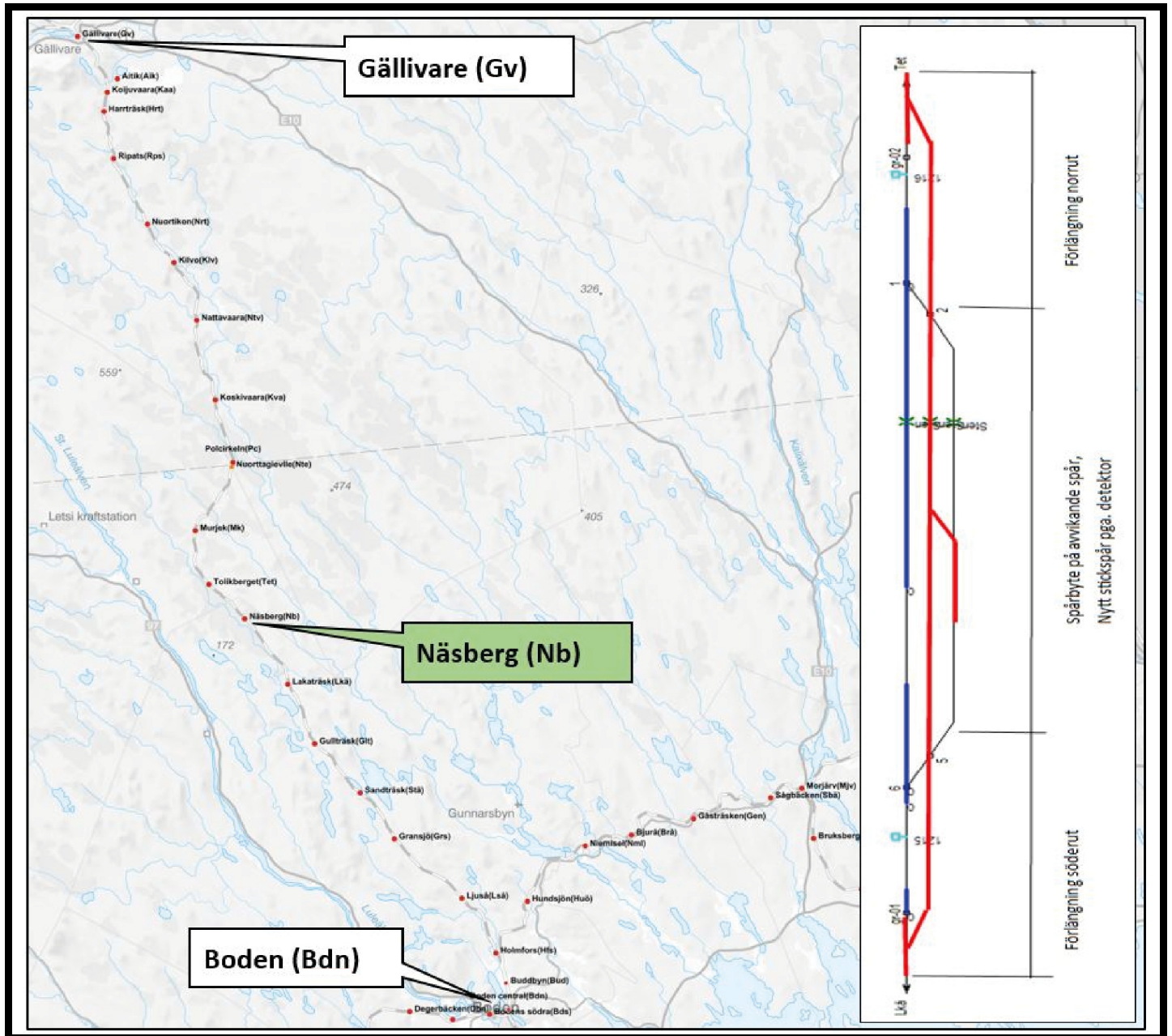


Malmbanan Näsberg, förlängning av mötesstation



Förlängning av mötesstation, Näsberg.

