter i centrala Göteborg samt möjliggör, tillsammans med utbyggnader av spårsystemet in till Göteborg, ett större utbud av spårburen trafik, vilket sammantaget förbättrar möjligheten för framför allt arbetspendling. Den lokala kollektivtrafiken kommer få en stor avlastning i centrala Göteborg genom att tågresandet sprids ut i systemet.</p>	<p>Annan: Bedömning gjord i tidigare Samlad effektbedömning för ÅP 2010-2021.</p>
	<p>Tillgänglighet storstad</p>	<p>Positivt bidrag: Västlänken ger förkortade restider till målpunkter i centrala Göteborg samt möjliggör, tillsammans med ett utvecklat lokalt kollektivtrafikenät en bättre tillgänglighet och därmed förutsättningar för en ökad kollektivtrafikandel.</p>	<p>Annan: Bedömning gjord i tidigare Samlad effektbedömning för ÅP 2010-2021. K2020 den samlade strategin för ökad kollektivtrafikandel i Västsverige.</p>
	<p>Tillgänglighet till interregionala resmål</p>	<p>Positivt bidrag: Västlänken har stor betydelse för det nationella systemet genom att den förbättrar framkomlighet för fjärrtågen till Göteborg. En stor kapacitetsförstärkning på Göteborg C (ex Västlänken) är en förutsättning för den planerade nya stambanan för snabbtåg mellan Stockholm, Jönköping och Göteborg.</p>	<p>Annan: Järnvägsutredningen</p>

<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: Fler kvinnor än män saknar tillgång till bil vilket innebär att den utökade kollektivtrafik som Västlänken medför kan bidra positivt till kvinnors (och mäns) valmöjligheter att utforma sina liv.</i></p>	<p><i>Annan: Bedömning gjord i tidigare Samlad effektbedömning för ÅP 2010-2021.</i></p>
	<p>Lika påverkansmöjlighet</p>	<p><i>Positivt bidrag: Samrådsprocessen arbetar aktivt med att möjliggöra lika påverkansmöjligheter</i></p>	<p><i>Expertgrupp</i></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: Västlänken minskar behov av byten mellan pendeltåg och spårvagn vilket underlättar resor för funktionshindrade</i></p>	<p><i>Annan: Järnvägsutredningen</i></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: Barnperspektivet förstärks. Gymnasieskolor och skolor intill de nya stationslägena kommer att bli mer tillgängliga för barn och ungdomar från kranskommunerna.</i></p>	<p><i>Annan: Tillåtlighetsansökan</i></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: Andelen gång och cykelresor ökar då kollektivresandet ökar bland annat med lånecykelsystemet i Göteborg.</i></p>	<p><i>Annan: Järnvägsutredningen</i></p>
	<p>Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)</p>	<p><i>Positivt bidrag: Västlänken bidrar till en överflyttning av persontransporter från väg till järnväg.</i></p>	<p><i>Upprättaren av Samlad effektbedömning</i></p>

Hänsynsmål ²			
<p>Klimat. Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.</p>	<p>Betydelse för mängden personbils- och lastbilstrafik, samt gång, cykel och kollektivtrafik. (GC/Koll, se Befolkning)</p>	<p><i>Positivt bidrag: Västlänken bidrar till en överflyttning av persontransporter från väg till järnväg, vilket bidrar till minskade klimatutsläpp från vägtrafiken.</i></p>	<p><i>Annan: Bedömning gjord i tidigare Samlad effektbedömning för ÅP 2010-2021.</i></p>
	<p>Betydelse för energieffektiv användning av transportsystemet .</p>	<p><i>Positivt bidrag: Genomgående tågtrafik ökar utnyttandegraden på fordonen vilket innebär en högre energieffektivitet.</i></p>	<p><i>Annan: Järnvägsutredningen</i></p>
	<p>Betydelse för energieffektivisering av fordon, fartyg och flygplan samt främjande av ökad andel förnybar energi.</p>	<p><i>Inget bidrag</i></p>	<p><i>Upprättaren av Samlad effektbedömning</i></p>
	<p>Betydelse för energianvändning i infrastrukturhållningen.</p>	<p><i>Negativt bidrag: Ökad anläggningsmassa medför ökad energianvändning</i></p>	<p><i>Upprättaren av Samlad effektbedömning</i></p>