Nuläge och brister:

Stråket har en viktig funktion för malmintransporter och övriga godstransporter samt för regionala och långväga personresor. Den berörda sträckan är Sveriges tyngst trafikerade järnväg och trafikerades av bland annat 750 meter långa tåg. Järnvägens kapacitet är utpekad som en betydande brist på grund av högt kapacitetsutnyttjande då många mötesstationer inte kan hantera tågmöten med de långa godstågen.

<u>Banlängd (km):</u>	0,517 km (längd på mötesspår)
<u>Banstandard:</u>	Enkelspår, Stax 30
<u>Bantrafik (tåg per dygn):</u>	År 2017: 19 g-tåg, 10 p-tåg. Prognos år 2040 25 g-tåg, 14 p-tåg
<u>Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):</u>	0,185 och 9,2 år 2017, 0,206 och 11,7 år 2040

Åtgärdens syfte:

Syftet med objektet är att förbättra kapaciteten på Malmbanan, stråket Luleå – Narvik. Detta genom att möjliggöra tågmöten för upp till 750 m långa tåg och snabbare tågmöten (40 km/h för korta tåg och 15 km/h för långa tåg) samt upprustning av mötesstationen till största tillåtna axellast (stax) på 35 ton.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 120,6 mnkr i prisnivå 2019-06

Objektet omfattar en förlängning av ett mötesspår om minst 985 meter samt upprustning av befintliga spår (totalt ca 1200 meter spår) och växlar för att möjliggöra tågmöten med 750 meter långa tåg med samtidig infart samt att öka den högsta tillåtna axellasten på driftplatsen till 35 ton. Objektet omfattar även om- och nybyggnad av kontaktledning och signalsystem. Dock planeras driftsättning av ERTMS på banan år 2023, vilket innebär att även utan åtgärden kommer nytt signalsystem.

<u>Banlängd (km):</u>	0,985 km (längd på mötesspår)
<u>Banstandard:</u>	Enkelspår, Stax 35
<u>Bantrafik (tåg per dygn):</u>	År 2017: 19 g-tåg, 10 p-tåg. Prognos år 2040 25 g-tåg, 14 p-tåg
<u>Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):</u>	0,185 och 9,2 år 2017, 0,206 och 11,7 år 2040

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	12	Försumbart	-
Godstransporter	15	Positivt	Möjlighet att mötas med långa tåg utöver Malmtågen vars effekter är ej beräknade. Detta gäller för tåg längre än 500 meter. Bättre tidtabell, med bl.a. minskad förseningsrisk kan åstadkommas.
Persontransportföretag	8	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	2	Försumbart	-
Klimat	2	Försumbart	-
Hälsa	0	Försumbart	-
Landskap	-	Försumbart	Sammanvägt försumbar effekt. Ökad barriäreffekt av större mängd viltstängsel bedöms ge negativ påverkan samtidigt som samebyar i dialog uttryckt behov av högre stängsel mot järnvägen.
Övriga externa effekter	3	Försumbart	-
Budgeteffekter	-2	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd	14	Försumbart	-
Samhällsekonomisk investeringskostnad	159		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	-105	Positivt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	< 0	-105	Kvaliteten på kalkylen bedöms som god, detta då standardverktyg nyttjats samt att Kapacitetscenter godkänt bedömda kapacitetseffekter. Dock har metoden för huvudanalys brister i beräkningsunderlagen då systemeffekten av åtgärderna att kunna mötas på samtliga mötesstationer inte fullt ut fångas i den använda modellen.
KA högre invkostnad	< 0	-153	
KA Trafiktillväxt 0%	< 0	-112	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet

	Nettonvärdeskvot	Nettonvärde	Kvalitetsbedömning
Trafiktillväxt +50%	< 0	-98	Olönsam i huvudkalkylen även med hänsyn till känslighetsanalyser. Tåglängden är idag begränsad till 500 m pga de korta mötesstationerna på Malmbanan. Då flertalet av dessa stationer förlängs kan tågen förlängas till 630 meter. Detta ger effekt på banor i Sverige genom minskat antal tåg och för transporten lägre kostnad pga ökad fyllnadsgrad. ARE/NRE-tåg är kombitåg mellan Narvik och Oslo, och nyttor för förlängda ARE/NRE-tåg inräknas i inte analyser för detta objekt, därav bedöms nyttor i både huvudanalys och känslighetsanalyser vara underskattade för objektet, vilket skulle avsevärt öka lönsamheten för objektet.
KA ökat antal tåg	< 0	-84	
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Olönsam

	Nettonvärdeskvot	Nettonvärde	
Trafiksystem som åtgärden ingår i	< 0	-286	Med de betydande industrisatsningar som planeras i stråket Luleå-Boden-Gällivare-Kiruna, förändras förutsättningarna på Malmbanan, särskilt för sträckan Gällivare-Boden. Med ökad efterfrågan på järnmalm från Kiruna och Gällivare, huvudsakligen driven av den planerade fossilfria stålproduktion, ökar även efterfrågan på järnvägstransporter söder om Gällivare. I kombination med befintlig infrastruktur bestående av enkelspår och mötesstationer, varav fyra mötesstationer (Harrträsk, Nuortikon, Murjek och Näsberg) inte klarar möten med 750 m långa tåg, begränsas kapaciteten, men även flexibiliteten, tydligt på sträckan Gällivare-Boden. När samtliga mötesstationer på sträckan förlängts för att klara möten med 750 m långa tåg, uppstår betydande systemeffekter, systemeffekter som tydligt överstiger de fyra mötesstationernas respektive enskilda nyttor summerade. Därutöver ökar även järnvägssystemets flexibilitet, vilket leder till minskad störningskänslighet och därmed ökad robusthet. För detaljer kring beräkningar avseende systemanalys etc. hänvisas till Arbets-pm.
KA för åtgärdens effekter, som del i trafiksystemet	< 0	-11	

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	Norrbottnen	Neutralt
Kommun	Gällivare, Boden och Luleå	Neutralt
Näringsgren	Järnmalm, järn och slagg	Annan: Vägtransportörer gods
Trafikslag	Spår	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Kunskap saknas

Kommentar till fördelningstabellen

Objektet förväntas utifrån samhällsekonomiska bedömningar och erfarenheter vid objekt av motsvarande karaktär bidra till ett tillförlitligare transportsystem för näringslivets transporter, interregional tillgänglighet inom regionen och mellan länder samt har ett positivt bidrag på andel kollektivtrafik.

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET		
Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Tryggt & bekvämt	Inget bidrag
Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Nöjdhet & kvalitet	Positivt bidrag
Tillgänglighet regionalt/länder	Pendling	Inget bidrag
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag
	Interregionalt	Inget bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag
	Lika möjlighet	Inget bidrag
Funktionshindre	Kollektivtrafikenätet	Inget bidrag
Barn och unga	Skolväg	Inget bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Inget bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Positivt bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET		
Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Positivt bidrag
	Energi per fordonskilometer	Positivt bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Positivt bidrag
	Befolkning	Inget bidrag
	Luft	Positivt bidrag
	Vatten	Inget 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

Förlängning av mötesstation bedöms inte ge negativa bidrag till satta mål förutom ökad barriäreffekt av större mängd viltstängsel runt mötesstationen och negativ effekt av utsläpp av CO2 för byggande samt drift och underhåll kompenseras inte av trafikeffekter under kalkylperioden. I övrigt inga identifierade målkonflikter.

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

Olösam i huvudkalkylen även med hänsyn till känslighetsanalyser.

Tåglängden är idag begränsad till 500 m pga de korta mötesstationerna på Malmbanan. Då flertalet av dessa stationer förlängs kan tågen förlängas till 630 meter. Detta ger effekt på banor i Sverige genom minskat antal tåg och för transporten lägre kostnad

pga ökad fyllnadsgrad. ARE/NRE-tåg är kombitåg mellan Narvik och Oslo, och nyttor för förlängda ARE/NRE-tåg inräknas i inte analyser för detta objekt, därav bedöms nyttor i både huvudanalys och känslighetsanalyser vara underskattade för objektet, vilket skulle avsevärt öka lönsamheten för objektet.

Åtgärden ger ett negativt bidrag till ekologisk hållbarhet eftersom den negativa klimatpåverkan under byggtiden samt av drift och underhåll under kalkylperioden inte uppvägs av minskningar av klimatgasutsläpp från trafiken under kalkylperioden.