	Människors Hälsa	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	<i>Inget bidrag: Riktvärden klaras i driftskedet</i>	<i>Annan: Tillåtlighetsansökan</i>
		Antalet exponerade för höga bullernivåer, bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	<i>Inget bidrag: Riktvärden klaras i driftskedet</i>	<i>Annan: Tillåtlighetsansökan</i>
		Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	<i>Inget bidrag</i>	<i>Upprättaren av Samlad effektbedömning</i>
		Fysisk aktivitet i transportsystemet	<i>Positivt bidrag: Kollektivresande innebär ökad grad av fysisk aktivitet genom att det ofta är en kombinationresa med gång eller cykel</i>	<i>Annan: Järnvägsutredningen</i>
	Befolkning	Barn, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	<i>Positivt bidrag: Grupper som inte har möjlighet att nyttja bil kan med Västlänken få ökade möjligheter att med kollektivtrafik ta sig fram till sina mål. Barnperspektivet förstärks. Gymnasieskolor och skolor intill de nya stationslägena kommer att bli mer tillgängliga för barn och ungdomar från kranskommunerna.</i>	<i>Annan: Tillåtlighetsansökan</i>
		Tillgängligheten med kollektivtrafik och gång och cykel till utbud och aktiviteter	<i>Positivt bidrag: Västlänken leder till en ökning av persontransportarbetet på järnväg och restiderna till centrala delarna av Göteborg förkortas avsevärt.</i>	<i>Upprättaren av Samlad effektbedömning</i>

<p>Hälsa. Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.</p>	Luft	Vägtransportssystemets totala emissioner av kväveoxider (NO _x) och partiklar (PM ₁₀).	Positivt bidrag: Västlänken leder till en överflyttning av persontransporter från väg till järnväg, vilket bidrar till minskade utsläpp från vägtrafiken.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Halter av kvävedioxid (NO ₂) och inandningsbara partiklar (PM ₁₀), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids.	Positivt bidrag: Västlänken leder till en överflyttning av persontransporter från väg till järnväg, vilket bidrar till minskade utsläpp från vägtrafiken.	Annan: Tillåtighetsansökan
		Antalet personer exponerade för halter över MKN.	Positivt bidrag: Positivt bidrag: Västlänken leder till en överflyttning av persontransporter från väg till järnväg, vilket bidrar till minskade utsläpp från vägtrafiken. I Göteborg finns överskridande vid de större infartstråken där kollektivtrafikandelen är låg.	Annan: Tillåtighetsansökan
	Vatten	Kvalitet på vatten ur hälsoperspektiv	Inget bidrag:	Annan: Tillåtighetsansökan
		Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt	Inget bidrag: Grundvattenytan kan påverkas, men grundvattenkvaliteten bedöms inte påverkas ur ekologisk synpunkt	Annan: Tillåtighetsansökan
	Mark	Betydelse för förorenade områden	Positivt bidrag: Förorenad mark saneras	Annan: Tillåtighetsansökan
		Betydelse för skyddsvärda områden	Ej bedömt	Ej angett
		Betydelse för bakgrundshalt metaller	Ej bedömt	Ej angett
		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Ej bedömt	Ej angett
		Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Ej bedömt	Ej angett

	Materiella tillgångar	Betydelse för areella näringar.	Inget bidrag	Annan: Tillåtlighetsansökan
		Betydelse för uppkomsten samt hanteringen av avfall.	Positivt bidrag: Utgångspunkten är att Västlänkens massor är en resurs för regionen och dess utveckling. De kan bland annat komma att användas vid den planerade utvecklingen av Göteborgs hamn.	Annan: Tillåtlighetsansökan
Landskap	Landskap	Betydelse för upprätthållande och/eller utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	Inget bidrag	Annan: Tillåtlighetsansökan
	Biologisk mångfald, Växtliv samt Djurliv	Betydelse för mortalitet	Inget bidrag	Annan: Tillåtlighetsansökan
		Betydelse för barriärer	Inget bidrag	Annan: Tillåtlighetsansökan
		Betydelse för störning	Inget bidrag	Annan: Tillåtlighetsansökan
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	Inget bidrag	Annan: Tillåtlighetsansökan
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	Inget bidrag	Annan: Tillåtlighetsansökan
	Forn- och kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	Negativt bidrag: Riksintresse för kulturmiljö påverkas	Annan: Tillåtlighetsansökan
		Betydelse för strukturomvandling.	Positivt bidrag: Västlänken är en förutsättning för hur staden kommer att utvecklas.	Annan: Tillåtlighetsansökan PM Stadsutveckling
		Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband	Positivt bidrag: Förekommande rester av försvarsverken längs älvstranden skulle kunna undvikas helt eller inkorporeras i den nya anläggningen	Annan: Tillåtlighetsansökan PM Kulturmiljö
		Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.	Inget bidrag	Annan: Tillåtlighetsansökan
Betydelse för utradering		Negativt bidrag: Risk för påtaglig skada	Annan: Tillåtlighetsansökan	

Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och antalet allvarligt skadade. ³	Positivt bidrag: Marginellt positiva effekter för vägtrafiken, samt neutrala kollektivtrafikeffekter	Expertgrupp (se referenslista)
----------------	---	--	--------------------------------

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

¹ Förslag till konkretisering av målstrukturen respektive åiterrapportering av verksamheten utifrån transportpolitisk målproposition (prop. 2008/09:93)
http://www.trafikverket.se/PageFiles/21527/bilaga_2_forslag_per_prec_091214.pdf

² Definitioner och beskrivningar finns dokumenterade i Trafikverkets Miljöbedömningsgrunder som finns tillgängliga på Trafikverkets hemsida under rubriken "Metod för bedömning av planer och program" från och med 12-09-10.