Åtgärden bedöms inte bidra till ekonomisk hållbarhet då kostnaderna överstiger nyttorna sett till den enskilda mötesstationen. Sett i ett systemperspektiv bedöms däremot åtgärden bidra till ekonomisk hållbarhet.

Åtgärden ger ett positivt bidrag till social hållbarhet på grund av säkrare, tillförlitligare och tillgängligare transportsystem.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Malmbanan Näsberg, förlängning av mötesstation
Objekt-id	JN2213
Ärendenummer	TRV 2019/31901
Län	Norrbotten
Kommun	Boden
Trafikverksregion	Region Nord
Trafikslag	Järnväg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Stråket har en viktig funktion för malmtransporter och övriga godstransporter samt för regionala och långväga personresor. Den berörda sträckan är Sveriges tyngst trafikerade järnväg och trafikeras av bland annat 750 meter långa tåg. Järnvägens kapacitet är utpekad som en betydande brist på grund av högt kapacitetsutnyttjande då många mötesstationer inte kan hantera tågmöten med de långa godstågen.

Trafikeringen på den aktuella sträckan förväntas öka ytterligare i närtid och bangården vid Näsberg har även höga underhållskostnader då mötesspår, uppställningsspår och växlarna är äldre och i behov av upprustning. Trafikverket har under en lång tid utökat kapaciteten på Malmbanan genom att förlänga mötesstationer. Mötesspår klarar idag enbart tågmöten med tåg som är 500 meter varvid tågmöten med 750 m långa tåg ej kan genomföras, vilket är en brist.

Banlängd (km):	0,517 km (längd på mötesspår)
Banstandard:	Enkelspår, Stax 30
Bantrafik (tåg per dygn):	År 2017: 19 g-tåg, 10 p-tåg. Prognos år 2040 25 g-tåg, 14 p-tåg
Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):	0,185 och 9,2 år 2017, 0,206 och 11,7 år 2040

Syfte

Syftet med objektet är att förbättra kapaciteten på Malmbanan, stråket Luleå – Narvik. Detta genom att möjliggöra tågmöten för upp till 750 m långa tåg och snabbare tågmöten (40 km/h för korta tåg och 15 km/h för långa tåg) samt upprustning av mötesstationen till största tillåtna axellast (stax) på 35 ton.

Förslag till åtgärd

Objektet omfattar en förlängning av ett mötesspår om minst 985 meter samt upprustning av befintliga spår (totalt ca 1200 meter spår) och växlar för att möjliggöra tågmöten med 750 meter långa tåg med samtidig infart samt att öka den högsta tillåtna axellasten på driftplatsen till 35 ton. Objektet omfattar även om- och nybyggnad av kontaktledning och signalsystem. Dock planeras driftsättning av ERTMS på banan år 2023, vilket innebär att även utan åtgärden kommer nytt signalsystem.

Banlängd (km):	0,985 km (längd på mötesspår)
Banstandard:	Enkelspår, Stax 35
Bantrafik (tåg per dygn):	År 2017: 19 g-tåg, 10 p-tåg. Prognos år 2040 25 g-tåg, 14 p-tåg
Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):	0,185 och 9,2 år 2017, 0,206 och 11,7 år 2040



Åtgärdskostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2021-11-17	jan-20	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	121,4	36,4	120,6

Planeringsläge

Den samlade effektbedömningen görs i Åtgärdsvalsstudieskede i arbetet med att ta fram Nationell transportplan 2022-2033.

En särskild känslighetsanalys har tagits fram utifrån de stora industrisatsningar som pågår och planeras i norra Sverige.

Åtgärden är en del i den kapacitetsutbyggnad som pågår på Malmbanan, med ett flertal förlängningar av mötesstationer (tex. Nattavaara och Sikträsk).

Malmbanan ingår i TEN-T Core Network (stomnätet) och ingår i den beslutade förlängningen av TEN-T stomnätskorridoren Scandinavian-Mediterranean.

Övrigt

Föreslagen förlängning av Näsberg mötesstation är en av flera mötesstationer på Malmbanan som behöver förlängas. I princip först när samtliga av mötesstationer har förlängts och klarar möten med 750 m långa tåg erhålls en ökad flexibilitet avseende tågplaneringen och hur malmtågens omlopp kan läggas upp. Åtgärden behöver därför ses i ett systemperspektiv.

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2040 version 2020
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2040 version 2020
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej, inte för huvudanalysen
ASEK-version	ASEK 7.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2017
Kalkylränta %	3,5%
Prognosår 1	2040
Diskonteringsår	2025
Öppningsår	2025
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	2
Kalkylperiod från startår för effekter	60
Kalkylverktyg	Bansek bas 1.10
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2021-12-10
Trafiktillväxttal godstrafik på järnväg period efter 2040	0,02
Trafiktillväxttal godstrafik på järnväg period t o m 2040	0,02
Trafiktillväxttal persontrafik på järnväg period efter 2040	0,01
Trafiktillväxttal persontrafik på järnväg period t o m 2040	0,02

Kommentar

Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mkr)	Nettonuvärde* (mkr)	NNK-idu** (mkr)
Huvudanalys	159	-105	< 0
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	207	-153	< 0
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	159	-112	< 0
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre än basåret och jämfört med huvudkalkylen	159	-98	< 0
KA ökat antal tåg	159	-84	< 0

* 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

	Nettonuvärde	NNK-idu
Trafiksystem som åtgärden ingår i	-286	< 0
KA för åtgärdens effekter, som del i trafiksystemet	-11	< 0

Kommentar

Med de betydande industrisatsningar som planeras i stråket Luleå-Boden-Gällivare-Kiruna, förändras förutsättningarna på Malmbanan, särskilt för sträckan Gällivare-Boden. Med ökad efterfrågan på järnmalm från Kiruna och Gällivare, huvudsakligen driven av den planerade fossilfria stålproduktion, ökar även efterfrågan på järnvägstransporter söder om Gällivare.

I kombination med befintlig infrastruktur bestående av enkelspår och mötesstationer, varav fyra mötesstationer (Harrträsk, Nuortikon, Murjek och Näsberg) inte klarar möten med 750 m långa tåg, begränsas kapaciteten, men även flexibiliteten, tydligt på sträckan Gällivare-Boden.

När samtliga mötesstationer på sträckan förlängts för att klara möten med 750 m långa tåg, uppstår betydande systemeffekter, systemeffekter som tydligt överstiger de fyra mötesstationernas respektive enskilda nyttor summerade. Därutöver ökar även järnvägssystemets flexibilitet, vilket leder till minskad störningskänslighet och därmed ökad robusthet.

För detaljer kring beräkningar avseende systemanalys etc. hänvisas till Arbets-pm.

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						
Förseningstid, persontrafik	-0,1	ktim/år	2,0	12	-	Försumbart
Reskostnad	0	mnkr/år	0,0		-	
Restidsuppostring	0,43	mnkr/år	-		-	
Turtäthet	-	ktim/år	0,0		-	
Åktid	-2,2	ktim/år	10,3		-	
Godstransporter						
Banavgifter, gods	0	mnkr/år	0,0	15	-	Möjlighet att mötas med långa tåg utöver Malmtågen vars effekter är ej beräknade. Detta gäller för tåg längre än 500 meter. Bättre tidtabell, med bl.a. minskad förseningsrisk kan åstadkommas.
Förseningstid, godstrafik	0,14	mnkr/år	3,9		-	
Transporttid, gods	0,04	mnkr/år	1,1		-	
Tågdriftskostnader, gods	0,34	mnkr/år	9,6		Positivt: Minskade produktionskostnader för transportföretaget då längre och färre tåg kan köras för att frakta samma mängd gods ingår ej i beräkningen. Beräkning för nyttan är gjord för annat objekt och kan därför inte inkluderas till detta objekt, se arbets-pm för beskrivning.	
Persontransportföretag						
Banavgifter persontrafik	0	mnkr/år	0,0	8	-	Försumbart
Biljettintäkter	0	mnkr/år	4,0		-	
Moms på biljettintäkter	0	mnkr/år	-0,2		-	
Omkostnader	0	mnkr/år	-0,2		-	
Tågdriftskostnader, persontrafik	0	mnkr/år	4,5		-	