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

³ Underhandsmaterial om trafiksäkerhet i samband med konkretisering av funktionsmålet

Tabell 4.3 Kostnadseffektivitet

Kostnadseffektivitet för beräknade effekter		
Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning	År som kostnads-effektiviteten redovisas för	Beräknat med verktyg
	Ej angett	

4.4 Bedömning av bidrag till regionala- och lokala mål

Ej angett

Tabell 4.4 Regionala- och lokala mål

Benämning av mål	Beskrivning av mål	Bedömning av bidrag till målpåfyllelse	Kompetens på området som gjort bedömningen
Större arbetsmarknadsregioner	Övergripande mål för Västsvenska paketet	<i>Positivt bidrag</i>	<i>Måldokumentet för Västsvenska paketet</i>
En attraktiv kärna och utveckling längs huvudstråken	Övergripande mål för Västsvenska paketet	<i>Positivt bidrag</i>	<i>Måldokumentet för Västsvenska paketet</i>
En konkurrenskraftig kollektivtrafik	Övergripande mål för Västsvenska paketet	<i>Positivt bidrag</i>	<i>Måldokumentet för Västsvenska paketet</i>
En god livsmiljö	Övergripande mål för Västsvenska paketet	<i>Positivt bidrag</i>	<i>Måldokumentet för Västsvenska paketet</i>
Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Övergripande mål för Västsvenska paketet	<i>Positivt bidrag</i>	<i>Måldokumentet för Västsvenska paketet</i>
En mer attraktiv kollektivtrafik med ökad kapacitet	Effekt mål för Västsvenska paketet	<i>Positivt bidrag</i>	<i>Måldokumentet för Västsvenska paketet</i>
Ökad andel kollektivtrafik	Effekt mål för Västsvenska paketet	<i>Positivt bidrag</i>	<i>Måldokumentet för</i>
Minskad andel biltrafik till och i regionkärnan	Effekt mål för Västsvenska paketet	<i>Positivt bidrag</i>	<i>Måldokumentet för Västsvenska paketet</i>
Snabba, trygga, enkla gång- och cykelresor	Effekt mål för Västsvenska paketet	<i>Positivt bidrag</i>	<i>Måldokumentet för Västsvenska paketet</i>
Minskade utsläpp	Effekt mål för Västsvenska paketet	<i>Positivt bidrag</i>	<i>Måldokumentet för</i>
Minskat buller	Effekt mål för Västsvenska paketet	<i>Positivt bidrag</i>	<i>Måldokumentet för</i>
Frigjorda stadsytor och ett rikt stadsliv	Effekt mål för Västsvenska paketet	<i>Positivt bidrag</i>	<i>Måldokumentet för Västsvenska paketet</i>

4.5 Målkonflikter

Inga övergripande målkonflikter utöver konsekvenser för kulturmiljön och störningar under byggtid

5 Bilaga & Referenser

Bilaga 1: Introduktion till Samlad effektbedömning

Bilaga 2: Underlags-PM SEB Västlänken, Sampers/Samkalk

Bilaga 3: Underlags-PM SEB Västlänken, Trafikering

Bilaga 4: Underlags-PM SEB Västlänken, Trängsel i lokal kollektivtrafik

Bilaga 5: Godskalkyl Västlänken

Referens 1: Banverket, Vägverket m.fl. (2010) *Samlad effektbedömning BVGb_019 Västlänken*. (2010-02-10).

Referens 2: Banverket, Vägverket m.fl. (2010) *Effektredovisning för BVGb_019 Västlänken*. (2010-02-10).

Referens 3: Sweco (2010) *PM: ARBETS- OCH UTVECKLINGS PM - VÄSTLÄNKEN*. (2010-03-23).

Referens 4: Trafikverket (2012) *Tillväxttal kollektivtrafik i Åtgärdsplanering 2012*. (2012-09-24).

Referens 5: Trafikverket (2012) *Beslut om tillväxttal för gods på järnväg 2010-2050*. (2012-10-11).

Referens 6: WSP Analys & Strategi (2009) *Rapport Samlok Västlänken*. (2009-12-21).

Referens 7: Trafikverket (2012) *Begäran om tillåtighetsprövning för Västlänken* (2012-11-12)

Referens 8: Banverket (2006) *Järnvägsutredning inklusive miljökonsekvensbeskrivning Västlänken en tågtunnel under Göteborg. Underlagsrapport Samhällsekonomisk bedömning*. (2006-02-09).

Referens 9: Trafikverket mfl (2013) *Effekter av trängselskattens införande, Redovisning 20 mars* (2013-03-20)

Referens 10: Trafikverket (2013) *Känslighetsanalys med alternativa bilinnehavsprognoser 2030*. (2013-03-15).

Expertgrupp för kvalitativa bedömningar: Trafikverket: Mira Andersson Ovuka, Bo Näverbrant, Per Rosquist, Alexander Hellervik, Maria Zachariadis, Bo Lindgren ; Ramböll: Patrik Sterky