Externa effekter							
Trafiksäkerhet							
Trafiksäkerhet - totalt	0,1	mnkr/år	2,2	2	-	Försumbart	-
Klimat							
CO2-ekvivalenter: Effekten år 2040 i kton avser koldioxid från dieseldriven tågtrafik, personbil, lastbil och fartyg	-0,01	kton/år	1,7	2	-	Försumbart	-
Hälsa							
Luft - Avgaspartiklar PM2,5	0	ton/år	-	0	-	Försumbart	-
Luft - NOX Kväveoxider	0	ton/år	-		-		
Luft - Slitagepartiklar PM10	-0,01	ton/år	-		-		
Luft: Avser NOX, avgaspartiklar (PM2,5) och slitagepartiklar (PM10)	-	-	0,4		-		
Landskap							
Biologisk mångfald, växt- och djurliv: barriär	-	-	-	-	Försumbart: Större mängd viltstängsel ger ökad barriäreffekt, viltstråk för älg påverkas. Samtidigt har berörda samebyar i dialog uttryckt behov av högre stängsel, samt pekat ut platser där älg river stängsel och passerar över järnvägen. Se även Åtgärdsvalsstudie för ren och viltstyrningsplan.	Försumbart	Sammanvägt försumbar effekt. Ökad barriäreffekt av större mängd viltstängsel bedöms ge negativ påverkan samtidigt som samebyar i dialog uttryckt behov av högre stängsel mot järnvägen.
Biologisk mångfald, växt- och djurliv: störning	-	-	-	Försumbart: Åtgärd i befintlig sträckning gör att effekten bedöms försumbar.			
Landskap: skala, struktur, visuell karaktär	-	-	-	Försumbart: Åtgärd i befintlig sträckning gör att effekten bedöms försumbar.			
Övriga externa effekter							
Externa effekter, infrastruktur	0,01	mnkr/år	0,2	3	-	Försumbart	-
Externa effekter, buller	0,1	mnkr/år	2,9		-		
Ekonomiska effekter							
Budgeteffekter							
Banavgifter	0,03	mnkr/år	0,9	-2	-	Försumbart	-
Drivmedelsskatt	-0,11	mnkr/år	-3,3		-		
Moms på biljettintäkter	0,01	mnkr/år	0,2		-		
Inbesparade JA-kostnader							
Effekter saknas						Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd							
Drift- och Underhållskostnad under kalkylperioden pga förändrad anläggningsmassa	-	mkr/år	-2,7	14	-	Försumbart	-
Reinvestering: Reinvesteringskostnad under kalkylperioden pga förändrad anläggningsmassa.	-	mkr/år	16,8		-		
SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD				159			
NETTONUVÄRDE				-105	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER	Positivt	

Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl

Kvaliteten på kalkylen bedöms som god, detta då standardverktyg nyttjats samt att Kapacitetscenter godkänt bedömda kapacitetseffekter. Dock har metoden för huvudanalys brister i beräkningsunderlagen då systemeffekten av åtgärderna att kunna mötas på samtliga mötesstationer inte fullt ut fångas i den använda modellen.

Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter

Ej beräknade effekter bedöms sammanvägt bidra tydligt positivt, detta eftersom minskade produktionskostnader för transportföretagen ej ingår i de beräknade effekterna.

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

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

Motivering:

Olönsam i huvudkalkylen även med hänsyn till känslighetsanalyser.

Tåglängden är idag begränsad till 500 m pga de korta mötesstationerna på Malmbanan. Då flertalet av dessa stationer förlängs kan tågen förlängas till 630 meter. Detta ger effekt på banor i Sverige genom minskat antal tåg och för transporten lägre kostnad pga ökad fyllnadsgrad. ARE/NRE-tåg är kombitåg mellan Narvik och Oslo, och nyttor för förlängda ARE/NRE-tåg inräknas i inte analyser för detta objekt, därav bedöms nyttor i både huvudanalys och känslighetsanalyser vara underskattade för objektet, vilket skulle avsevärt öka lönsamheten för objektet.

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	Förlängningen av mötesstationen påverkar båda könen likadant, men utifrån att kvinnor generellt står för 55 % av persontrafikarbetet på tåg kommer därför kvinnor gynnas i något högre utsträckning än män av den förbättrade kapaciteten och minskade förseningarna.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Regionalt	Nationellt	Neutralt	Störst fördel erhålls för malmtågen, vilka går regionalt. Näst störst fördel erhålls övriga regionala och nationella godståg. Inga transporter bedöms erhålla någon nackdel av att mötesstationen förlängs
Län	Norrbotten	Neutralt	Neutralt	Gruvnäringen, som gynnas av åtgärden, är störst i Norrbotten.
Kommun	Gällivare, Boden och Luleå	Neutralt	Neutralt	Störst fördel för Gällivare, Boden och Luleå i och med att det är där malmen kommer att få avsättning.
Näringsgren	Järnmalm, järn och slagg	Neutralt	Annan: Vägtransportörer gods	Största godslaget. Överflyttning av gods från väg till järnväg kan ske med åtgärden.
Trafikslag	Spår	Gods-järnväg	Neutralt	Enligt beräknade nyttor gynnas resenärs- och persontransportföretag på järnväg mest, därefter godstrafik på järnväg.
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Kunskap saknas	Kunskap saknas	Förlängningen av mötesstationen påverkar alla åldersgrupper likadant, men sett till att flest resenärer är i gruppen 25-65 år gynnas denna grupp mest.

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Kommentar:

Objektet förväntas utifrån samhällsekonomiska bedömningar och erfarenheter vid objekt av motsvarande karaktär bidra till ett tillförlitligare transportsystem för näringslivets transporter, interregional tillgänglighet inom regionen och mellan länder samt har ett positivt bidrag på andel kollektivtrafik.

Objektnummer: JN2213 Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2019/31901
Kontaktperson: Johansson Per, PLnou, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2022-01-27

Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

4. Transportpolitisk målanalys

Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ekologisk hållbarhet

Åtgärden ger ett negativt bidrag till ekologisk hållbarhet eftersom den negativa klimatpåverkan under byggtiden samt av drift och underhåll under kalkylperioden inte uppvägs av minskningar av klimatgasutsläpp från trafiken under kalkylperioden.

Ekonomisk hållbarhet

Åtgärden bedöms inte bidra till ekonomisk hållbarhet då kostnaderna överstiger nyttorna sett till den enskilda mötesstationen. Sett i ett systemperspektiv bedöms däremot åtgärden bidra till ekonomisk hållbarhet.

Social hållbarhet

Åtgärden ger ett positivt bidrag till social hållbarhet på grund av säkrare, tillförlitligare och tillgängligare transportsystem.

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: Med en förlängd mötesstation ökar återställningsförmågan och flexibiliteten i järnvägssystem då det finns fler mötesmöjligheter för långa tåg. Detta bidrar till ökad tillförlitlighet i järnvägssystemet.
	Trygghet & bekvämlighet	Inget bidrag: En förlängning av mötesstationen bedöms inte påverka trygghet eller bekvämlighet avseende persontrafiken.
Näringslivets transporter Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Med en förlängd mötesstation ökar återställningsförmågan och flexibiliteten i järnvägssystem då det finns fler mötesmöjligheter för långa tåg. Detta bidrar till ökad tillförlitlighet i järnvägssystemet.
	Kvalitet	Positivt bidrag: Med ökad tillförlitlighet i järnvägssystemet påverkas även godstransporternas kvalitet positivt.
Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Inget bidrag: Även om tillförlitligheten i järnvägssystemet bedöms påverkas positivt, bedöms inte detta öka tillgängligheten mer än marginellt.
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Även om tillförlitligheten i järnvägssystemet bedöms påverkas positivt, bedöms inte detta öka tillgängligheten mer än marginellt.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Inget bidrag: Även om tillförlitligheten i järnvägssystemet bedöms påverkas positivt, bedöms inte detta öka tillgängligheten mer än marginellt.
Jämställdhet Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Marginellt positivt påverkan för jämställdheten då kollektivtrafiken på järnväg förbättras, vilket bedöms öka jämställdheten.
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Ingen signifikant skillnad.
Funktionshindre Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafikkätets användbarhet för funktionshindre	Inget bidrag: Åtgärden påverkar inte tågens användbarhet för personer med funktionsnedsättning.
Barn & unga Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Inget bidrag: Ingen signifikant skillnad.

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Kollektivtrafik, gång & cykel Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Inget bidrag: Ingen signifikant skillnad.
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Positivt bidrag: Kalkylmässigt sker en överflyttning av resor från väg till järnväg.

	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 fordonskilometer för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg	Positivt bidrag: Kalkylmässigt sker en överflyttning av transporter från väg till järnväg, vilket minskar mängden fordonskilometer för energiintensiva trafikslag.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Positivt bidrag: Införandet av samtidig infart bidrar till färre krävande stopp för godståg.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Ökad anläggningsmassa ger påverkan under byggskedet även med hänsyn till drift, underhåll och reinvestering under hela livslängden.
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	Inget bidrag: Bullernivåer bedöms inte påverkas av en mötesstations längd.
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Bullernivåer bedöms inte påverkas av en mötesstations längd.
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalititet	Inget bidrag: Inte aktuellt på denna plats.
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: Ökat kollektivtrafikresande ger ökad aktivitet med fler anslutningsresor, vilka i hög grad görs med gång och cykel.
	Befolkning	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Inget bidrag: Åtgärden påverkar inte möjligheterna att på egen hand ta sig fram till sina mål.
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Inget bidrag: Tillgängligheten via kollektivtrafiken kan öka marginellt genom minskade förseningstider.
Luft		

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Positivt bidrag: En kalkylmässig överflyttning av resenärer från bil och gods från lastbil till järnvägen medför minskade utsläpp av luftföroreningar.
	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: Åtgärden påverkar inte utsläppen i några tätorter med åtgärdsprogram.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Uppgifter om personer exponerade för halter över MKN finns ej.
	Vatten	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Åtgärden genomförs inte invid någon dricksvattentäkt.
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Kunskap saknas. Områden inom äldre stationsmiljöer/driftplatser är dock ofta förorenade.
	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Inga skyddade natur- eller kulturområden berörs.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Kunskap saknas.
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Kunskap saknas.
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Inga skyddade natur- eller kulturområden berörs.
Landskap	Landskap	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Inget bidrag: Även om mötesstationen förlängs är närmiljön redan påverkad av mötesstationen och järnvägen, och förlängningen bedöms inte påverka landskapets karaktär i stort.
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	Betydelse för mortalitet	Inget bidrag: Ingen påverkan.
	Betydelse för barriärer	Negativt bidrag: Större mängd viltstängsel ger ökad barriäreffekt.
	Betydelse för störning	Inget bidrag: Befintlig järnväg och tågtrafik utgör redan en störning och trafiken är densamma i JA och UA.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Inget bidrag: Förlängningen av mötesstations bedöms inte ändra livsmiljöer.
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Inget bidrag: Kunskap saknas avseende den biologiska mångfalden för aktuell mötesstation.
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Inget bidrag: Finns inga uppgifter om lämningar i närheten av järnvägen.
	Betydelse för strukturomvandling	Inget bidrag: Ingen påverkan.
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Ingen påverkan.
	Betydelse för uttradering	Inget bidrag: Kunskap saknas.
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: En kalkylmässig överflyttning av resenärer från bil och gods från lastbil till järnvägen medför minskade olycksrisker.

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)	-0,48	restid tim/tkr
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-1,22	ton/mnkr

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Förlängning av mötesstation bedöms inte ge negativa bidrag till satta mål förutom ökad barriäreffekt av större mängd viltstängsel runt mötesstationen och negativ effekt av utsläpp av CO2 för byggande samt drift och underhåll kompenseras inte av trafikeffekter under kalkylperioden. I övrigt inga identifierade målkonflikter.

Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	1169	4
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	19,8	0,0765
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	1190	4,59

Bilaga: klimatkalkyl_näsberg förlängning mötesstation_211119.pdf

Kommentar:

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK	
2	GKI
Klimatkalkyl	
3	Klimatkalkyl
SEA	
1a	SEK-importkälla
1b	KA ökad mängd tåg
1c	KA systemanalys
4	ArbetsPM
5	Underlag kapacitetsutnyttjande
6	Medelförsening på Malmbanan
7	Plek bekräftelse ang. systemanalys

Referenser

Saknas

System-ID, nummer för identifikation i databas: 11271aa9-1926-49df-9335-ab755c92d6ac

Utskriftsdatum : 2022-01-27